

Održivi razvoj kruzing turizma

Matić Božić, Svjetlana

Professional thesis / Završni specijalistički

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:227651>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-16**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



SVEUČILIŠTE JURJA DOBRILE U PULI
FAKULTET EKONOMIJE I TURIZMA
«Dr. MIJO MIRKOVIĆ»
PULA

SVJETLANA MATIĆ BOŽIĆ

ODRŽIVI RAZVOJ KRUZING TURIZMA

POSLIJEDIPLOMSKI SPECIJALISTIČKI RAD

PULA, 2023.

SVEUČILIŠTE JURJA DOBRILE U PULI
FAKULTET EKONOMIJE I TURIZMA
«Dr. MIJO MIRKOVIĆ»
PULA

ODRŽIVI RAZVOJ KRUZING TURIZMA

POS LIJEDIPLOMSKI SPECIJALISTIČKI RAD

Poslijediplomantica: Svjetlana Matić Božić

Broj indeksa: PDS-EI-23-2013

Studij: Poslijediplomski specijalistički studij Europske integracije, regionalni i lokalni ekonomski razvoj

Predsjednik komisije: izv. prof. dr. sc. Lela Tijanić

Mentor: prof. dr. sc. Kristina Afrić Rakitovac

Član komisije: prof. dr. sc. Jasmina Gržinić

Datum obrane: 15.03.2023.

PODACI I INFORMACIJE O POSLIJEDIPLOMANTU

Prezime i ime: Matić Božić Svjetlana

Datum i mjesto rođenja: 25.04.1980., Zagreb

Naziv završenog fakulteta i godina diplomiranja: Visoka poslovna škola „Libertas“, 2014.

PODACI O POSLIJEDIPLOMSKOM SPECIJALISTIČKOM RADU

- 1. Vrsta studija:** Poslijediplomski specijalistički studij
- 2. Naziv studija:** Europske integracije, regionalni i lokalni ekonomski razvoj
- 3. Naslov rada:** Održivi razvoj kruzing turizma
- 4. UDK:**
- 5. Fakultet na kojem je rad obranjen:** Fakultet ekonomije i turizma „Dr. Mijo Mirković”

POVJERENSTVA, OCJENA I OBRANA RADA

- 1. Povjerenstvo za ocjenu teme:**
 1. izv. prof. dr. sc. Lela Tijanić
 2. prof. dr. sc. Kristina Afrić Rakitovac
 3. prof. dr. sc. Jasmina Gržinić

Datum prihvatanja teme: 15.07.2021.
Mentor: prof. dr. sc. Kristina Afrić Rakitovac
- 2. Povjerenstvo za ocjenu rada:**
 1. izv. prof. dr. sc. Lela Tijanić
 2. prof. dr. sc. Kristina Afrić Rakitovac
 3. prof. dr. sc. Jasmina Gržinić
- 3. Povjerenstvo za obranu rada:**
 1. izv. prof. dr. sc. Lela Tijanić
 2. prof. dr. sc. Kristina Afrić Rakitovac
 3. prof. dr. sc. Jasmina Gržinić

Datum obrane rada: 15.03.2023.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Svjetlana Matić Božić, kandidatkinja za poslijediplomanticu studija „Europske integracije, regionalni i lokalni ekonomski razvoj“, ovime izjavljujem da je ovaj Specijalistički poslijediplomski rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Specijalističkog poslijediplomskog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Poslijediplomantica

U Puli, 15.03.2023. godine

SADRŽAJ

| | |
|---|----|
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. Problem istraživanja..... | 2 |
| 1.2. Svrha i ciljevi istraživanja | 3 |
| 1.3. Hipoteze rada | 4 |
| 1.3. Izvori podataka i znanstvene metode istraživanja..... | 7 |
| 1.4. Kompozicija rada | 7 |
| 2. OD MASOVNOG DO SUVREMENOG TURIZMA..... | 11 |
| 2.1. Masovni turizam..... | 11 |
| 2.1.1. Pojmovno određenje masovnog turizma | 16 |
| 2.1.2. Glavne značajke masovnog turizma..... | 17 |
| 2.2. Suvremeni turizam | 20 |
| 2.2.1. Pojmovno određenje suvremenog turizma | 20 |
| 2.2.2. Glavne značajke suvremenog turizma | 21 |
| 3. KONCEPCIJA ODRŽIVA RAZVOJA | 28 |
| 3.1. Pojmovno određenje održiva razvoja | 28 |
| 3.2. Obilježja održiva razvoja | 31 |
| 3.2.1. Gospodarska dimenzija..... | 33 |
| 3.2.2. Društvena dimenzija | 34 |
| 3.2.3. Ekološka dimenzija..... | 35 |
| 3.2.4. Strateški ciljevi održiva razvoja | 36 |
| 3.3. Povijest i nastanak održiva razvoja | 38 |
| 3.4. Međugeneracijski odnos u održivom razvoju | 42 |
| 3.5. Održivi razvoj i ekološka modernizacija | 43 |
| 4. ULOGA ODRŽIVA TURIZMA U SUVREMENOM DRUŠTVU | 46 |
| 4.1. Održivi turizam | 46 |
| 4.1.1. Odgovornost u suvremenom turizmu | 51 |
| 4.1.2. Planiranje i promicanje održivosti u suvremenom turizmu..... | 55 |
| 4.2. Utjecaj pretjerane iskorištenosti resursa na razvojne mogućnosti suvremenog turizma | 59 |
| 5. KRUIZING TURIZAM | 62 |
| 5.1. Kruzing turizam | 62 |
| 5.1.1. Pojmovno određenje kruzing turizma | 63 |

| | |
|--|-----|
| 5.1.2. Povijesni razvoj kruzining turizma | 68 |
| 5.2. Utjecaj kruzining turizma na destinaciju | 73 |
| 5.2.1. Onečišćenje zraka ispušnim plinovima s kruzera | 76 |
| 5.2.2. Onečišćenje mora otpadnim vodama s kruzera | 79 |
| 5.2.3. Onečišćenje mora balastnim vodama | 81 |
| 5.2.4. Onečišćenje mora krutim otpadom s kruzera | 81 |
| 5.3. Održivi kruzining turizam | 83 |
| 5.3.1. Gospodarstveni aspekt..... | 85 |
| 5.3.2. Društveni aspekt..... | 86 |
| 5.3.3 Ekološki aspekt | 87 |
| 6. DUBROVNIK- DESTINACIJA MEĐUNARODNIH KRUZERA | 89 |
| 6.1. Opća obilježja grada Dubrovnika i turističkih kretanja | 89 |
| 6.2. Dubrovnik kao destinacija kruzining turizma | 92 |
| 6.3. Promet brodova i putnika u Luci Dubrovnik | 96 |
| 6.4. Dinamika prometa brodova i putnika na kružnim putovanjima u Luci Dubrovnik..... | 100 |
| 6.5. Održivi razvoj kruzining turizma u Dubrovniku | 109 |
| 7. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE STAVOVA KLJUČNIH DIONIKA | 118 |
| 7.1. Intervju | 118 |
| 7.2. Ostali dionici | 127 |
| 7.2.1 Metodologija istraživanja | 127 |
| 7.2.2. Opis uzorka | 128 |
| 7.2.3. Analiza rezultata..... | 133 |
| 7.3. Kritički osvrt | 159 |
| 8. Razvojne prepreke kruzining turizma i okoliša - kritički osvrt | 165 |
| 8.1. Prijedlog modela održivijeg razvoja turizma na području Dubrovnika | 172 |
| 9. ZAKLJUČAK..... | 177 |
| SAŽETAK..... | 181 |
| SUMMARY | 182 |
| POPIS LITERATURE | 183 |
| POPIS GRAFIKONA, PRIKAZA I TABLICA | 190 |
| PRILOG 1..... | 193 |
| PRILOG 2..... | 194 |

1. UVOD

Kroz specijalistički poslijediplomski rad istražuje se koncepcija održiva kruzing turizma. Suvremeni turizam uvelike se odmakao od nekadašnjeg masovnog turizma. Važnost održivosti postaje sve važnija tema. Ipak, kad sagledavamo turizam današnjice, unatoč mnogim promjenama koje su se dogodile još od 70-ih godina prošlog stoljeća, potrebno je reći da se kod mnogih destinacija i njihovih nositelja ponude i strateškog upravljanja još uvijek javlja ograničavajući globalni mentalni sklop. Govori se o održivosti, raznolikosti, unikatnosti, autentičnosti, tradiciji, nasljeđu, novim selektivnim oblicima turizma, no kod mnogih destinacija uočava se da prethodno spomenuto ostaje na papiru, a primjena i implementacija istog izostaje.

Načine na koje turizam oko sebe stvara posebnu sliku, stvara transformativne uloge, mijenja sve oko sebe, treba sustavno proučavati na svim razinama jer će se zahvaljujući tim ulogama omogućiti obostrano pozitivno iskustvo koje može biti i inovativno ako se na takav način predstavi i ukomponira.

Turizam modernog doba počeo je od kraja 80-ih godina 20. stoljeća stvarati posebnu sliku, sliku održivosti. Sve više destinacija počelo je primjenjivati implementiranje važnih načela održiva razvoja koje se, zbog sve većeg narušavanja okoliša (pritisci na prostor, betonizacija prirode, apartmanizacija), javlja kao imperativ daljnjeg turističkog razvoja. Održivost u turizmu podrazumijeva takav razvoj u razmjerima i na način koji je dugoročno prihvatljiv. Za primjenjivanje održivosti potrebno je skladno i zajedničko djelovanje razvojnih dionika načelima održivosti jer će se takvim pristupom osigurati postizanje integracije raznih ciljeva razvoja.

Posebna pažnja posvećena je održivom turizmu, a u ovom radu naglasak se stavlja na održivi kruzing turizam. Odgovornost u turizmu najbolje dovodi u vezu turizam i održivi razvoj jer implicira odgovorniji odnos čovjeka prema vlastitom okruženju i prema razvoju istog. Održivi turizam podrazumijeva tri dimenzije: gospodarstvo, društvo i okoliš.

Kao preduvjet za razvoj turizma naglasit će se odgovorno upravljanje prostorom, a pitanje koje se nastoji istražiti jest je li kod navedenog upravljanja, kao i samog razvoja turizma, održivost uopće moguća? Kako upravljati turističkim prostorom kako bi isto bilo u skladu s održivim razvojem? Kako planirati i promicati održivost, koje održive aktivnosti postoje i provode li se, te kako potaknuti njihovu implementaciju u sastavni dio turizma suvremenog doba? Kako uključiti društvenu dimenziju, osigurati opstanak cijelog društva, kako smanjiti štetu koja se čini društvu i na koje načine, kako zadovoljiti potrebe na društvenoj razini?

Kroz rad se naglašava činjenica da danas održivi turizam podrazumijeva odgovornost prema budućim generacijama, točnije isti sadrži novu dimenziju - međugeneracijski odnos. Na primjeru Luke Dubrovnik istražiti će se postoji li mogućnost održiva razvoja kruzing turizma.

Nije važno samo istražiti posljedice zagađenja na ekonomske uspjehe u turizmu, nego se i baviti njima, a istovremeno i dalje imati fokus na zaštiti okoliša i prirode te stvaranje što kvalitetnijih društvenih uspjeha. Prirodni izvori i ljudski resursi jesu ograničeni i prebrzo se iskorištavaju te je potrebno uzeti u obzir utjecaj takvog stanja (pretjerane iskorištenosti resursa) na ekonomske i razvojne mogućnosti suvremenog turizma.

1.1. Problem istraživanja

U turizmu su nosioci promjena svi dionici, od najmanjeg do najvećeg. Važnost koju svaki od dionika ima drugačijeg je obima, ali bitno je znati da svi imamo odgovornost i moć unijeti radikalne promjene u turizam. Održivi razvoj i njegova implementacija u kruzing turizam već danas moraju postati imperativ.

Problem koji se nastoji predstaviti, kao i pronaći način rješavanja istog, leži u činjenici da današnji kruzing turizam više ne može ići naprijed ako se u njega ne implementiraju načela i strategije održivosti. Implementaciji trebaju prethoditi dobro razrađeni planovi, a isto se mora kontrolirati i evaluirati.

Problematika i dalje leži u činjenici da dionici ne prepoznaju u dovoljnom obimu ulogu i važnost održiva turizma u kruzingu turizmu suvremenog doba. Potrebno je provesti educiranje svih dionika o važnostima održiva turizma i načinima kako implementirati i osigurati održivi turizam, a i dalje ostvarivati pozitivnu ekonomsku stranu.

S ciljem smanjenja negativnog utjecaja na okoliš, potrebno je osigurati radikalni pomak cjelokupnog mentalnog sklopa ljudi. Problem istraživanja ovog specijalističkog poslijediplomskog rada još uvijek je nedovoljno prepoznavanje važnosti i same uloge održiva razvoja. Obukom i edukacijom dionika može se izvršiti implementacija održiva turizma s ciljem ostvarenja obostrano pozitivnih koristi, i za dionike i za destinaciju.

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

Osnovni ciljevi istraživanja u okviru ovog specijalističkog poslijediplomskog rada su:

1. analizirati karakteristike i značaj koncepta održiva razvoja u turizmu suvremenog doba te održiva kruzingu turizma;
2. analizirati doprinos održiva kruzingu turizma razvoju gospodarstva lokalne zajednice;
3. utvrditi specifičnosti dosadašnjeg razvoja kruzingu turizma u Republici Hrvatskoj na primjeru grada Dubrovnika;
4. predložiti smjernice budućeg održiva razvoja kruzingu turizma na primjeru grada Dubrovnika.

Očekuje se da će se kroz ciljeve dokazati značaj održivosti u turizmu općenito i u kruzingu turizmu. Time bi se uvidjela važnost implementiranja održiva razvoja u kruzingu turizmu, a kroz predložene smjernice pokušat će se dati daljnje smjernice postizanja pozitivnih ishoda.

Kroz očekivane rezultate istraživanja i njihovu prezentaciju moći će se uočiti prednosti održiva razvoja kruzing turizma, a ponajviše kroz provedenu studiju slučaja Luke Dubrovnik koja u svojem planiranju destinacijskog turističkog razvoja, zahvaljujući održivom kruzing razvoju, omogućuje pozitivne rezultate: ekološke, društvene i ekonomske.

Očekivani doprinos ovog rada je stvaranje nove percepcije kod dionika o važnosti primjene održiva razvoja i implementiranja istoga, a sve navedeno s ciljem očuvanja destinacije i sprječavanja daljnjeg nastanka štete u ekonomskom, ekološkom i društvenom aspektu.

1.3. Hipoteze rada

Promatrajući suvremeni turizam i sve promjene koje su se u njemu događale, a koje su implementirane još od 70-ih godina prošlog stoljeća, i dalje je vrlo uočljivo da su ekonomska korist i maksimizacija profita i dalje na prvom mjestu. Nosioci ponude i strateškog upravljanja destinacija i dalje djeluju na zastarjeli način.

Govori se o održivosti, očuvanju, zaštiti, kao i o važnosti njihove implementacije, no u mnogim destinacijama isto ostaje samo na razini razgovora, a primjena i implementacija izostaju. Unatoč bezbrojnim mogućnostima koje se nude, još uvijek je izražena rudimentarna razina upravljanja turističkim destinacijama. Takav mentalni sklop uzrokuje nedostatak svijesti o važnosti implementacije i neodgodivosti početka djelovanja po načelima održiva turizma.

Problematika koja se nazire leži u tome da nosioci ponude ne žele priznati da nemaju dovoljnu razinu znanja o samoj problematici turističkog razvoja i da nemaju adekvatne vještine upravljanja. Izražen je nedostatak inovativnog razmišljanja, nerazumijevanje zadaće i dužnosti svakog dionika pojedinačno. Isto će se popraviti ako se sustavno radi na educiranju, izobrazbi, prezentiranju i suradnji, a s ciljem stvaranja nove slike održivosti i važnosti primjene za sve dionike u samom turizmu.

Važno je poduzeti prave korake prema promjeni načina razmišljanja i djelovanja svih dionika u turizmu s ciljem ostvarivanja odgovornog, suradničkog i efikasnog održiva destinacijskog razvoja. Problemi uzrokovani početnim kretanjima u masovnom turizmu i danas se mogu vidjeti u suvremenom turizmu, posebice u kruzing turizmu jer određene destinacije jednostavno nemaju adekvatno upravljanje.

Navedeno će se istražiti kroz rad na primjeru Luke Dubrovnik kao jedne od top destinacija kruzing turizma u Republici Hrvatskoj.

Sve veći problemi uzrokovani suvremenim turističkim promjenama i turističkim tokovima postaju izraženiji i sve više postaju "proždrljivači" destinacija. Uništavanje, degradiranje, komodifikacija kulture u turizmu, negativna akulturacija, gubitak autentičnosti, demonstracijski efekt, uništavanje ambijentalnosti, ugrožavanje lokalnog načina života, uništavanje resursa, prostora, gubitak identiteta i dr. Postalo je jasno da se spomenuti problemi javljaju sve češće i kao takvi postaju akcelerator promjena i okretanja k održivom razvoju kruzing turizma.

S obzirom na to da se održivi razvoj okreće prema zaštiti okoliša i osiguravanja turističkog razvoja, naglasak je na integriranom pristupu istima kako bi ostvarili cilj održiva turizma. Održivi razvoj naglasak stavlja na izbjegavanje zagađenja i činjenja štete u okruženju, a taj isti proces je dugoročan. Da bi se postigla održivost u kruzing turizmu, potrebni su suradnja i partnerstva koja će osigurati adekvatno rješavanje i upravljanje problematikom.

Važno je istovremeno osigurati konkurentnost destinacije, kao i prosperitet sektora turizma. Održivi razvoj se u globalu promatra kao jedno i u tom se kontekstu zajednički sagledava zaštita okoliša i turistički razvoj. Unatoč činjenici da se kod istih percipira nemogućnost ostvarenja pozitivne ekonomske slike takvog turizma, važno je reći da je navedeno ostvarivo.

Održivi razvoj, naglašavajući pri tome kruzing turizam, sustavnim djelovanjem svih dionika i zajedničkim naporima, može razviti pozitivnu ekonomsku stranu istovremeno s pozitivnom ekološkom, društvenom i socio-kulturnom stranom. U

nekim destinacijama koje imaju kvalitetno implementiranu održivost razvoja jasno se vidi da se ekonomska strana u održivom razvoju može ostvariti. Za buduću održivost kruzing turizma nužan integrirani pristup zaštite okoliša i turističkog razvoja.

Promatrajući globalnu sliku turizma i pozitivne reperkusije koje ostvaruje, jasna je potreba za integriranim pristupom zaštiti okoliša i turističkom razvoju. Danas je turizam taj koji je ambasador promjena i koji će ostvariti unos i implementaciju promjena na tržište. Nužnost je da se načela i smjernice, načini primjene i djelovanja održivo implementiraju u destinacijski razvoj.

Turizam omogućuje tehnološka dostignuća, unosi dinamičnost, stvara dodanu vrijednost i turističko iskustvo, potiče zadovoljenje potreba i razvoj destinacija, pokretački je postulat društva i još mnogo toga. Nužnost integriranog pristupa jasno se iščitava upravo iz svega navedenog te, s ciljem osiguranja buduće održivosti, zajedničko djelovanje postaje imperativ od ključne važnosti za postizanje i pojavu održivosti.

Sukladno svemu navedenom, postavlja se sljedeća hipoteza.

Radna hipoteza:

H0: „Razvoj održiva kruzing turizma pridonosi razvoju gospodarstva lokalne zajednice, unapređenju društvenih odnosa i očuvanju okoliša.“

Pomoćne hipoteze:

H1: „Uspješna implementacija kruzing turizma rezultat je informiranog sudjelovanja i suradnje relevantnih dionika.“

H2: „Implementacija održiva kruzing turizma pridonosi uravnoteženom i dugoročnom razvoju gospodarstva grada Dubrovnika.“

1.3. Izvori podataka i znanstvene metode istraživanja

Autorica se za potrebe pisanja rada koristi različitim metodama. U obradi prikupljenih kvantitativnih i kvalitativnih podataka koristi se metoda analize, induktivna i deduktivna metoda, metoda kompilacije, metoda generalizacije, deskripcije, metoda klasifikacije, intervju i komparativna metoda.

Zahvaljujući intervjuu s gradonačelnikom grada Dubrovnika, nastoji se što realnije prikazati trenutačno stanje koje se provodi u samom planiranju održiva destinacijskog razvoja Dubrovnika kao destinacije kruzing turizma.

Za potrebe pisanja proučava se brojna stručna literatura, znanstveni članci i znanstvena istraživanja, mrežni podatci sa službenih stranica, brošure, pravilnici, zakoni i strategije, a sve navedeno bilo je dostupno u tiskanom i/ili elektronskom izdanju.

Prikupljeni su i analizirani podatci iz postojećih izvora te izravnim istraživanjem, točnije, intervjuom s odabranim predstavnikom ključnih dionika turističkog razvoja na području grada Dubrovnika, u kolovozu 2021., kao i provedenim anketnim upitnikom na planiranom uzorku koji je plasiran u srpnju 2022. godine.

1.4. Kompozicija rada

Specijalistički poslijediplomski rad sastoji se od devet poglavlja kroz koja se predstavljaju svi relevantni istraženi, prikupljeni i obrađeni podatci, kao i vlastito znanje autorice specijalističkog rada stečeno tijekom obrazovanja i života.

U prvom dijelu rada, UVODU, definiran je predmet i problem istraživanja, predstavljaju se svrha i ciljevi rada, postavljene su radna i pomoćne istraživačke hipoteze, navedeni su korišteni izvori podataka, korištene znanstvene metode istraživanja te je dana kompozicija rada.

Drugi dio rada, OD MASOVNOG DO SUVREMENOG TURIZMA, predstavlja masovni turizam, daje pojmovno određenje, prikaz nastanka i glavne značajke. Masovni turizam je uglavnom sezonalnog karaktera, a samim time došlo je do

generiranja višestrukih negativnosti čime je došlo do strukturalne unutrašnje ekonomske negativnosti. Ovdje se nastoje prikazati negativnosti koje je masovni turizam svojim prodornim djelovanjem donio i za destinacije i za dionike. S obzirom na to da su negativne reperkusije masovnog turizma primijećene u relativno kratkom roku, destinacije su se polako počele okretati novom suvremenom turizmu. Isti naglašava potrebu održivosti, očuvanje i ulaganje u daljnji razvoj selektivnih oblika turizma. O suvremenom turizmu autorica donosi opširnije u ovom dijelu rada. Misao vodilja je održivi razvoj i očuvanje postojećeg s naglaskom na to da se sve više ulaže u razvoj raznih selektivnih oblika turizma kao vid suvremenog turizma. Predstavit će se pojmovno određenje, dati prikaz promjena koje su nastupile nakon njegova uvođenja u ponudu destinacija te njegove značajke.

Treći dio rada, KONCEPCIJA ODRŽIVA RAZVOJA, razmatra koncepciju održiva razvoja. Zbog sve većih i izraženijih problema 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća, okolišni i razvojni problemi koji su se odražavali na neodrživoj raspodjeli prirodnih bogatstava, rada i resursa među generacijama, veliki problemi s nezaposlenošću, siromaštvom i manjkom opće sigurnosti, dosegнули su granicu na kojoj je odnos raspodjele jednostavno postao neodrživ. Upravo su spomenuti problemi rezultirali uvođenjem održiva razvoja koji postaje nešto najvažnije što se tada počelo implementirati. Kroz ovaj dio rada autorica daje pojmovno određenje održiva razvoja predstavljajući njegova najvažnija obilježja: društvenu, gospodarsku i ekološku dimenziju, a istražuje i samu povijest nastanka pojma.

Četvrti dio rada, ULOGA ODRŽIVA TURIZMA U SUVREMENOM DRUŠTVU, odnosi se na pojmovno određenje održiva turizma, predstavljajući odgovornost u suvremenom turizmu, kao i planiranja te promicanja održivosti. Općenito, održivi turizam u nekoj destinaciji znači sposobnost same destinacije u ostvarivanju ravnoteže ekonomske, društvene i okolišne dimenzije. Važno je primjenjivati principe održivosti i osigurati održavanje ravnoteže među njima s ciljem postizanja dugoročne održivosti turizma. Odgovornost u suvremenom turizmu odnosi se na sve i zajednički moraju djelovati kako bi poboljšali životni standard ljudi. To se može postići sjedinjavanjem interesa svih triju dimenzija održiva

razvoja. Informiranjem i savjetovanjem o pravilnom ponašanju i djelovanju utječe se na promjenu uobičajenog načina ponašanja svih subjekata u turizmu u smjeru ponašanja koje vodi k ostvarivanju odgovornosti te ujedno i održivosti. To se naročito odnosi na promjenu ponašanja turista tijekom cijelog njihovog putovanja. Opisuje se utjecaj pretjerane iskorištenosti resursa na ekonomske i razvojne mogućnosti suvremenog turizma. Propadanje i nemogućnost razvijanja proizlaze upravo iz pretjeranog iskorištavanja resursa, čak i preko krajnjih granica iskoristivosti. Jasno je da se navedeno i dalje odvija u mnogo destinacija, a mnogi ne vide dalje od profita. Moguće je uz održivost imati i ekonomske mogućnosti, a to je ono što mnogi ne vjeruju.

Peti dio rada, KRUZING TURIZAM, donosi pojmovno određene kruzinge turizma i pregled njegova povijesna razvoja. Istraživani su i obrađivani utjecaji koje kruzinge turizam ima na destinaciju, načini na koje dolazi do onečišćenja mora balastnim vodama zbog krutog otpada koji završava u moru, ali i okolišu s kruzera, onečišćenje zraka uzrokovano ispušnim plinovima s kruzera te onečišćenje mora otpadnim vodama. Kruzinge turizam unatoč pozitivnim reperkusijama ima i negativne. U ovom poglavlju obrađuje se održivi kruzinge turizam, prikazujući pritom njegove gospodarstvene, društvene i ekološke aspekte.

Šesto poglavlje, DUBROVNIK - DESTINACIJA MEĐUNARODNIH KRUZERA, opisuje Dubrovnik i njegovu luku. Istraženi i predstavljeni podatci odnose se na Dubrovnik kao turističku destinaciju održiva kruzinge turizma. Autorica rada nastoji pokazati kako se pravilnim politikama, načinima postupanja, djelovanjem, suradnjom, uključivanjem lokalnog, javnog i privatnog, može kvalitetno implementirati održivi razvoj kruzinge turizma u Dubrovniku.

U sedmom dijelu rada, EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE STAVOVA KLJUČNIH DIONIKA, opisan je intervju s gradonačelnikom grada Dubrovnika i nositeljem izvršne vlasti. Tijekom intervjua prikupljeni su podatci kojima se, iz perspektive javnih dionika, dopunjuje prethodno provedena analiza prikupljenih podataka o Dubrovniku kao destinaciji kruzinge turizma od 2017. do trenutnog stanja, a prikupljena su i saznanja o daljnjem planiranju održiva razvoja istog. Na temelju

provedenog intervjua zaključuje se kako se provedbom projekta "Poštujmo Grad!" pridonijelo razumijevanju važnosti razvoja održiva kruzing turizma.

Nakon toga, autorica provodi istraživanje stavova eksternih dionika (poduzetnici i stanovništvo) neposrednim anketiranjem na slučajnom uzorku. Ispunjavanjem anketnog upitnika autorica dolazi do saznanja o tome kako oni promatraju i doživljavaju destinaciju po pitanju važnosti održiva razvoja turizma i kruzing turizma, kao i rezultata koje je projekt "Poštujmo Grad!" postigao. Sukladno istraženom, autorica rada daje razmatranja te navodi kritički osvrt na prikazane prikupljene podatke i provedeno istraživanje.

Kritički osvrt na rad, kao i prijedlog modela održivijeg razvoja turizma na području grada Dubrovnika, dano je u osmom poglavlju.

Na kraju rada nalazi se ZAKLJUČAK u kojemu autorica rada ukratko rezimira spoznaje i zaključke kao rezultat pregleda literature, analize statističkih pokazatelja, provedenog intervjua, empirijskog istraživanja te daje analizu rezultata po hipotezama istraživanja. Autorica završava sintezom cijelog rada te se izvode zaključna razmatranja.

2. OD MASOVNOG DO SUVREMENOG TURIZMA

Specijalistički rad započinje istraživanjem dvaju pojmova: masovnog i suvremenog turizma. Kroz mnoga literarna djela raznih autora uočavaju se negativnosti koje je masovni turizam učinio na sam okoliš. Autorica obrađuje navedene pojmove, istražuje pojavnost, daje pojmovno određenje i prikazuje glavne značajke čime nastoji uvidjeti poveznicu važnu za održivost, što se prožima kroz cijeli rad.

2.1. Masovni turizam

Poznato je da su putovanja općenito započela još davnih dana. U srednjem vijeku ona su se odvijala s motivom odlaska u lov ili u vjerska središta, posjećivanje vikinških borbi i slično. U svakoj povijesnoj etapi zabilježena su putovanja ljudi, što zbog određenih potreba ili pak želja.

Sam razvoj turizma veže se uz društveni razvoj. Kada su se počela događati značajna geografska otkrića, gradnja cesta, pojava tiskanog novca, započela su i putovanja, nekada potaknuta dobrim, a nekada lošim događajima. Migracije su se često odvijale usred nepovoljnih prilika poput ratova, siromaštva, gladi ili prirodne katastrofe.

„Moda velikih putovanja započinje krajem 17. i početkom 18. stoljeća, a može se definirati kao putovanja u glavne gradove i neka druga europska mjesta koja se smatralo zanimljivim za izobrazbu i odgoj mladih “gentlemana”, pripadnika aristokracije.“ (Weber i Mikačić, 2001., str. 43.).

Usorac (2010., str. 194.) navodi kako se “moda” putovanja koja je bila rezervirana samo za pripadnike aristokracije i za one bogate, mijenja tijekom druge polovice 19. stoljeća, točnije tijekom epohe razvoja suvremena turizma. Veće i snažnije raspršivanje putovanja na sve pripadnike društva odvija se u 20. stoljeću, s početkom omasovljivanja turizma i uključivanjem većeg broja ljudi u turistička kretanja.

Čavlek et al. (2011., str. 32.) navode kako se potreba uključivanja sve većeg broja ljudi u turistička putovanja može zahvaliti industrijalizaciji i urbanizaciji. Također, osim potrebe, ovdje je bitna i mogućnost ljudi da se u isto uključi zahvaljujući slobodnom vremenu i dostupnim sredstvima. Ovo nisu jedina dva razloga, autori također nadodaju i otuđenost, stres, monotoni radni život, potreba za odmakom od svakodnevice, buka, onečišćenje, nemir i nemogućnost opuštanja u vlastitoj sredini.

Sve snažnije širenje masovnog turizama dogodilo se kao posljedica povećanja bogatstva, interesa ljudskih stavova prema putovanjima te poboljšanja u prometnoj infrastrukturi. Započelo se s masovnom proizvodnjom i masovnom potrošnjom skoro svih proizvoda i usluga, što je ujedno i okarakterizirajući dio tog razdoblja (Sezgin i Yolal, 2012.).

Razvoj turizma počeo se događati u trenutku kada je većem broju ljudi, zahvaljujući društvenom razvoju, osiguran pristup slobodnom vremenu i novcu koje je bilo namijenjeno za dokolicu. Tehnološki napredak omogućio je da se ta putovanja odvijaju bez većih poteškoća, polazeći od mjesta stanovanja do odredišta putovanja. Upravo se zahvaljujući tehnološkim dostignućima, s posebnim naglaskom na ona koja su ostvarena u prometu i industriji (Gržinić, 2018.), počinju ostvarivati zamjetnije promjene u samoj organizaciji putovanja i provedbi isti pa se tako o samim početcima organiziranog putovanja govori od sredine 19. stoljeća.

Stvaranjem navedenih preduvjeta započinju masovna putovanja, a 1841. stoji kao prijelomni trenutak u razvoju masovnog turizma. Te iste godine je Thomas Cook putem tiska oglasio putovanje željeznicom, prvi u povijesti turizma. S obzirom na to da je na ovom putovanju sudjelovalo preko petsto osoba, ovo se smatra prvim organiziranim putovanjem. Čavlek et al. (2011., str. 85.) navode da se putovanje odvijalo 5. srpnja 1841. i da je vlakom putovalo čak 570 osoba iz Leicestera u Loughborough na godišnji kongres Antialkoholičarskog društva. Zahvaljujući uspjehu koji je ostvaren, Cook ubrzo otvara putničku agenciju koja se naglo razvijala s obzirom na to da je sve više i više rasla potražnja za takvim

putovanjima. Inače, ime Thomas Cook i dan danas je značajno, snažno i prisutno u poslovnom turističkom svijetu.

Weber i Mikačić (2001.) navode niz značajnih putovanja koje je organizirao Thomasa Cook (Prikaz 1.).

Prikaz 1. Značajna putovanja koje je organizirao Thomas Cook



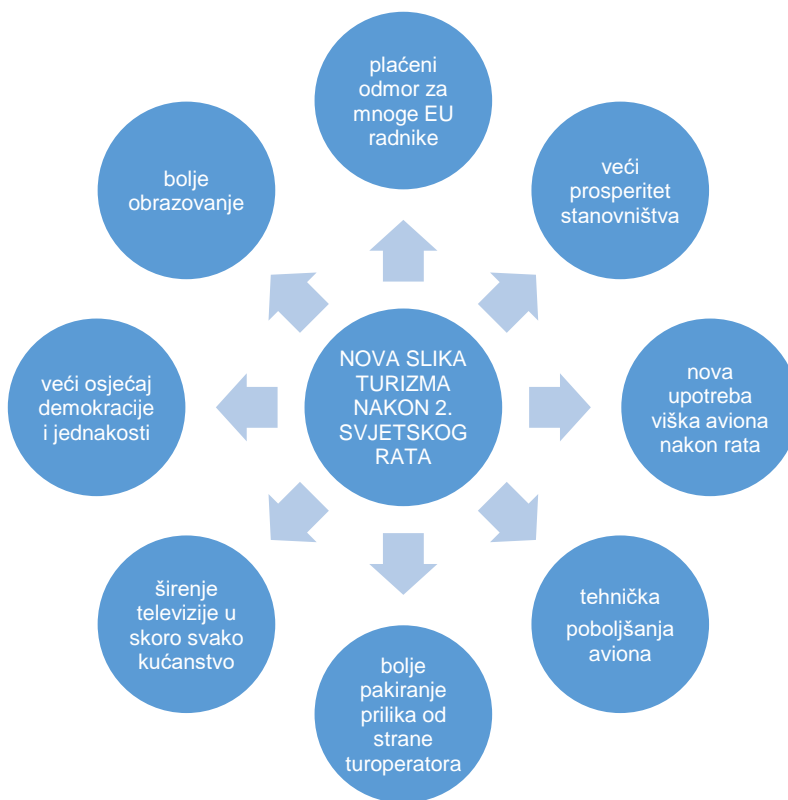
Izvor: izrada autorice prema Webber, S., Mikačić, V. (2001.) *Osnove turizma*, ŠK, Zagreb, str. 45.

Kako je rastao broj turista, rastao je i interes za upoznavanjem i istraživanjem novih dijelova svijeta koje do tada nisu vidjeli. Upravo je zahvaljujući tom interesu ostvareno širenje poslovanja turističkih agencija, turističke ponude, usluga i proizvoda. Mnoge destinacije ostvaruju svoj procvat, npr. Nica u Francuskoj postaje poznata sredinom 19. stoljeća (Weber i Mikačić, 2001., str. 45-46.).

Najbrže zabilježeni rast odvija se tijekom sredine 20. stoljeća, u razdoblju nakon 2. svjetskog rata, kada se uspjelo stvoriti sve potrebne prometne i druge preduvjete za prostorno širenje turizma. Autori Sezgin i Yolal (2012.) razdoblje između 50-ih i 80-ih godina 20. stoljeća nazivaju zlatnim dobom masovnog turizma.

Zahvaljujući ostvarenom razvoju, ekonomskom i tehnološkom, mnogo je onoga što je promijenilo sliku turizma nakon 2. svjetskog rata. Sezgin i Yolal (2012., str. 75.) prema Yale (1995., str. 37.) navode sljedeće (Prikaz 2.):

Prikaz 2. Promijenjena slika turizma nakon 2. svjetskog rata



Izvor: izrada autorice prema Sezgin, E., Yolal, M. (2012.) "Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development", Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies, str. 75.

Weber i Mikačić (2001., str. 49.) navode kako se vrijeme dokolice koje je bilo na raspolaganju počelo sve više širiti među pučanstvom. „U većini industrijskih zemalja rad je sveden na sedam sati dnevno, radni je tjedan skraćen na pet dana, a povećao se i broj dana godišnjeg odmora te blagdana, uz istovremeno skraćivanje životnog radnog vijeka.“

Sezgin i Yolal (2012., str. 75.) navode kako se 1939. većina europskih zemalja dogovara o plaćenim praznicima za svoje zaposlenike, a sve zahvaljujući sindikatima i njihovoj borbi za fleksibilnije i humanije radno vrijeme. Ovim se ostvarenim potezom od 1939. osigurao veći prosperitet, a povećala se i potreba za odmorom među zaposlenim ljudima.

S obzirom na to da je ljudima bilo na raspolaganju više vremena za dokolicu, koristili su ga na sport, izobrazbu, putovanja, hobije i ostalo. U to doba se broj, tj. postotak putovanja radi odmora i razonode sve više povećava i ona postaju jedan od najmasovnijih oblika provođenja slobodnog vremena. Samim time autorice navode kako se izdatci za putovanja počinju premašivati onim izdatcima za druge vrste dokolice.

„Istraživanja su pokazala da se 40 % slobodnog vremena troši na turističkim putovanjima, i to 30 % na izletima i kratkim putovanjima, a 10 % na duljim putovanjima za vrijeme godišnjih dopusta“ (Weber i Mikačić, 2001., str. 49.). Inače, dok veći broj ljudi nije imao raspoloživa novčana i vremenska sredstva za putovanja, ista su bila rezervirana isključivo za bogate ljude koji su si mogli dopustiti putovanja u razne dijelove svijeta s ciljem upoznavanja drugih kultura, viđanje novoga i upoznavanja drugačijega.

Weber i Mikačić (2001.) navode kako se u Europi masovni turizam uglavnom odvijao iz sjevernog i zapadnog dijela prema Sredozemlju, s obzirom na to da su te destinacije bogate suncem, imaju toplu klimu, more, svjež zrak i čistu prirodu. Putovanja su se odvijala uglavnom u ljetnim mjesecima kada se putovalo na more na glavni godišnji odmor, a s vremenom su se počele razvijati i alpske destinacije te se počeo nuditi i zimski turizam, skijaški odmori zimi, koji su ovdje bili jedna protuteža ljetnom odmoru. Karakteristična za masovni turizam bila je, s obzirom na količinu ljudi koja se upućivala na destinacije, gradnja velikih kompleksa namijenjena prihvatu velikog broja ljudi, od hotela, restorana, turističkih naselja, kampova i apartmana.

Često se događalo preopterećenje turističke infrastrukture, od cesta, telefona, vode, a jedno nije pratilo drugo u smislu izgradnje, što je naravno imalo utjecaj na samu kvalitetu ponude. Odjednom se dogodila betonizacija obale za potrebe izgradnje tih istih prihvatnih kapaciteta, krčile su se šume, dolazilo je do prekomjerne izgradnje koja je narušila strukturu same prirode.

2.1.1. Pojmovno određenje masovnog turizma

Masovni se turizam može definirati kao veliki broj unificiranih paketa putovanja koje su unaprijed isplanirane turističke agencije. Usorac (2010., str. 17.) za masovni turizam kaže kako je to oblik turizma gdje je zastupljen veliki broj organiziranih putovanja turista koja se najčešće odvijaju u organizaciji turoperatora ili pak turističke agencije. Ono što obilježava masovni turizam jesu sezonalnost, uniformiranost te prostorna koncentracija i distribucija.

Vukonić (2010., str. 55.) za masovni turizam navodi kako se isti temelji na velikoj koncentraciji turista na relativno malim prostorima i u određenim vremenskim razdobljima tijekom čitave godine. „Zlatno doba“ masovnog turizma može se zahvaliti tehnološkom razvoju, promjenama u napretku kod same proizvodnje i upravljanja, ekonomski razvoj (Sezgin i Yolal, 2012., str. 75.).

Za masovni turizam karakteristična je činjenica kako je potaknuo gospodarski rast i razvoj mnogih dijelova svijeta, posebice u onim nerazvijenim zemljama, te time osigurao velike razvojne mogućnosti za iste. Osigurano je da se podigne životni standard domicila jer se isti mogao zaposliti u turizmu. Iako se ovo smatra povoljnom reperkusijom, pozitivnom, važno je znati da je masovni turizam imao mnogo negativnih reperkusija, s obzirom na to da je svojim djelovanjem u kratko vrijeme uspio nanijeti mnogo štete u destinacijama, o čemu će se više pisati kasnije u ovom dijelu poglavlja. Problematika narušavanja prirodnih ljepota zbog masovnog turizma i dan danas je na nekim destinacijama ostavila trag koji se još uvijek pokušava sanirati.

„Zbog masovnosti i učestalih putovanja te snažnog utjecaja turizma na gospodarski razvoj, naše se stoljeće često naziva i “stoljećem turizma“ (Weber i Mikačić, 2001., str. 47.).

Samim industrijskim razvojem društva počinje sve masovnije putovanje ljudi u određene destinacije. Pojava automobila, tada epohalnog tehničkog izuma, zasigurno je obilježila razdoblje do 1. svjetskog rata. Unatoč činjenici da se usred 1. svjetskog rata zaustavljaju putovanja, a s obzirom na mogućnosti koje nudi turizam, država je intervenirala pa se tako u međuratnom razdoblju opet

povećava broj onih koji putuju kako bi pobjegli od svakidašnjeg života i odmorili. Od sredine 30-ih godina prošlog stoljeća sve je više ljudi putovalo parobrodskim linijama i željeznicama čime je osigurano povezivanje i najdaljih odredišta (Weber i Mikačić, 2001.).

Putovanja postaju sve češća, sve više ljudi putuje, masovnost je izražena, turizam više nije rezerviran samo za bogate aristokrate kao nekada i masovni turizam se širi. Ono što je obilježilo masovni turizam zasigurno jesu sezonalnost, uniformirana ponuda te prostorna koncentracija turizma (Jadrešić, 2010.).

2.1.2. Glavne značajke masovnog turizma

Zasigurno glavna karakteristika masovnog turizma bilo je privlačenje putnika na osnovu atraktivnosti pretežito prirodnih resursa. Tada još nisu postojale dodatne atrakcije niti sadržaji. Ono što je karakteristično za ondašnje razdoblje masovnog turizma i njegovih početaka jest činjenica da su ondašnji turistički paket aranžmani (TPA) bili identični, nisu imali nikakav dodatni sadržaj i dodanu vrijednost, razlikovnost među njima nije postojala.

Njihova namjena bila je specifična za masovni turizam, a ono što je iz toga proizlazilo je da su se destinacije zatrpavale i bile opterećene brojem putnika posjetitelja. Nakon 2. svjetskog rata masovni turizam bio je najrašireniji, a navedeno je rezultiralo mnogim negativnostima koje su se s vremenom počele sve više primjećivati. Počelo im se davati pažnju te se postepeno s godinama krenulo u osmišljavanje i razvijanje suvremenih oblika turizma, o čemu se piše kasnije u obradi rada.

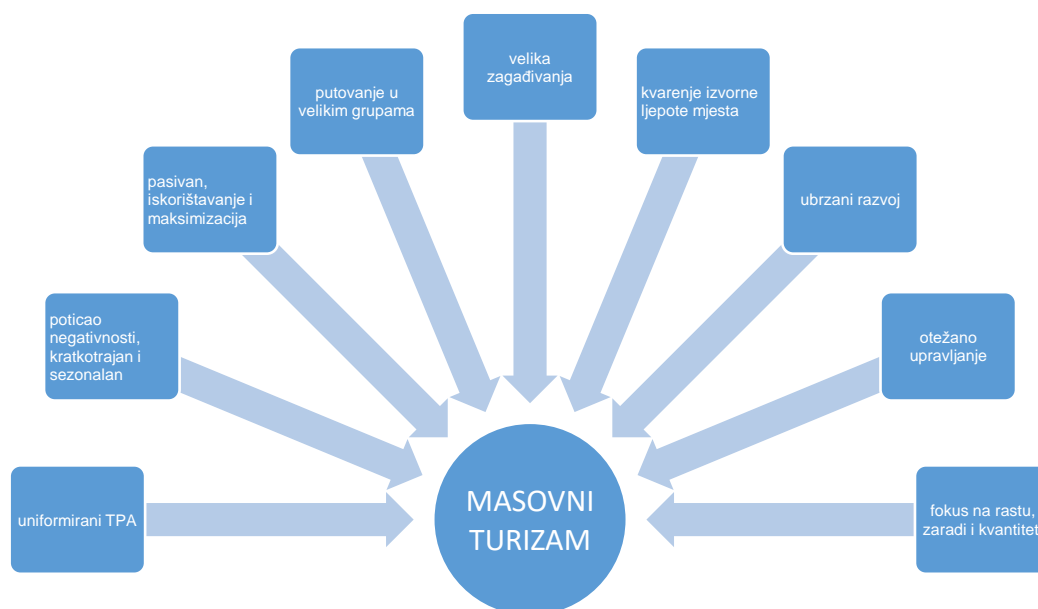
Unatoč činjenici donošenja negativnosti, masovni turizam donio je i određene pozitivne. Ta ista pozitivna najviše se ogledala u činjenici što je masovni turizam bio produkt masovnog gospodarskog rasta, što je dovelo do pozitivnog domino efekta, najviše se odražavajući na domicilno stanovništvo koje je pronašlo

zaposlenje i čime su se osigurali bolji životni standard i kvaliteta života za njih i njihove obitelji.

S razvojem masovnog turizma paralelno se velikom brzinom odvijao i tehnološki rast i razvoj čime se omogućilo putovanje na više mjesta, češće nego prije, komotnije, a time je omogućeno i putovanje većem broju ljudi čime su širili vidike, upoznavali novo te stvarali turistička iskustva.

Govoreći o značajkama masovnog turizma, autorica rada navodi sljedeće (Prikaz 3.).

Prikaz 3. Značajke masovnog turizma



Izvor: izrada autorice prema proučenoj literaturi

Izuzev navedenoga, karakteristično je bilo i ponašanje turista jer su se TPA organizirali u velikom broju i bili su unaprijed definirani. Pristup je bio iznimno pasivan, a u što kraće vrijeme nastojalo se više toga pogledati. Takvim pristupom nije bio osiguran način pristupa s poštivanjem prema lokalnoj zajednici niti prema samoj destinaciji.

Masovni turizam nastao je i razvijao se kao sezonska pojava, a samim time došlo je do toga da se generiralo više negativnosti čime je došlo do strukturalne unutrašnje ekonomske negativnosti.

Sukladno tome, Jadrešić (2010.) navodi da su turistički subjekti imali umanjene i nedovoljno izdašne ekonomske učinke te se zbog toga dogodio određeni domino efekt s obzirom na to da je došlo do negativnih implikacija turizma i samog regionalnog razvoja.

Neprimjerene transformacije turističkih destinacija postepeno su se događale, a Kušen (2002.) navodi kako se time načinilo mnogo štete i mnogo negativnih učinaka. Nekadašnji oblik masovnog turizma zasigurno je s jedne strane bio dobar, a s druge loš. Ako će se sve usporediti, autorica rada smatra kako bi negativnosti daleko premašile pozitivnosti. Ono što je pozitivno proizlazilo iz masovnog turizma je činjenica da se zapošljavalo domicil, kao što je prethodno rečeno, a osigurao se i brži gospodarski razvoj.

No po kojoj cijeni? Po cijeni masovnog uništavanja prirode, sve izraženijeg zagađenja, uništavanja mnogih prirodnih staništa, kao i kulturno-povijesnog nasljeđa, inflacije, povećavanja stope kriminaliteta, narušavanja mira lokalnog stanovništva, podređivanje svega turistima, a pritisci na destinaciju bili su enormni.

Nagomilavale su se negativnosti koje su se odražavale na okoliš, ekonomiju, sociokulturu i politiku. S vremenom ih se nakupilo toliko da su utjecale na promjenu smjera djelovanja, zaokret od dotadašnjeg, s ciljem zaštite, regeneracije i očuvanja onog što je preostalo. Nije trebalo dugo dok pojedinci, lokalna i globalna vlast nisu uvidjeli nužnost promjene te se ista uistinu počela provoditi u obliku suvremenog turizma, stavivši naglasak na selektivni turizam o čemu se piše u nastavku rada.

2.2. Suvremeni turizam

Kada pomislimo na suvremeni turizam, mnogi pomisle na održivost i selektivnost. Mnogobrojne promjene koje su se dogodile unazad par godina uvelike su utjecale na razvoj turizma u vidu pozitivnih i negativnih reperkusija.

Sve te reperkusije utjecale su na turizam i načine plasiranja istog. Razlikujemo ekonomske, sociokulturne, ekološke i političke. Povećanje BDP-a, diverzifikacija ponude, razvoj gospodarskih djelatnosti, valorizacija kulturnog dobra, održivi turizam, investiranje i mnoge druge reperkusije pozitivno utječu na razvoj turizma.

Problem sigurnosti, prevelike apartmanizacije, hipermobilnost, komercijalizacija autohtonih proizvoda, ugrožavanje lokalnog stanovništva, komodifikacija kulture i mnoge druge pojave javljaju se u modernom turizmu koji je probleme odlučio zaustaviti razvijanjem selektivnih oblika turizma s ciljem očuvanja, popravka i unaprjeđenja postojećeg stanja.

Kao suprotnost nekadašnjem masovnom turizmu, a zbog masovnih dolazaka, uvrstili su se novi selektivni oblici turizma koji su pomogli smanjiti preveliki priljev turista u priobalna područja i smanjili pritisak na prometnicama. Njihova misao vodilja jest održivi razvoj i očuvanje postojećeg te se počelo ulagati u razvoj raznih selektivnih oblika turizma kao vid suvremenog turizma.

2.2.1. *Pojmovno određenje suvremenog turizma*

Sa stvaranjem ponude suvremenog turizma krenulo se 70-ih i 80-ih godina nakon što su se sve više počele uviđati negativnosti uzrokovane masovnim turizmom. Jadrešić (2010.) navodi kako se tada krenulo sa širenjem djelovanja turizma kao i njegova vezivanja na druge sektore što je rezultiralo pojavom različitih oblika turizma koji su imali veću kvalitetu, naglasak na održivosti, bili su odgovorni prema okolišu, s izraženom humanošću i bili su prilagođeni za destinaciju.

Gržinić (2018., str. 6.) prema Kuhn (2013.) te Miller i Crabree (1994.) navode kako se razdoblje suvremenog razvoja turizma prema UNWTO-u vezuje uz 1980.

i uz razvoj osobne potrošnje. „Kapitalistička društva ne osporavaju potrošnju već je značajno potiču pa time raste i značajnost turističke potrošnje... Dolazi se do spoznaje o složenosti turizma i nemogućnosti prepuštanja tržištu. Ono što zastupnici nove paradigme vjerojatno najčešće ističu je da su u stanju riješiti one probleme koji su staru paradigmu doveli do krize.“

„Suvremeni turizam, s obzirom na način percepcije predstavlja multisenzorički doživljaj ili iskustvo (Scarles, 2010.), pa je pretežito vizualni koncept turističkoga iskustva (Urry, 2001.) prevladan i preuzak za suvremene dimenzije turizma i turista. Nema sumnje da je riječ o društvenom, prostornom i ekonomskom fenomenu koji proizlazi iz interakcije kao procesa između njegovih brojnih podsustava“ (Magaš et al., 2018., str. 58.). „Suvremeni turizam tako zahtijeva autentični doživljaj turista koji omogućava kontakte s lokalnim stanovništvom i uživanje u autentičnom okolišu“ (Magaš et al., 2018., str. 63). Ono što je naglašeno jest očuvanost, autentičnost, dodana vrijednost, diferenciranost, humanost, unikatnosti, fleksibilnost, ciljne skupine, održivost, minimalizacija pritiska.

Suvremeni turizam definira se kao društvena pojava koja ostvaruje značajne gospodarske rezultate tako da daje uključivanje i povezivanje brojnih gospodarskih djelatnosti, na posredan ili neposredan način, navodi Afrić Rakitovac (2011., str. 8.). Gržinić (2018., str. 210.) za suvremeni turizam navodi kako je on intenziviranje razvoja na globalnoj razini koji se krenuo odvijati od 1950. godine. Danas se isti naziva novim turizmom zbog tehnoloških, ali i drugih utjecaja okruženja.

2.2.2. Glavne značajke suvremenog turizma

Polazeći od onoga što je karakteristično za današnji suvremeni turizam, prvo što će se pomisliti je umreženost. Pojava interneta imala je veliki utjecaj na promjene u samim turističkim tokovima jer se nekada zahtijevao odlazak u ured turističke agencije i odabir prema njihovoj već sastavljenoj ponudi TPA, a danas svatko može biti svoja turistička agencija, upravo zahvaljujući internetu i umreženosti.

Svaki čovjek u trenutku spajanja na internet u sekundi ima dostupne sve informacije što mu omogućuje detaljno istraživanje destinacije i kreiranje svog vlastitog putovanja onako kako njemu najbolje odgovara. Pristup internetu danas omogućen je globalnom upotrebom tehnologije – s mobitela, prijenosnog računala, stolnog računala, tableta ili pametnog sata.

Svoj vlastiti TPA danas se može iznimno jednostavno napraviti u svega sat vremena. Rezervacije automobila, hotela, apartmana, stolova u restoranu, mjesta u kazalištu ili posjet muzeju, skoro sve se danas može napraviti preko mreže prije samog putovanja i tako osigurati bezbrižni boravak u određenoj destinaciji znajući da je sva priprema odrađena. Korištenjem aplikacija turisti si olakšavaju život jer su one danas prilagođene upravo potrebama suvremenih turista.

Odlasci na putovanja u velikim skupinama više nisu organizirani isključivo autobusom ili vlakom. Zahvaljujući GPS-u svatko može biti vlastiti turistički vodič, a posebno jer je besplatan Wi-Fi svugdje dostupan. Putovanja se danas mogu rezervirati u zadnjoj sekundi, čak i bez planiranja, jer upravo je internet taj koji je omogućio da suvremeni turizam postane drugačiji, osobno pristupačniji.

Danas je iznimno popularno putovanje zrakoplovom u određene turističke destinacije jer postoje niskobudžetne aviokompanije koje za male novce nude prijevoznike usluge i danas se, zahvaljujući tome, može za par sati doći avionom iz Zadra u London za cijenu od svega 25 eura. Umreženost će, između ostalog, omogućiti trenutnu podjelu svega onoga što se vidi, osjeti i doživi s ostalima.

Ono što je karakteristično kod suvremenog turizma jest činjenica da si danas kroz godinu ljudi češće priušte više kraćih odmora, nego jedan duži odmor što je bilo karakteristično u masovnom turizmu. Iznimno su popularna *city break* putovanja gdje se ljudi na dva ili tri dana odmiču od svoje svakodnevice i odlaze na kratki put u potrazi za novim turističkim iskustvima te se zadovoljni vraćaju svojoj rutini. Time se osigurava upoznavanje većeg broja destinacija i drugih kultura.

Uočen je značajan odmak od nekadašnjih načina putovanja upravo zbog sve češćih odlazaka na više kraćih odmora. Vikend danas mnogima znači puno ako

su se odmaknuli od svoje svakodnevne rutine. S obzirom na sve veću pojavnost takvih putovanja, sve je više i onih organizatora putovanja koji i kreiraju takve ponude po mjeri pojedinca, zadovoljavajući njegove želje, potrebe, pružajući mu ono nešto što traži i želi, za čime traga, jer se takvim pristupom osiguravaju mnoge dobrobiti, a najviše profitiraju same destinacije koje dobivaju mnogo veću vidljivost, posjećenost i konkurentnost.

Vidljivo je kako je promjena od masovnog prema suvremenom turizmu uistinu temeljito izmijenjena i ovdje je stvarno riječ o dvjema suprotnostima.

Gržinić (2018.) za suvremeni turizam navodi da je on okarakteriziran sljedećim (Prikaz 4.).

Prikaz 4. Karakteristike suvremenog turizma



Izvor: izrada autorice prema Gržinić, J. (2018.) *Turizam i razvoj - rasprava o globalnim izazovima*, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, str. 213.

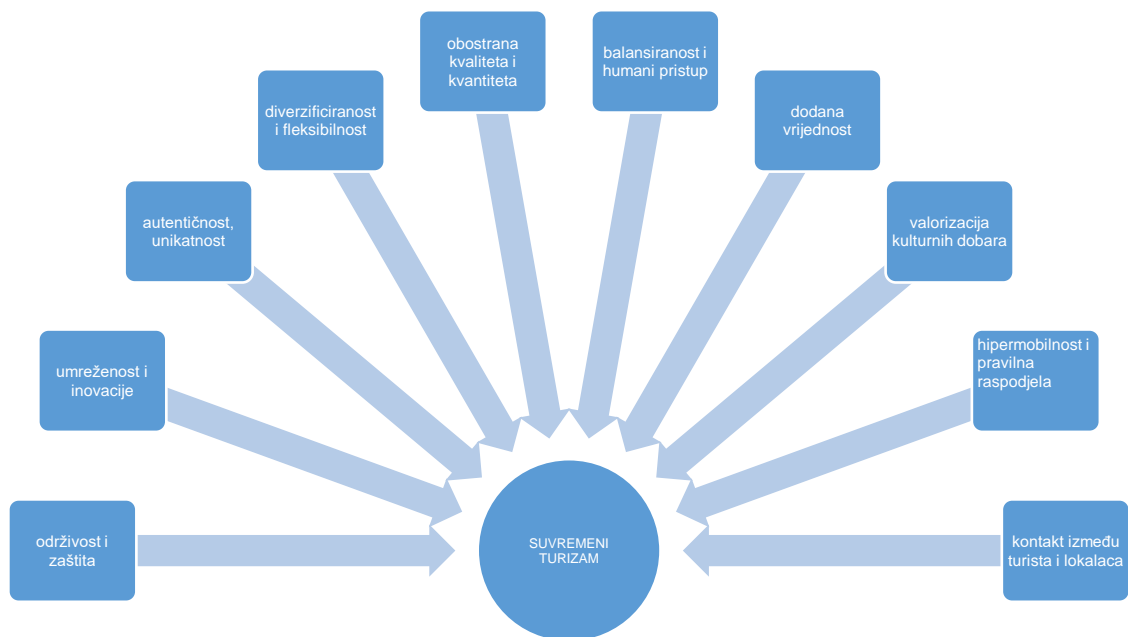
Danas je kod suvremenog turizma vidljiv odmak od masovnog. Značajna je autentičnost iskustva, stvaranje vlastitog turističkog iskustva i doživljavanje dodane vrijednosti koja je usađena u oformljeni paket. Iskustvo je danas važna stavka i s obzirom na porast destinacija važno je stvoriti takav paket aranžman, takvo iskustvo, takav doživljaj, ponudu, poticati lokalne tradicije i običaje kako bi isto bilo autentično.

Fleksibilnost itinerara danas je nešto što se u masovnom turizmu nije moglo zacrtati. Ruta nije striktno planirana, turist se zaustavlja usput, neplanski, ima više fleksibilnosti. Danas turisti imaju izraženu želju za učenjem, žele vidjeti, doživjeti i naučiti što više mogu. Procjena samih proizvoda omogućuje im da se navedeno ostvari.

Za današnji suvremeni turizam karakteristično je, između ostalog, društveno odgovorno poslovanje. Ovdje je riječ o takvom načinu poslovanja koje je okrenuto prema ostvarivanju pozitivnih utjecaja na okruženje, prirodu i zajednicu te uz navedeno dolazi i ostvarivanje pozitivnih poslovnih rezultata.

Promatrajući značajke suvremenog turizma, autorica rada navodi sljedeće (Prikaz 5.):

Prikaz 5. Značajke suvremenog turizma



Izvor: izrada autorice prema proučenoj literaturi

Kako je vidljivo na Prikazu 5., za razliku od masovnog turizma, značajke kod suvremenog su različite. Nekada se išlo prema masovnosti, a danas je izražena ekonomija manjeg broja. Cilj je očuvanost destinacije, ublažavanje pritiska, zaštite i valorizacije kulturnih dobara u njoj, s ciljem postizanja održivosti u istoj. Danas je održivost značajka od velike važnosti.

Prije se nije razmišljalo o budućnosti, a danas je to izraženo. Važno je imati turizam koji će biti održiv, razmišljajući o budućim generacijama koje dolaze. Sve je izraženija umreženost dionika turizma, javnih i privatnih, lokalnog stanovništva, ne bi li se stvorilo nešto novo, autentično i unikatno. Za razliku od nekada, danas se nastoji ostvariti kontakt među lokalnim stanovništvom i turistima da se stvori dodana vrijednost, bolje doživi destinacija, stvori turističko iskustvo i ostvari istodobna kvaliteta i kvantiteta usluge.

Inovativnost je danas izražena kod stvaranja i plasiranja proizvoda destinacije. Inovativnim pristupom omogućuje se razvijanje načina bolje i veće vidljivosti destinacije s ciljem dopiranja i dovođenja ciljne skupine turista. Danas je ponuda

diferencirana, fleksibilna, balansirana i humanija, daje se pravilna preraspodjela nastojeći očuvati i valorizirati kulturna dobra.

S ciljem izvršavanja što pravilnije preraspodjele pritiska na destinacije, krenulo se u potragu za rješenjima koja će osigurati bolji prosperitet i došlo se do pojma suvremena turizma. Ovdje se naglasak stavio na izražavanje autentičnosti, postizanje doticaja među turistima i domicilom, osiguravanje očuvanosti nasljeđa, stvaranje humanijih sadržaja. Ono što se u suvremenom turizmu naglašava jest činjenica kako on balansira kontakt između turista i lokalnog stanovništva. Cilj je osiguravanje formacije unikatnog i autentičnog iskustva, a izvornost pojave u destinaciji u cjelokupnom dojmu postaje iznimno važna stavka, navodi Kušen (2002.).

Razlika između masovnog i suvremenog turizma očitava se u tome što je došlo do promjene pozicije sudionika uključenih u turističkoj ponudi. Glavni fokus daje se doživljavanju kulture života i rada lokalnog stanovništva gdje se pritom uključuje i dimenzija suvremenog, a ista može biti u raznim oblicima, bio to sport, edukacija, gastronomija, kultura, ekologija, avanturizam i slično. Jadrešić (2010.) naglašava da je suvremenim pristupom osiguran humaniji način pristupa, za razliku od onog što je bio slučaj s masovnim turizmom.

Promjena mora biti iz korijena, a ne samo "fiktivna", a radi toga je važno ostvariti što bliži kontakt s korisnicima s ciljem iskorištavanja svih blagodati suvremenog turizma. Suvremeni turizam tako postaje naglašen selektivnim oblicima turizma, a njihova ponuda je iz dana u dan sve veća. Unaprjeđivanje ponude tako da ista pristaje destinacijama, s obzirom na to da se sam ambijent i mogućnosti u suvremenom turizmu promatraju na drugačiji način, promišljanje je o tome što turisti žele, kreiraju se ponude koje su obostrano zadovoljavajuće.

Kada je riječ o kreiranju same ponude, i u javnim i u privatnim sektorima, uočava se drugačije razmišljanje jer su danas upravo destinacija i stanovnici u njoj u fokusu, a ne samo novac kao što je to nekada bio slučaj. Suvremeni turizam naglašava potrebu održivosti. Očuvanje i ulaganje u daljnji razvoj selektivnih oblika turizma ono je što je potrebno naglasiti.

Vukonić (2010.) naglašava da je navedeni pristup odlično rješenje jer se upravo zahvaljujući održivom razvoju omogućuju višestruke koristi. Kroz isti nastoje očuvati i zadovoljiti potrebe svih nadolazećih generacija, stavljajući naglasak na sustavnu zaštitu resursa i to tako da se pritom osigurava zadovoljenje ekonomskih, socijalnih i estetskih potreba u samom očuvanju kulturnog integriteta, ekološkog procesa, biološke raznolikosti, ali i svih ostalih popratno pomažućih sustava.

Zahvaljujući diverzifikaciji ponude, osigurana je valorizacija kulturnih dobara kroz provedbu načela održiva razvoja, a koliki je to značajan utjecaj imalo na sam razvoj vidimo po tome koliko je pozitivnog time osigurano i ostvareno. Kada se usporede današnji suvremeni turizam i nekadašnji masovni, jasno se vidi snaga promjene i njezina jačina.

Danas je tako suvremeni turizam skoro potpuna suprotnost nekadašnjem, s naglaskom na one primarne stavke - zaštite i održivosti. Tu suprotnost danas se često može vidjeti i u samim inovacijama u turizmu zahvaljujući kojima se osigurava i sama konkurentnost destinacije, s obzirom na to da danas turisti tragaju za onim nečim unikatnim, inovativnim, jedinstvenim i prilagođenim.

Stvara se vrijednost za novac jer potražnja za takvim proizvodima i uslugama raste iz dana u dan te se uočava manja konkurentnost kod onih destinacija koje nemaju primjenu i implementaciju inovacija u turizmu nego kod onih koje navedeno ostvaruju.

Iz tog razloga se naglasak stavlja na razvijenu ponudu te pravilno i kvalitetno upravljanje svim sadržajima, uslugama i proizvodima destinacije koji za cilj imaju stvaranje turističkog iskustva jer se navedenim stvara drugačija slika za turista - slika odmora koji je napravljen za njega, specijaliziranog odmora.

Kako se prethodno spominje u radu, činjenica je da je danas svijet užurban, da svi, općenito, imamo nedovoljno slobodnog vremena za detaljno, dugotrajno planiranje, a upravo se radi toga naglašava potreba razvijanja ponude s naglaskom i na kvalitetu i na kvantitetu kako bi svaki turist mogao u najkraćem vremenu naći i izabrati ono što mu odgovara.

3. KONCEPCIJA ODRŽIVA RAZVOJA

Koncepcija održiva razvoja pojavljuje se u 80-im godinama prošlog stoljeća, no problemi su počeli znatno ranije. Kako su postajali sve vidljiviji, značajniji i ostavljali posljedice, započelo se s primjenom i implementacijom koncepcije održiva razvoja.

3.1. Pojmovno određenje održiva razvoja

Održivost ima svoje korijene u odgovornom korištenju resursa i znači kontinuirano postojanje. Održivost danas nije isključivo pitanje okoliša. Ljudi kao pojedinci, ali i objedinjeni u globalu, biraju kako živjeti život i to na takav način da se danas svjesno radi jer isto ima posljedice na nas i sve generacije koje slijede, kao i sve druge koje će slijediti njih.

„Silni razvoj u kojemu je naglasak bio na profitu, doveo je u pitanje mnoge ljudske djelatnosti te se sad zahtjeva drugačije promišljanje“ (www.kulturistra.hr).

Sedamdesetih i osamdesetih godina dolazi do krize društva. Mnogi ekološki i razvojni problemi došli su zbog neodržive raspodjele prirodnih bogatstava, rada ili pak resursa među generacijama, veliki problemi s nezaposlenošću, siromaštvom, manjkom opće sigurnosti, proizvodni odnosi općenito su dosegнули tu granicu u kojoj je odnos raspodjele postao neodrživ. Globalizacijski procesi i industrijalizacija dodatno su istaknuli sve navedene probleme.

Zanimljiva je činjenica kako Cifrić (2002.) nastavlja popis ekoloških problema i proširuje ih na zagađenje svemira, zagađenje informacijskog prostora, kao i genetsko zagađivanje. Primjetna je uzajamna povezanost svih navedenih problema i ne postoji opcija rješavanja isključivo i pojedinačno.

Keča i Vukonić (2001.) za tu su istu prijetnju dali dobro predviđanje, a naveli su kako će se, ako nerazvijene zemlje imitiraju modele razvoja i ekonomskog rasta industrijskih zemalja, prijetnja okolišu još više povećati. U navedenome su bili u

pravu. Slijedeći i imitirajući te iste modele i načine razvoja, nerazvijene zemlje u želji dostizanja određene pozicije, rasta i razvoja, uzrokovale su mnogo štete.

Iako se ovaj pojam smatra jednostavnim, definiranje održivosti jedan je od najzahtjevnijih i najdubljih problema jer utječe na mnoge industrije i mnoge živote (uključujući razvoj, politiku, tehnologiju, ekonomiju, kulturu itd.).

Pojam održiva razvoja ulazi u terminologiju s ciljem ukazivanja povezanosti razvoja i održiva okoliša. Uočeno je trganje i prekidanje veza između samih akumulacijskih procesa i postupaka regulacije socijalnih odnosa između čovjeka i prirode. Richards (1995.) za tu istu krizu navodi kako nije samo obuhvatila, nego je ista i premašila krizu kapitalizma, a sve se to dogodilo prvenstveno jer se više nisu mogli zajamčiti materijalni, socijalni i kulturni uvjeti razvoja. Održivi razvoj je imperativ i postaje najvažniji odmah na početku implementacije, a više o tome donosi se u nastavku rada.

Nastojeći okupiti čovječanstvo oko osnova održivosti i zajedništva, 1989. Komisija za okoliš i razvoj UN-a objavljuje izvještaj "Naša zajednička budućnost", a isti se smatra temeljnim dokumentom koji je koncipirao razvoj svijeta u budućnosti na tim istim osnovama. Ovaj dokument specifičan je po tome što je upravo on prvi kao takav u kojem se progovorilo o potrebi i nužnosti djelovanja i pobuđivanja svijesti o brizi života budućih generacija.

S obzirom na sve češći nesrazmjer između razvoja i okoliša te uviđanja sve izraženijih posljedica koji je isti ostavio na prirodu, kod ljudi se budi svijest o potrebi djelovanja. Naglasak u svemu tome bio je na očuvanju prirode, umanjenju posljedica, njihovom uklanjanju, vraćanju ravnoteže i balansa između prirode i okoliša i ljudi. Još u 19. stoljeću uvidjelo se da tržište ekoloških dobara ne funkcionira onako kako bi trebalo. S uvođenjem neoklasične ekonomske teorije počela se isticati potreba državne intervencije kako bi se navedeno ispravilo. Održivi se razvoj kao pojam uvodi postepeno 70-ih godina prošlog stoljeća, s ciljem poboljšanja svega onog negativnog što je do tada učinjeno (Črnjar i Črnjar, 2009.).

Održivi razvoj postaje sve važniji, a 80-ih godina se upravo održivi razvoj počinje spominjati kao idealno rješenje koje može pomoći u novonastaloj krizi.

Početno pojmovno određenje održiva razvoja nailazilo je na poteškoće jer se među prvim definicijama javljala uvijek ista greška, a to je da je naglasak stavljan na ono što je sada bitno, a ne na ono što je bitno za buduće generacije. Postepeno se ta ista definicija promijenila, uvrstivši potrebe budućih generacija u definiciju. Važan je naglasak na promjeni u strukturi globalne potrošnje i proizvodnje tako da iste ne ometaju ekosustav.

Zasigurno najpoznatija definicija održiva razvoja je ona objavljena u Izvještaju Brundtland komisije (WCED, 1987.): „Održivi razvoj je razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnje generacije pri tome ne umanjujući mogućnost budućim generacijama da zadovolje svoje potrebe.“

Frajman-Jakšić et al. (2010.) prema Borozan (2006.) pod održivim razvojem podrazumijevaju određenu težnju koja postoji unutar samoga društva koje teži k postizanju održiva gospodarskog rasta, pritom uzimajući u obzir da se isti odvija u onolikoj mjeri koja će osigurati da su zadovoljene potrebe sadašnjih i budućih generacija.

„Održivi razvoj je održavanje ravnoteže između uporabe, štednje i obnavljanja svih naših resursa te razumijevanje da će i generacije koje dolaze uvelike ovisiti o našem današnjem djelovanju. Eksploatacija resursa, upravljanje investicijama, usmjeravanje tehnološkog razvoja i institucionalne promjene moraju se uklapati u sadašnje i buduće potrebe. Održivi razvoj mora započeti od svakog pojedinca, promjenama naših osobnih vrijednosti, a nastavlja se prenošenjem tih promjena na sva područja našeg života“ (Črnjar i Črnjar, 2009., str. 79.).

„...održivost je poboljšanje kvalitete čovjekova života dok se živi unutar nosivog kapaciteta potpornih ekosustava...“ (WWFN, 1991.).

Zanimljiva je konstatacija Cifrića (2002., str. 37.) da smanjivanjem prirode, zbog njezina onečišćenja i uništavanja, ista postaje vrijedna kao slike pokojnog umjetnika. U ovog konstataciji se i uočava paradoks. Činjenica je da su

dugoročne negativne i globalne posljedice na prirodu evidentne, a poduzimanje preventivnih mjera i politika nije izraženo jer su učinci iznimno mali, a strateške odrednice su kratkoročne. „Ključni je problem u sukobu različitih ciklusa, u tome što priroda ima svoju evolucijsku cirkulaciju, sporog spiralnog obnavljanja, a (čovjek) moderno društvo razvojnu linearnu perspektivu, brzoga stvaranja nečega novoga.“

3.2. Obilježja održiva razvoja

Održivi razvoj odnosi se na tri dimenzije: ekološku, ekonomsku i društvenu. Održivost će koristiti najmanju količinu prirodnih resursa koji se mogu reciklirati na učinkovit način bez ikakvog onečišćenja da bi buduće generacije mogle živjeti zdravo, a da ne ostanu bez prirodnih resursa u doglednoj budućnosti.

Održivost se odnosi na praćenje praksi za koje očekujemo da neće iscrpiti ili uništiti kritične resurse. Promjena koja se odigrala uvjetovana je razvojem svijesti o potrebi zaštite i očuvanja. Štetni društveni i gospodarski rast i razvoj prebacio se na usklađeni i održivi rast i razvoj, simbolizirajući ravnotežu koja je ostvarena među zdravim okruženjem i prosperitetom, ravnoteža koja omogućuje ekonomski, društveni i gospodarski rast i pritom ne ostavlja štetne i neželjene posljedice na okoliš.

U samom održivom razvoju primjenjuju se načela: dimenzija vremena, ekonomski rast te pravednija raspodjela bogatstva (Črnjar i Črnjar, 2009.).

„Održivi razvoj ostvaruje ravnotežu između zahtjeva za unapređivanjem kakvoće života (ekonomska sastavnica), za ostvarivanjem socijalne dobrobiti i mira za sve (socijalna sastavnica) te zahtjeva za očuvanjem sastavnica okoliša kao prirodnog dobra o kojima ovise i sadašnja i buduće generacije (ekološka sastavnica)“ (Frajman-Jakšić, 2010., str. 470.).

Obilježja održiva razvoja vidljiva su u Prikazu 6.

Prikaz 6. Obilježja održiva razvoja



Izvor: izrada autorice prema Črnjar, M., Črnjar, K. (2009.) *Menadžment održivog razvoja*, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Glosa, Rijeka, str. 89.

Kako je vidljivo na Prikazu 6., kod održiva razvoja naglasak se stavlja na ekološku, gospodarsku te društvenu održivost (Črnjar i Črnjar, 2009.). „Samo adekvatne promjene u sva tri područja mogu dovesti do uspješnog razvoja i implementacije modela održivog razvoja“ (Frajman-Jakšić et al., 2010., str. 473.).

Ekološka dimenzija ovdje se javlja s ciljem osiguranja ostvarenja razvoja koji će biti kompatibilan s biološkim resursima i raznolikostima te time omogućuje održavanje ekoloških procesa. Gospodarski gledano, upravljanje resursima i razvoj moraju biti uspješni na održiv način tako da se osigura služenje budućim generacijama. Društvena održivost naglašava kompatibilnost s kulturom, održavanje i jačanje identiteta zajednice povećavanjem nadzora čovjeka nad njegovim vlastitim životom (Črnjar i Črnjar, 2009.).

3.2.1. Gospodarska dimenzija

Gospodarska dimenzija u sebi uključuje inovaciju, investicije, poduzetništvo, zaposlenje i trgovinu. Ista je od važnosti za postizanje održiva razvoja, no između sve tri dimenzije, ova je najvjerojatnije najmanje izražena i može se reći najzapotavljenija. S ciljem održavanja održiva rasta, od iznimne je važnosti i nužnosti da se u cijenu proizvoda uključi vrijednost prirodnog kapitala (Črnjar i Črnjar, 2009.).

Važno je osigurati vlastiti gospodarski razvoj koji će se odvijati ravnomjerno i stabilno (Frajman-Jakšić et al., 2010.). Gospodarska dimenzija u održivom razvoju ostvaruje se kroz gospodarstvo koje je dinamično, ono koje ima punu zaposlenost, „ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju, visok stupanj obrazovanosti građana, visok stupanj zaštite zdravlja i očuvanje okoliša“ (Frajman-Jakšić et al., 2010., str. 470., prema Strategija održivog razvoja RH, 2009.).

Ne tako davno taj prirodni kapital se nije vrednovao u finalnoj cijeni održiva proizvoda ili usluge, no danas u održivom razvoju navedeno je nužnost. Kroz navedeno osigurava se povećanje produktivnosti samih resursa, njihovo poticanje, a važno je implementirati fundamentalne promjene koje će se gledati kao dugoročne prilike (Herceg, 2013., Cifrić, 2002.).

Osiguranje financijskog pristupa resursima, kao i drugih koji su potrebni ljudima da zadovolje svoje potrebe, omogućeno je zahvaljujući ljudskim zajednicama diljem svijeta koje održavaju svoju neovisnost zahvaljujući upravo tim resursima kojima imaju pristup. Kod ove dimenzije aktivnosti su dostupne svima, a ekonomski sustavi su netaknuti, kao primjerice, sigurni izvori sredstava za život.

Gospodarska dimenzija je ta koja osigurava određenu vrstu poticaja ljudima da ulože vrijeme i djela u napore koji su održivi i da rezultiraju dugoročnim dobitima, odnosno da gospodarska dimenzija dovodi do cilja koji sadrži elemente sve tri dimenzije (gospodarske, ekološke i ekonomske). Kao što je vidljivo iz priloženog, održivost je važna da bi se osigurao dugoročni opstanak gospodarstva. Ono se mora razvijati na održiv način jer će se u protivnom uništiti.

3.2.2. Društvena dimenzija

Društvena dimenzija uključuje zdravlje, školovanje, demokraciju, slobodno vrijeme, riješeno stambeno pitanje te borbu protiv kriminala. Društvena odgovornost danas je iznimno važna stavka, osigurava opstanak cjelokupnog društva i sve više se implementira u rad organizacija, udruga i poduzeća. Zadovoljenje potreba na društvenoj razini stavka je koja ne smije izostati iz održiva razvoja jer bez navedenoga isti nije pravedan. Utjecaji koji se ostvaruju na društvo u globalu moraju smanjivati ili uklanjati sve moguće štetne utjecaje na koje se može imati utjecaja (Frajman-Jakšić et al., 2010., Črnjar i Črnjar, 2009.).

Društvena dimenzija u održivom razvoju ogleda se u vidu integriranog procesa izgradnje ljudske sposobnosti u borbi protiv onih čimbenika koji čine štetu društvu: borba protiv otpada, zagađenja, siromaštva, zaposlenja ugroženih skupina i slično (Herceg, 2013., Cifrić, 2002.).

Važno je znati da s pristupom dovoljnoj količini resursa, osnovne potrepeštine i univerzalna ljudska prava mogu postići svi ljudi, a navedeno omogućava da svoje obitelji i zajednicu održe sigurnom i zdravom. Kada je to postignuto, osigurano je poštivanje osobnih prava, ali i kulturnih te pravnih, kao i zaštita ljudi od diskriminacije.

„Slijedom sposobnosti društva za samorefleksiju, oblikuju se ciljevi budućeg razvoja koji moraju uvažiti kompleksnost i osjetljivost prirodnih sustava. Razumijevanje budućeg razvoja - bez obzira kako ga nazvali - više nije moguće bez promjene razumijevanja odnosa čovjeka i prirode, što je jedan od ključnih problema u procesima globaliziranja. Kritika dominacije svjetskih gospodarskih i političkih aktera može biti zaustavljena i silom, ali kritika koja polazi od temeljnih odnosa opstanka čovječanstva - ekološki utemeljena kritika, može doprijeti do srži svake samouvjerene svjetske sile jer njezina moć, pogotovo ekonomska, sve više ovisi o ekološkim uvjetima“ (Cifrić, 2002., str. 30.).

3.2.3. Ekološka dimenzija

Ekološka dimenzija za cilj ima traženje i očuvanje bioloških aspekata i sposobnosti za osiguranje svih onih resursa koji su čovjeku potrebni, misleći pritom na prirodne resurse. Frajman-Jakšić et al. (2010., str. 474.) navode kako „kvaliteta okoliša i ekološka pitanja utječu na opću društvenu klimu, institucionalne promjene... i političke interese.“

Ekološka dimenzija održivosti u sebi ima uključeno: vodu, tlo i zrak, djelotvorno korištenje prirodnih resursa, djelotvornu uporabu prirodnih resursa te djelotvorno korištenje i uporabu energije. Naglasak se stavlja na stjecanje znanja kojim će se osigurati razumijevanje potrebe održiva postupanja prema okolišu. Ono nije jedini ključni aspekt kada je riječ o očuvanju okoliša, već je ovdje važno i da svaka osoba, svaki pojedinac, prakticira održivost i da isto prihvati kao svoju obvezu.

Kod ekološke dimenzije javlja se održavanje ekološkog integriteta, točnije, svi zemaljski ekološki sustavi održavaju se u ravnoteži, a svi prirodni resursi unutar tih istih sustava troše se onom brzinom koja im dopušta njihovu “samoobnovu”. Voda, tlo, zrak - sve to je trenutno potrebno, ali sve to mora biti dostupno i za buduće generacije. Održavanje takve razine poštovanja prema navedenome stvara svijest kod ljudi za održavanje i razvijanje okolišne prednosti. Ekološkom se dimenzijom osigurava općenito zaštita prirode koja dovodi do toga da se sirovine počinjaju više cijeniti i štiti s ciljem omogućavanja njihova daljnjeg korištenja za ljudske potrebe.

Ekološki problemi koji postoje moraju se identificirati na nacionalnoj razini, kao i uzroci njihove pojave. Navedeno se radi da bi se osigurala olakšana koordinacija među usklađivanjem prioriteta i aktivnosti na različitim razinama: nacionalnoj, regionalnoj, mikroregionalnoj i lokalnoj.

Kada je riječ o samoj zaštiti okoliša i gospodarskim aktivnostima koje se provode u cilju istog, važno je odrediti prioritete aktivnosti. Ciljevi na polju okoliša i politike moraju biti formulirani i konkretizirani i to u suradnji s ostalim akterima, poput ministarstava i interesnih skupina, i projektima. Ovisno o nacionalnim razvojno-ekološkim ciljevima, dolazi do usklađivanja regionalnih zahtjeva i potreba.

Provedbene aktivnosti olakšavaju provedbeni plan i služe kao osnova provedbe praktične ekološke politike. Aplicirajući u samo djelovanje načelima preventivnosti i kurativnosti osigurana je efikasna provedba ekološke politike. Kroz ista načela osigurano je ublažavanje štetnih utjecaja i njihovo saniranje te naknadno uspostavljanje mjera ekološke politike, a vrše se ekološka modernizacija i ekološka strukturna promjena koja obnavlja cjelokupnu gospodarsku strukturu.

3.2.4. Strateški ciljevi održiva razvoja

Da bismo djelovali u skladu s navedenim, važno je zadati ciljeve. Strateški ciljevi kod održiva razvoja predstavljaju željeno stanje ili rezultat koji se nastoji ostvariti, koji se stavlja u fokus i na njega usmjerava djelovanje svih važnih dionika, na svim razinama, u određenom vremenskom trenutku. Strateškim ciljevima nastoji se ukazati na prioritete s ciljem olakšanog odlučivanja i oni su temelj vrednovanja postignutog.

Cifrić (2002.) navodi da se kod održiva razvoja strateški cilj stavlja na sljedeće (Prikaz 7.):

Prikaz 7. Strateški ciljevi održiva razvoja



Izvor: izrada autorice prema Cifrić, I. (2002.) *Okoliš i održivi razvoj - ugroženost okoliša i estetika krajolika*, Hrvatsko sociološko društvo, Zagreb, str. 159-161.

Kako je vidljivo na Prikazu 7., održivi razvoj ima mnogo važnih ciljeva. Identifikacija samih problema polazna je stavka koja omogućuje da se odrede prioritetne aktivnosti i da se vrednuju sami ciljevi.

Prije njihova vrednovanja važno je, naravno, da isti budu formulirani i konkretizirani čime se omogućuje definiranje samih aktera provedbe ekološko-političkih ciljeva. Te iste mjere moraju biti uspostavljene.

Način na koji će se vršiti njihova provedba mora u sebi uključivati i scenarij mogućih ekoloških incidenata da bi im se znalo adekvatno i brzo rješavajući pristupiti. Tijekom cjelokupnog procesa važno je voditi se načelom preventivnosti i kurativnosti.

S ciljem valorizacije različitih sposobnosti, potrebno je definirati aktere provedbe za olakšano definiranje, ali i nadziranje, razina i opsega odgovornosti svakog aktera u lancu aktivnosti. Ti isti akteri mogu biti državni, znanstveni, gospodarski, medijski i sl.

Ciljevi koji se postavljaju moraju se vrednovati na nacionalnoj i globalnoj razini. To vrednovanje odvija se s aspekta ostvarivosti, pod ekološkim i socijalnim monitoringom, s ciljem praćenja ostvarivanja postavljenih ciljeva i mogućnosti pravodobnog reagiranja.

S obzirom na mogućnost pojave rizičnijih scenarija, ustrojava se koordinacija odgovornih aktera za moguće rizične scenarije koji imaju primjerenu organizaciju tehničkog središnjeg ustroja.

3.3. Povijest i nastanak održiva razvoja

Kako bi se opisao nastanak i povijesni razvoj održiva razvoja, važno je da se prethodno objasni što je dovelo do toga. Najzanimljiviji način objašnjavanja je prikazivanje svega što je čovječanstvo napravilo i to kroz dokumentarac Yanna Arthus-Bertranda "*Home*". Čovječanstvo, koje je odvijanjem mnogih revolucija sve više raslo, zaboravlja da su resursi oskudni, omogućavajući si sve lagodniji život. Danas svjedočimo tome da je navedeno imalo svoju cijenu. Od 1950. međunarodna razmjena povećala se 20 puta, a čak 90 % trgovine dolazi preko mora u 500 milijuna kontejnera u kojima se prevozi. Sam ribolov od iste godine povećao se 5 puta - s 18 na čak 100 kubnih metara na godinu. Izlovljene ribe ne mogu se razmnožavati i tako sve zalihe riba dolaze u opasnost nestanka. Danas 1 od 10 velikih rijeka više ne utječe u more po nekoliko mjeseci. Nivo Mrtvog mora spušta se 1 litru godišnje. U 50 godina iskopan je 21 milijun bunara, a u Indiji je 30 % njih napušteno i isušeno. Današnja potrošnja vode po osobi na dnevnoj bazi je 800 - 1000 litara. Močvarna tla koja pročišćuju vodu, apsorbiraju je za kišnog vremena, a propuštaju za sušnog jer je čovjek iskrčio vegetaciju. U manje od 40 godina najveća prašuma Amazona smanjena je za 20 %. Šume se sijeku i pretvaraju u pogone za proizvodnju papira, palminog ulja, proizvodnju hrane za

životinje. Led se topi sve brže, izgubilo se 40 % debljine leda u svega 40 godina. Ako se otopi, razina mora narasti za 7 metara. Još veći problem je metan zarobljen u ledu koji je 20 puta jači od ugljičnog monoksida. Niska zemljišta diljem svijeta ugrožena su od topljenja leda, a čak 70 % od ukupnog broja svjetske populacije živi na obali. Od 15 velikih gradova njih 11 raste na obali i izgledno je da bi se mogli potopiti. Koraljni grebeni iznimno su osjetljivi na promjene u temperaturi i već ih je 30 % izumrlo. Okoliš i ljudi pate zbog toga. Čovječanstvo je odlučilo zaustaviti klimatske promjene, okreće se obnovljivim izvorima energije, reciklaži, primjeni održivih načela. Potrebom za početkom promjena ljudi su postali svjesni sedamdesetih godina prošlog stoljeća kada se zahvaljujući toj povećanoj svijesti i razvio sam pojam održivi razvoj (Yann Arthus-Bertrand, 2009.).

Kunst (2012., str. 123.) navodi kako se upravo zbog onoga što govori i Yann Arthus-Bertrand (2009.), sve agresivnijeg "žderanja" prostora od strane čovječanstva, pojavljuje, tj. prepoznaje se, potreba za održivim gospodarskim razvojem. Taj je razvoj rezultirao iz sve izraženijih potreba za društveno odgovornim korištenjem prostora kao neobnovljivog razvojnog resursa.

Vremenski redoslijed najvažnijih prijelomnih točaka globalnog prihvaćanja koncepta održiva razvoja bio je sljedeći (Frajman-Jakšić et al., 2010. i www.mingor.gov.hr).

1. Godine 1992. u Rio de Janeiru održana je konferencija UN-a "*Earth Summit2*" o okolišu i održivom razvoju koja je bila prijelomna točka jer je značila početak globalnog prihvaćanja koncepta održiva razvoja. Zahvaljujući toj konferenciji definiran je smisao održiva razvoja.
2. Godine 1997. potvrđen je Sporazum iz Kyota. Donesen je 1992. u Rio De Janeiru te je dorađen i pušten u javnost 1997. godine. Zahvaljujući njemu je industrijskim zemljama određeno smanjenje emisije šest stakleničkih plinova

koji uzrokuju globalno zagrijavanje, a krajnji rok koji im je zadan bio je do 2012. godine.

3. Godine 2000. donesena je Milenijska deklaracija. Riječ je o političkom dokumentu UN-a koji donosi sve one ciljeve razvoja važne za 21. stoljeće. Ti ciljevi odnose se na područja koja su od interesa za međunarodnu zajednicu, kao i na stvaranje i provedbu aktivnosti.

4. Godine 2001. donesena je Stockholmska konvencija kojom se predviđela zabrana korištenja i proizvodnje perzistentnih organoklorinih spojeva s krajnjim rokom do 2025. godine.

5. Godine 2005. u Sloveniji je donesena Mediteranska strategija održiva razvoja (MSOR) koja održivi razvoj navodi kao odgovor na goruće razvojne probleme diljem Sredozemlja te sukladno njima definira viziju Sredozemlja kao regije kojom vlada mir doprinoseći razvoju kroz unaprjeđenje specifičnih dobara, implementaciju ciljeva Milenijske deklaracije, jačanje kulturnog identiteta, osiguravanjem i poboljšanjem održiva upravljanja na svim razinama.

6. Godine 2006. donesena je Europska strategija održiva razvoja koja je usmjerena na pretvorbu neodrživih načina proizvodnje i potrošnje u održive. Nastoji poboljšati kvalitetu generacija kroz održivo zajedničko upravljanje i korištenje izvora, potaknuti potencijale održivosti u području gospodarstva sa svrhom ostvarenja društvene kohezije, zaštite okoliša te osiguranja prosperiteta.

„Nadalje, od 1992. godine na svim konferencijama iz područja zaštite okoliša, održivi se razvoj spominje kao put za izlaz iz globalne ekološke krize“ (Frajman-Jakšić et al., 2010., str. 469.).

Za održivi razvoj Kunst (2012., str. 122.), prema Pearce, Barbier i Marakandya (2000.), navodi da isti ne prihvaća politiku i/ili praksu koja povećava standard života na račun smanjenja proizvodne osnove, odnosno njezina osiromašenja, koje bi buduće generacije suočilo sa slabijim razvojnim perspektivama, kao i s većim rizicima preživljavanja nego danas.

Kunst (2012., str. 122.) navodi da usred sve naglašenijih zahtjeva za društveno odgovornim, racionalnim i dugoročnim održivim korištenjem ukupno raspoloživog turističkog prostora, upravo ti zahtjevi postaju sve važniji. Prostor je smatran prvorazrednim strateškim razvojnim resursom te je takav nezaobilazna odrednica gospodarskih politika u smjeru održiva razvoja. Prostor je i sredstvo konkurencijskog pozicioniranja i tržišnog diferenciranja. Maksimalna ekonomska i ekološka valorizacija postaje od velike važnosti za pribavljanje dugoročnih koristi za široki krug potencijalnih aspiranata i povećanja blagostanja domaćeg stanovništva.

„Uspješna ekonomska valorizacija ukupno raspoloživog (turističkog) prostora, osobito u kontekstu očuvanja i/ili podizanja razine konkurentske sposobnosti neke zemlje ili užeg geografskog područja, predstavlja trajno ulaganje u očuvanje njegove autentičnosti (zaštita) i prezentabilnosti (održavanje). S druge strane, budući da nedostatak adekvatne skrbi o prostoru implicira postupno uništavanje njegovog ekonomskog potencijala, društveno odgovorno upravljanje i gospodarenje neizgrađenim javnim prostorom, osobitom onim najkvalitetnijim, zahtijeva očuvanje njegovih kako gospodarskih, tako i ekoloških, vizualnih i/ili sociokulturnih vrijednosti“ (Kunst, 2012., str. 122.).

3.4. Međugeneracijski odnos u održivom razvoju

Danas je održivost jedna od najčešće korištenih riječi jer se došlo do spoznaje da su potrebe zemlje jednako važne kao i naše. Briga o održivosti je zajednička, proteže se kroz generacije, s ciljem osiguranja zdravog zajedničkog okruženja za sadašnje i buduće generacije. Često se događa da međugeneracijski odnos dobiva najmanje pažnje, a isti ima najviše prostora za poboljšanje kvalitete života unutar zajednice. Međugeneracijski odnos u održivom razvoju podrazumijeva brigu ljudi o okolišu i moralnu odgovornost prema okolišu, od mladih do starih. Da bi čovjek mogao predvidjeti ishode i budućnost, mora djelovati u zajedništvu, u međugeneracijskom odnosu, u kojem je važna razvojna inicijativa, stvaranje i rad unutar generacija - održivost jednakosti i pravednosti.

Komunikacija među generacijama koja se odvija s poštovanjem, koja je „zdrava“, dopušta slušanje svih strana, uvažavanje mišljenja i ideja, postizanje veće transparentnosti, a ovakvim odnosima stječe se kvalitetna podloga za razmišljanje i djelovanje u vidu održiva razvoja. Potrebno je uvažavati one koji preuzmu vodstvo po pitanju održivosti, razmišljati logički i djelovati na isti način. Međugeneracijski odnos važna je stavka u održivom razvoju i njegova važnost vrlo se jednostavno može objasniti kad ga se usporedi s određenim poduzećem koje, da bi opstalo, u obzir mora uzeti održivost cijelog svog opskrbnog lanca. Tako i u ovom slučaju, međugeneracijski odnos u našoj zemlji, da bi ona opstala, mora brinuti o održivosti u cjelokupnom opskrbnom lancu zemlje, za dobrobit drugih generacija.

Suživot i zajedničko sudjelovanje u održivom razvoju važna je stavka. Odnos se mora temeljiti na društvenoj, ekonomskoj i ekološkoj perspektivi te se mora primjenjivati u skladu s načelima i ciljevima održiva razvoja. Društvena održivost posljedica je napornog rada i predanosti među generacijama. Uviđa se da raste odgovornost prema okolišu i da se među generacijama raspravlja, prenosi i uči kako i na koji način sačuvati okoliš. Ovakvim koracima stvara se međugeneracijska svijest o važnosti održiva djelovanja s ciljem stvaranja boljeg, sigurnijeg i održivijeg mjesta za život.

Zajednica je ta koja mora djelovati kao jedno, stvoriti međugeneracijsku mrežu koja će raditi na suzbijanjima negativnih utjecaja globalizacijskih procesa, usmjeravajući se na daljnji rast i razvoj u smjeru održiva razvoja kako bi se suočili s globalnim promjenama te osigurali sljedećim generacijama očuvane prirodne resurse. Fleksibilnost i raznolikost u međugeneracijskim odnosima osigurat će poboljšanje trenutačnih uvjeta, razviti pravedne i utemeljene prakse djelovanja te, ujedno, kroz zajedničko djelovanje, omogućiti mir u današnjem svijetu.

Ljudi moraju biti sposobni djelovati zajednički s ciljem trajnog zadovoljenja potreba, kako svojih, tako i drugih generacija, i to tako da se koriste svojim vještinama i resursima koje imaju. Ovdje se napominje da je to trajno zadovoljenje širokog spektra, s obzirom na to da je tu riječ o širokoj temi. Međugeneracijski odnos u održivom razvoju svoj fokus mora staviti na mnogo toga, počevši od međusobnog sagledavanja i uvažavanja, uključivanja kulture i etničke pripadnosti, interakcija različitosti, ispreplitanja, ali i poštivanja običaja i vrijednosti, te zajedničkim djelovanjem u svakom pogledu, kroz različite, no zajedničke perspektive, ići naprijed prema održivom razvoju.

Održivi život mora se prakticirati i živjeti među svim generacijama.

3.5. Održivi razvoj i ekološka modernizacija

Ekološke opasnosti i posljedice postale su izražene u 18. stoljeću nastupanjem industrijalizacije. Cifrić (2002) navodi niz opasnosti, promjena i posljedica koje su antropogeno inducirane: od klimatskih promjena, globalnih problema prehrane, degradacije tla, smanjenja šumskih površina, prekomjernog iskorištavanja bogatstava svjetskih mora, problema otpada, redukcije bioraznolikosti, pomanjkanja i zagađenja slatkih voda, porasta pučanstva pa do vojnih konflikata.

Održivi razvoj zahtijeva pomake u načinima promišljanja i djelovanja. Tehnološki napredak i ekološka modernizacija bitne su stavke. Da bi se moglo govoriti o potpunoj održivosti, temeljenoj na tri dimenzije, ona mora biti sadržana u objedinjenoj slici. Ako dio nedostaje, teško možemo govoriti o održivom razvoju.

Ekološka dimenzija označava važnost modernizacije: bez kružne ekonomije i reciklaže, održivost ne postoji. Jedno bez drugog ne funkcionira. Ponovna upotreba, vjerojatno, ne predstavlja toliki problem, ali smanjivanje je već teže. Činjenica je da, unatoč sve većoj razvijenosti svijesti čovječanstva o važnosti održivosti, i dalje nema toliko fokusiranosti na reciklažu i ponovnu upotrebu te smanjenje otpada u smislu održivosti. Smanjena upotreba dolazi od recikliranja ili ponovne upotrebe, no često je nedovoljno resursa, a znanja i sustava koji bi to omogućili manjka. Ulaganje u održivost nekima se čini kao veliki trošak i gubitak vremena, no trenutačna je situacija takva da unutar sljedećih 10 - 20 godina, ako se ne dogodi promjena, može biti samo još gore. Uviđa se kako je ekološka modernizacija ključna za ostvarenje održivosti u 21. stoljeću.

Promišljeno djelovanje je bitno. Bacanje smeća gdje mu je mjesto, a ne po prirodi. Recikliranje svega što se može reciklirati. Ponovna upotreba. Korištenje višekratnih vrećica. Kupovanje lokalnih proizvoda i korištenje lokalnih usluga. Ne može se reći da se djeluje održivo u turizmu ako se poštuju samo dvije dimenzije održivosti jer obavezno je poštovati sve tri: društveni, ekološki i ekonomski aspekt moraju djelovati u sinergiji. Održivi turizam nije fokus samo pojedinca. Ostvarenje održiva turizma fokus je grupe, čovječanstva. Svoje okruženje potrebno je očuvati i razmišljati o očuvanju.

Prihvate li turisti održive opcije, destinacije će biti potaknute, ako ne i primorane, iste uvrstiti u svoju ponudu i bazirati je na njima. Današnje čovječanstvo usmjereno je prema zaštiti okoliša jer je to ono što turist želi vidjeti u destinaciji, a pritom i sudjelovati u lokalnoj zajednici tako da istu podržava kupujući njihove proizvode i usluge koje su napravljene na održivije načine nego one komercijalne. Potražnja za održivim turizmom raste, a kroz provedbu dobrih ekoloških, gospodarskih i društvenih praksi, destinacije se okreću tome. Brendovi koji se biraju su oni ekološki certificirani, turist se odlučuje za takve proizvode i usluge. Plastika i njezino izbjegavanje, kao i jednokratni predmeti, biranje prijevoznih sredstava koja su prihvatljivija kako bi se smanjili ugljični plinovi, biranje smještaja koji u svom poslovanju implementira i sustavno primjenjuje načela održivosti i koji osigurava očuvanje i zaštitu lokalnog okoliša.

Život u skladu s održivošću, odnosno održavanje ekosustava, onih netaknutih i/ili oštećenih, a pritom i život u tom istom ekosustavu, teško je izvedivo istovremeno. Upravo zato važno je ići u smjeru ekološke modernizacije koja će omogućiti život i očuvanje.

Ekološka modernizacija i održivi razvoj ne mogu jedno bez drugoga. Svako gospodarstvo će kroz implementaciju ekološke modernizacije imati koristi jer će biti korak bliže zaštiti okoliša. Fokus prema tome već neko vrijeme privlači pažnju mnogih znanstvenika, istraživača, gospodarstvenika i zemalja u globalu jer to je ono nešto što će osigurati održivu budućnost.

Potrebno je naglasiti da modernizacija ne predstavlja samo ekonomsku dobit, već puno više od toga. Ekologija je urušena i samo se kroz ljudsku aktivnost može vratiti u ravnotežu.

4. ULOGA ODRŽIVA TURIZMA U SUVREMENOM DRUŠTVU

Mnogo je autora koji kroz svoj rad proučavaju utjecaje turizma na održivost i poteškoće koje se javljaju u istom. Ključni elementi održivosti u ovoj industriji univerzalni su u svojoj formi, odnosno turizmu koji mora odražavati tri stupa održiva razvoja: koristiti društvu, zaštititi i poštivati okoliš i biti dugoročno ekonomski održiv s obzirom na buduće generacije (De Lange i Dodds, 2017.).

4.1. Održivi turizam

Održivi turizam kao pojava nastaje otprilike u isto vrijeme kad se i u ostalim sektorima počelo s promišljanjem i djelovanjem u vidu primjene drugačije razvojne koncepcije.

S obzirom na to da je masovni turizam svojim “penetrirajućim” djelovanjem ozbiljno narušio ravnotežni balans među prirodom i čovječanstvom, jer nije imao nikakvu održivost nego je nastojao kroz jeftiniji proizvod privući što više ljudi, ne uzimajući u obzir utjecaj koji je imao na destinaciju i lokalno stanovništvo te nastojeći ostvariti što veću ekonomsku korist.

Ubrzo je postalo jasno da je potrebno što prije početi djelovati prema drugačijim principima. Masovni turizam imao je veću podršku od održiva turizma i to zato što to obično znači veći profit. U određenim destinacijama i danas se masovnosti daje prednost pred održivošću, iako sve rjeđe. Održivi turizam gleda na razvoj proizvoda kao dugoročne koristi za posjetitelja, stanovnika i gospodarstvo zemlje.

Kada se govori o održivom turizmu, misli se da se isti razvija tako da omogući i osigura koristi lokalnom stanovništvu i samom okolišu. Ovdje je riječ o načinu putovanja koji ostavlja minimalan negativan utjecaj na posjećena mjesta, a ostavlja, po mogućnosti, pozitivan utjecaj na društvo. Ekonomsko i socijalno okruženje ovdje su poduprti kriterijima održiva razvoja.

Prikaz 8. u nastavku navodi prednosti održiva turizma.

Prikaz 8. Prednosti održiva turizma



Izvor: izrada autorice prema proučenoj literaturi

Općenito, održivi turizam u nekoj destinaciji znači sposobnost same destinacije da ostvari ravnotežu i održi je, vezano za samo okruženje. Ono što se želi reći je da destinacija sama po sebi privlači određeni broj turista koji dolaze prvi put i onih koji se vraćaju u destinaciju. Osim što je održivi turizam fokusiran na okoliš, on uzima u obzir i domicilno stanovništvo, zajednice, i to tako da su atrakcije u tim zajednicama samostalne i ne moraju ovisiti o bilo kakvom vanjskom upravljanju ili financiranju.

Kunst (2012., str. 125-126.) prema (WTO, 1999.) navodi „kako gotovo sve turističke destinacije, neovisno o stupnju gospodarskog razvoja, barem deklarativno teže održivom turističkom razvoju, izračun prihvatnog potencijala u turizmu postaje sve više nezaobilaznim dijelom turističkih razvojnih promišljanja. O povezanosti turističkog prihvatnog kapaciteta najbolje govori njegova službena definicija prema kojoj je prihvatni kapacitet maksimalan broj turističkih korisnika

koji simultano posjećuju turističko mjesto bez neprihvatljivih poremećaja fizičke, ekonomske i sociokulturne okoline, kao i bez neprihvatljivog smanjenja kvalitete zadovoljstva posjetitelja.“

Održivi turizam ima razne prednosti. Naglasak stavlja na izbjegavanje zagađenja i činjenja štete u okruženju, a proces je dugoročan. Ono što je važno je da se istovremeno osigura konkurentnost destinacije, kao i prosperitet sektora turizma, uz uvažavanje društveno-kulturne autentičnosti te očuvanje kulture i tradicije. Održivi turizam se u globalu promatra kao jedno, jedan cilj u koji su integrirane sve tri jednako važne dimenzije.

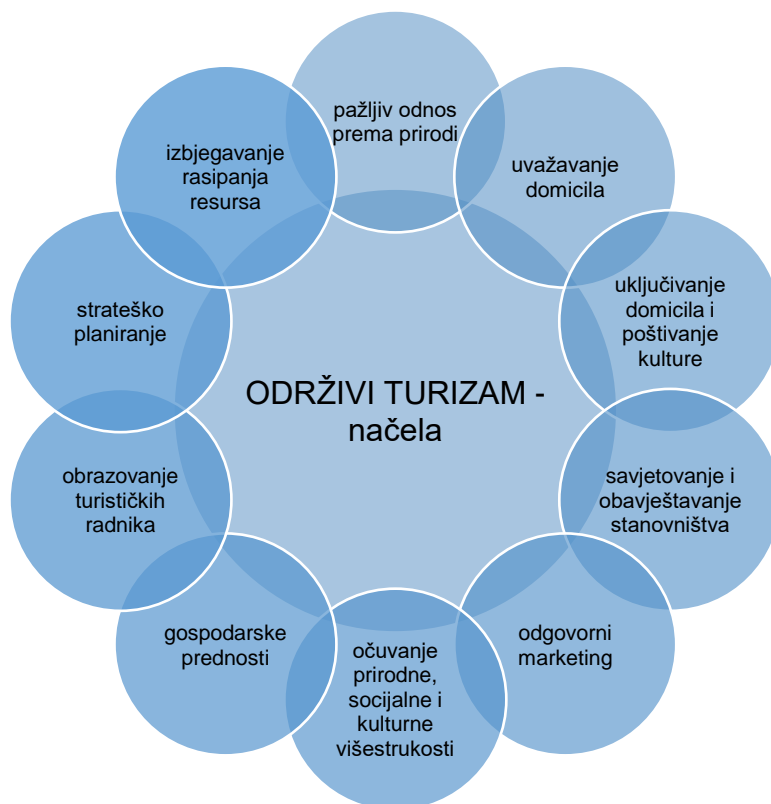
„Održivi razvoj turizma nije neko fiksno, unaprijed definirano stanje, već dugoročan cilj kojem se teži“ (Kunst, 2012., str. 129.). Ne može se razdvajati zaštita okoliša i turistički razvoj, već se oni moraju sagledavati zajednički. Isto tako, propisi koji se odnose na navedeno moraju biti u zajedničkom djelovanju.

Mnogima će u glavi odzvanjati pitanje ekonomske dimenzije održiva turizma i je li moguće navedeno uopće i ostvariti, no važno je reći da se može osigurati i to na način da je turizam koji je održiv u funkciji održiva okruženja.

Kunst (2012., str. 129.) prema Tosun (2000.) i Hall (2002.) navodi kako se sam koncept održiva turizma temelji na činjenici da je ovo dugoročna strategija koja čuva i štiti sam okoliš, zaboravljajući na ekonomski probitak sadašnjih generacija. Taj isti koncept zagovara uravnoteženu integracijsku razinu blagostanja, koncept koji je prihvatljiv i primjenjiv u svim zemljama neovisno o njihovoj razini dosegnuta razvoja. Za koncept i njegovu provedbu važno je da se u isti uključe svi dionici, privatni i javni sektor te stanovništvo, i to prema načelima održivosti. S obzirom na to da je na takav način moguće postići integraciju društvenih, ekonomskih, ekoloških, kulturnih i političkih ciljeva.

Magaš et al. (2018.) navode kako se u literaturi najčešće nailazi na sljedeća načela koja obilježavaju održivi turizam (Prikaz 9.).

Prikaz 9. Načela koja obilježavaju održivi turizam



Izvor: izrada autorice prema Magaš et al. (2018.) *Menadžment turističke organizacije i destinacije*, FMTU, Rijeka, str. 31-32.

Kako se iščitava iz Prikaza 9., postoji 10 načela koja obilježavaju održivi turizam. Magaš et al. (2018., str. 31-32.) tako navode:

1. „pažljivo ophođenje (odnos) prema prirodi – lijep krajolik, nedirnutu priroda, bez buke;
2. uvažavanje domicilnog stanovništva i njegove kulture – respektirati potrebe i želje domicilnog stanovništva;
3. izbjeći rasipanje resursa – vode, električne energije, ekološko uklapanje otpada i slično;
4. očuvanje prirodne, socijalne i kulturne višestrukosti – očuvanje flore i faune, socijalna podnošljivost i socijalna odgovornost, njegovati kulturne posebitosti;
5. strateško planiranje – dugoročni planski koncept mora biti usklađen na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini;

6. gospodarske prednosti – održivi turizam potiče domaće gospodarske subjekte, sprječava razaranje tradicionalne društvene strukture;
7. uključivanje domicilnog stanovništva – stanovništvo mora biti konzultirano o novim turističkim projektima;
8. savjetovanje i obavješćivanje stanovništva – domaćem stanovništvu mora se dati mogućnost aktivnog sudjelovanja u planiranju i davanju vlastitih prijedloga u oblikovanju svog mjesta, donošenje odluka isključivo izvana rezultira otporom domaćeg stanovništva, što je loše za cjelokupnu ponudu;
9. obrazovanje turističkih radnika – suradnici svih turističkih subjekata moraju biti informirani i educirani o novim trendovima u turizmu;
10. odgovorni marketing – potpuna i poštena informacija, tržišnim aktivnostima ne smije se podržavati turizam u ugroženim područjima, upoznavanje turista s navikama i običajima u destinaciji.“

Nadalje, Magaš et al. (2018.) naglašavaju da je potrebno da se istraživačkim radom podržava i komentira razvoj primjene održiva turizma, s naglaskom na to da se ne proučava samo gospodarski aspekt projekta, nego i ekološki i socijalni aspekt. Prikazana načela opisuju idealnu sliku, no neće se uvijek ista moći primijeniti i uzeti u obzir, nego će ona djelovati kao određeni orijentir i biti cilj koji omogućuje najbliže moguće približavanje određenoj situaciji.

Važno je primjenjivati principe održivosti i osigurati održavanje ravnoteže među njima, s ciljem postizanja dugoročne održivosti turizma. Ti principi odnose se na okolišne, gospodarske i društveno-kulturne aspekte turizma, a na službenoj mrežnoj stranici Održivog turizma Hrvatske pod pokroviteljstvom Ministarstva turizma i sporta (www.odrzivi.turizam.hr) kao potreba primjene i djelovanja navodi se sljedeće:

- 1) „Optimalno iskoristiti okolišne resurse koji su ključni element turističkog razvoja, zadržavajući bitne ekološke procese i pomažući u zaštiti prirodne baštine i bioraznolikosti.

- 2) Poštivati društveno-kulturnu autentičnost destinacije, očuvati njihovo izgrađeno i živo kulturno nasljeđe i tradicijske vrijednosti, te doprinosti međukulturalnom razumijevanju i toleranciji.
- 3) Osigurati da su gospodarske aktivnosti održive i dugoročne, te da donose društvenu i gospodarsku korist svim dionicima uz pravičnu raspodjelu, između ostaloga stabilnost zaposlenja, mogućnosti zarade društvenih usluga zajednici, pomažući uklanjanju siromaštva.“

Održivi turizam prema službenoj mrežnoj stranici Održivi turizam Hrvatske (www.odrzivi.turizam.hr) definira se kao turizam koji uzima u obzir trenutne i buduće gospodarske, društvene i okolišne učinke, brine se o potrebama posjetitelja, sektora, okoliša i destinacije.

„Održivi razvoj turizma je razvoj koji zadovoljava sadašnje potrebe turista i lokalne zajednice, dok se istovremeno čuvaju resursi za njihovo buduće korištenje“ (Črnjar i Črnjar, 2009., str. 42.) Održivi turizam predstavlja koncepciju kojom se nastoje uravnotežiti ekonomski, ekološki i socio-kulturni utjecaji turizma u skladu s interesima sadašnjih i budućih dionika.

Turističke destinacije koje implementiraju koncepciju održiva turizma pridonose povećanju atraktivnosti sadržaja njihove ponude te pridonose jačanju konkurentnosti, promatrano u dugom roku (Afrić Rakitovac, 2011., str. 11.). De Lange i Dodds (2017.) navode da turizam može ili procvjetati kako bi postao održiviji ili održivi turizam može ostati specijalna niša u turizmu, a pritom se obje situacije smatraju održivim turizmom.

4.1.1. Odgovornost u suvremenom turizmu

Turizam treba promatrati kao velik i složen sustav, a ne kao jednostavan proces razmjene roba i usluga između ponuđača i turista. To se zaključuje iz polazišnih pojmova, tj. da se tržište razlikuje od turističkog tržišta, potražnja od turističke potražnje i ponuda od turističke ponude. U teoriji i u praksi zna se da ponuda

dolazi potražnji, no kod turizma je obrnuta situacija: turistička potražnja dolazi turističkoj ponudi. Turističko tržište je uglavnom tržište usluga, primjerice aranžmani turističkih agencija, a kao proizvode bi mogli navesti prirodne i umjetne resurse, pa čak i ono nematerijalno: kultura i običaji (Bučar et al., 2010.).

Govoreći o odgovornosti u suvremenom turizmu, naglasak se stavlja na održivi turizam. Jasno je da turizam, uz pozitivne učinke, donosi i brojne posljedice koje se odražavaju na općenito socijalni razvoj i okoliš.

Odgovorno planiranje mora biti primarno, to mora biti planiranje turističkog razvoja koji je temeljen na održivosti i brine o svakoj dimenziji održivosti, uključuje sve interesne skupine i dionike u sve instrumente upravljanja održivim razvojem destinacije. Navedenim će se osigurati odgovornost u suvremenom turizmu jer se omogućuje postizanje željene pozicije na turističkom tržištu i na istome se osigurava opstanak. Gržinić (2014., str. 119.) navodi kako „suradnja mora biti odraz težnje za ekonomskom, socijalnom i suradnjom vezanom za okoliš, tj. interakcijom radi postignuća zacrtanih ciljeva.“

„Razvojem turizma u destinaciji nužno je upravljati. Svako nekontrolirano povećanje turista u destinaciji stvara sve veći pritisak na prirodne i društvene resurse i „gura“ destinaciju u fazu pada. Time se smanjuje kvaliteta i ugrožava održivi razvoj“ (Magaš et al., 2018., str. 18.). Pod održivim turizmom Bučar et al. (2010.) navode da isti podrazumijeva sposobnost turističke destinacije da ostane u ravnoteži s okruženjem; privlači podjednako posjetitelje koji se vraćaju i one koji dolaze prvi put. Takav oblik turizma nazivamo odgovornim turizmom koji minimizira negativne socijalne i prirodne učinke, maksimizira pozitivne učinke za lokalnu zajednicu te pomaže lokalnom stanovništvu u očuvanju svog okoliša i kulture.

Kod odgovornosti u suvremenom turizmu naglasak je na čovječanstvu koje mora djelovati za bolji cilj. Dokument *Agenda 21*, koji se smatra temeljnim dokumentom zaštite okoliša, jasno navodi da se u procesima zaštite treba aktivirati i lokalna zajednica. Preuzimanje odgovornosti ključna je stavka za stvaranje odgovornog turizma. Ono što je naglašeno je da se ujedinjavanjem interesa zaštite životne

sredine i razvojnih interesa može poboljšati životni standard ljudi, ostvariti veći prinosi i veća zaštita ekosustava koji bi osigurao budućnost čovječanstvu. Na temelju dokumenta "Globalni etički kod u turizmu - za odgovorni turizam", koji se temelji na idejama prezentiranim u Agendi, razvijeni su brojni dokumenti i dobrovoljne inicijative koji pokušavaju usmjeriti ponašanje svih sudionika u razvoju turizma prema održivom (Bučar et al., 2010.).

Keča i Vukonić (2001., str. 193.) navode da se odgovornost suvremenog turizma, usmjerena prema održivosti, vodi određenim načelima koji ostvaruju ono za što su predviđeni:

- posebna pozornost prema opterećenju područja; lokacije;
- zadovoljavajući odnos između lokalnog stanovništva i njegove okoline;
- respektiranje svih vrsta i oblika potreba turista i lokalnog stanovništva;
- osjetljivost na socijalne, kulturne, moralne i druge koristi za lokalno stanovništvo;
- postojanje turističkih resursa za osiguranje normalnog razvoja dugoročnog turizma;
- optimalizacija gospodarskih učinaka za receptivnu zemlju, uz minimalnu kulturnu ili ekološku štetu;
- osiguranje većeg sudjelovanja dobrovoljnosti i neprofitnog sektora u turizmu, ali ne zanemarujući odgovarajući gospodarski interes;
- briga o obrazovanju, stručnoj izobrazbi, informaciji svih subjekata koji djeluju u turizmu.

Pažnja koja se svakog dana sve više pridaje odgovornosti, posebice pojedinaca, ali i poduzeća te organizacija, je upravo odgovornost usmjerena prema održivosti. Najidealniji način nečije odgovornosti jest poznavanje samih pravila ponašanja u turističkim destinacijama.

Svaki bi se turist prije odlaska na putovanje trebao informirati o pravilima ponašanja u toj destinaciji, načinima održiva djelovanja i postupanja te bi svaki turistički aranžman trebao sadržavati zanimljivosti o određenoj situaciji u koju uključuju običaje lokalnog stanovništva, upute o postupanju u raznim situacijama

poput razdvajanja otpada, nezagađivanja mora, nebacanja otpada po prirodi i slično, jer će se tako istovremeno dati upute i savjeti o ponašanju u destinaciji.

Naravno, većina destinacija na mrežnim stranicama svojih turističkih zajednica ima bar donekle definirane uobičajene informacije koje se tiču upravo navedenoga te na taj način kod svakog potiču odgovornost prema samoj destinaciji i lokalnoj zajednici, u suvremenom turizmu u globalu.

Kunst (2012.) navodi da je čovjek taj koji djelovanjem ili interveniranjem može prostor unaprijediti, ali i trajno degradirati. De Lange i Dodds (2017.) navode da održivi turizam ne bi trebao biti samo mali dio turističke industrije, kakav je danas, već je ključno da cijela industrija u globalu postane održivija za razne vrste razloga koji se odnose na ekološka, socijalna i ekonomska pitanja.

Zahvaljujući pravilima ponašanja, načinima postupanja, savjetima, prijedlozima, informacijama, utječe se na promjenu uobičajenog načina ponašanja svih subjekata u turizmu u smjeru ponašanja koje vodi ostvarivanju odgovornosti te ujedno i održivosti; što se naročito odnosi na promjenu ponašanja turista tijekom cijelog njihovog putovanja.

Kunst (2012.) navodi potrebu za cjelovitim planskim pristupom jer se kroz sustavno promišljanje načina i alternativnih načina korištenja prostora, ali i ponašanja u njemu, može nešto i učiniti. Ono što je, zapravo, vrlo učinkovit alat za postizanje ovog cilja su programi edukacije te razvoj i prihvaćanje pravila ponašanja jer utječu na povećanje svijesti turista o odgovornosti u održivom turizmu.

Veza turizma i održiva razvoja je uska i jasno daje do znanja značaj čovjekova odnosa prema njegovom okruženju, a taj odnos doprinosi razvoju. Navedeno postaje temelj daljnjih turističkih ostvarenja djelovanja, naglašavajući pristup temeljen na solidarnosti i jednakosti. Održivi turizam naglašava važnost promjene onog ukorijenjenog prema novome.

Ako svaki pojedinac ne uloži napor i trud, ne može se očekivati da će doći do promjene u smislu održiva turizma. Razumljivo je da je na čovjeku da sva ta

područja očuva, iskoristi i predstavi kroz odgovarajući koncept održiva turizma. Lokalne zajednice imaju važnu ulogu u promoviranju određenih područja da bi se privukli turisti zainteresirani za posjet prirodi, a angažmanom stručnjaka s raznih područja na odgovarajući način će se moći upravljati, gospodariti i očuvati takva prirodna blaga. Lokalne zajednice moraju shvatiti da u turizmu ekonomsku korist donosi ekološka odgovornost i uvijek bi trebalo biti u interesu očuvanje područja u istoj mjeri kao što su ona danas čuvana raznim zakonima, tako da bi se s tim područjima mogao stvoriti i potaknuti još jedan izvor prihoda. Primjenom koncepcije održiva turizma treba maksimizirati koristi od turizma i istovremeno minimizirati štete ili troškove te usmjeriti i limitirati turistički razvoj sukladno zahtjevima održiva turizma (Bramwel, 2011.).

4.1.2. Planiranje i promicanje održivosti u suvremenom turizmu

Važna stavka u promicanju održivosti turizma je planiranje i promicanje s ciljem što boljeg dosega i dopiranja. Kako na nacionalnoj, tako i na lokalnoj razini, javni sektor donošenjem zakona i mjera ima značajnu ulogu u kreiranju uvjeta za ostvarivanje održivosti u turizmu. Kada govorimo o dobrovoljnim inicijativama održiva turizma, autorica rada je mišljenja da određene mjere i aktivnosti koje rezultiraju iz dobrovoljnih inicijativa mogu biti najučinkovitije.

Grupe individualnih turističkih poslovnih subjekata i organizacija vode i iniciraju poboljšanje svoje aktivnosti prema okolišu i društvu iznad onih zakonski obveznih. Upravljanje i planiranje samim prostorom osigurava da destinacija postane privlačnija u očima posjetitelja, atraktivnija, posebice kad je se uspoređuje s konkurentskim okruženjem koje ne primjenjuje održivi turizam.

Planiranje i promicanje održivosti u turizmu mijenja turističku industriju u smjeru veće održivosti s obzirom na to da generira nova pokretanja i podržavanje rasta u turističkoj industriji, stvarajući više mogućnosti za posjetitelje, povećava konkurentske pritiske (tako da je industrija sve održivija u cjelini), stvara osnovu

za druge profitabilnije aktivnosti (potičući tako održivost), ekonomski razvoj, olakšava provedbu zaštite okoliša i socijalne propise te potiče lokalni ekonomski razvoj i privlači međunarodnu pažnju (DeLange i Dodds, 2017.).

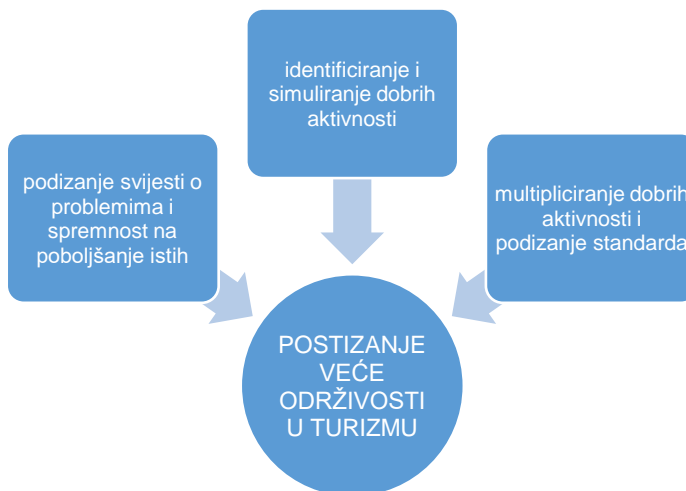
„Suvremeni destinacijski razvoj turizma ne podrazumijeva specificiranje ponude, nego kontinuirani i kooperativni rad svih nositelja ponude na stvaranju imidža destinacije, a onda i zemlje u cjelini“ (Magaš et al., 2018., str. 160.).

Kunst (2012.) ciljeve provedbe programa povezuje s otklanjanjem i/ili ublažavanjem negativnih percepcija o razvoju turizma, povećanim razumijevanjem lokalne zajednice o njihovoj ulozi u održivom turizmu, prosuđivanjem kvalitete raznih projekata u sferi turizma, povećanjem interesa lokalne zajednice za pokretanjem vlastitih projekata ili aktivnosti, boljim razumijevanjem lokalne zajednice o svim prednostima koje im donosi održivi turizam.

„Održivi razvoj turizma je dugoročan proces, a ne stanje koje postizemo u jednom potezu menadžmenta. Taj proces je usmjeren k harmonizaciji i regulaciji interesa različitih aktera (eng. *stakeholders*) u destinaciji. Potpuno je jasno da se njihovi interesi prilično razlikuju i da je njihovo sudjelovanje u procesu odlučivanja različito zastupano, međutim važno je to da su njihovi interesi prepoznati i shvaćeni od strane menadžmenta te da sami imaju priliku izraziti svoje stajalište i interese“ (Magaš et al., 2018., str. 60.).

Tri koraka postizanja veće održivosti u turizmu (Bučar et al., 2010.) vidljivi su u Prikazu 10. u nastavku.

Prikaz 10. Koraci postizanja veće održivosti u turizmu



Izvor: izrada autorice prema Bučar, K. et al. (2010.) *Pravila ponašanja u turizmu i njihov utjecaj na održivi turizam*, Acta turistica, Vol. 22, No. 2, str. 229.

Kako je vidljivo, postoje tri bitna koraka koja se koriste u cilju postizanja veće održivosti u turizmu. Ono što je važno jest da se sve dobre aktivnosti identificiraju te se stimulira njihova provedba što će se osigurati kroz dodjelu nagrada onim pojedincima koji ih i provode. Uvođenjem određenih pravila ponašanja u turizmu osigurava se podizanje svijesti o problemima kod ljudi te oni postaju spremniji na postizanje poboljšavanja kroz svoje djelovanje. Sve te dobre aktivnosti, koje se provode s ciljem postizanja veće održivosti u turizmu, moraju se i multiplicirati, primijeniti gdje god je moguće, jer se upravo zahvaljujući njima osigurava podizanje standarda.

„Održivi razvoj turizma ovisi o gospodarskom i društvenom napretku te o upravljanju prirodnim resursima, a sve te stavke odvijaju se usporedno. Turizam je taj koji je najviše zainteresiran za održivost resursa jer je taj resurs temelj njegova razvoja. Razna provedena znanstvena istraživanja dokazala su da je moguća provedba održiva razvoja turizma kroz koncept odgovornog turizma. Ključni čimbenik održivog razvoja u turizmu su ljudi u različitim ulogama i aktivnostima“ (IZTZ, 2006.).

Fischerovo istraživanje prikazuje da u neobvezujuće standarde, koji pružaju okvir za poslovanje poduzeća u turizmu, spadaju (Bučar et al., 2010.):

- Globalni etički kodeks Svjetske turističke organizacije,
- Međunarodni standardi u ekoturizmu,
- *Green Globe 21* koji ima licencu za distribuciju i upravljanje međunarodnim standardima u turizmu,
- Plava zastava,
- Principi koalicije za ekonomije koje se ponašaju odgovorno prema okolišu.

Navodi se da je sedam turoperatora formiralo IAATO (*International Association of Antarctica Tour Operators*), a formalno su usvojili dotadašnje preporuke o ponašanju za turooperatore i turiste. Bitna činjenica ove organizacije je da predstavnici prisustvuju sastancima antarktičkog sporazuma. Inicijativa turoperatora minimalizira negativne ekonomske, prirodne i socijalne učinke, razvoj odgovornog turizma i implementaciju mnogih pravila ponašanja. Postizanje održivosti podrazumijeva promjenu ponašanja, ali ne samo u poslovanju hotela i turoperatora, jer od njihovih aktivnosti neće biti rezultata ako se korisnici njihovih usluga ne počnu ponašati na isti način ili ako neće zahtijevati takav odnos prema razvoju (Bučar et al., 2010.).

S obzirom na to da turizam djeluje na svim razinama, od lokalne do međunarodne, jasno je da isti mora biti prilagođen samom okruženju i društvu jer se kroz pravilno i pravodobno planiranje i promicanje održivosti može kvalitetno doprinijeti očuvanju samog okoliša, a navedeno je iznimno bitno iz razloga što je sam turizam korisnik onih resursa koji su najbolji i najkvalitetniji (Keča i Vukonić, 2001.).

S ciljem osiguravanja iskustva za turiste koje je vrijedno, kod održiva turizma se naglašava potreba zadržavanja visokog stupnja zadovoljstva samog gosta, a u isto vrijeme podiže se njegova svijest o održivosti, promičući pritom i samo

djelovanje u vidu održivosti te prakticiranje održiva turizma među njima samima (www.odrzivi.razvoj.hr).

Kako je naglašeno na početku, važno je uključ enje politike, kontrole i provedbe. Za očekivati je da će se usred sve veće svjesnosti o klimatskim promjenama i utjecajima te pitanjima okoliša sve više uzimati važnost kod donošenja odluka o turističkom putovanju te će se početi tražiti ona mjesta koja su istaknuta po svojoj održivosti. Različitim programima i mjerama bi se razni okviri i sustavi mogli prilagoditi i integrirati u jedan veliki sveobuhvatni program koji bi motivirao održivo ugostiteljstvo i turizam (De Lange i Dodds, 2017.).

4.2. Utjecaj pretjerane iskorištenosti resursa na razvojne mogućnosti suvremenog turizma

Suvremeni turizam ima mnoge mogućnosti za rast i razvoj, no pretjeranim iskorištavanjem resursa isti može lako nestati. Svaka vrsta može pretjerano iskoristiti svoje resurse, ali kod čovječanstva to ostavlja trag na ekonomske i razvojne mogućnosti suvremena turizma. Stoga čovječanstvu mora biti važno da ispravi vlastito ponašanje prije nego samo sebi nanese nepopravljivu štetu. Resursi se iskorištavaju za ljudsku korist, a nikako za dobrobit okoliša.

Koristimo li na pravilan i dostojan način mogućnosti koje nam destinacija nudi, izrabljujemo li je ili svjesno koristimo, poštujemo li sve dionike u njoj, a posebice domicilno stanovništvo, razmišljamo li o budućnosti i pazimo li da ne prekoračimo njezine kapacitete što se brzo može negativno odraziti na nju, oslušujemo li želje i potrebe posjetitelja, ali i domicila, te okrećemo li se ciljnim skupinama, u vidu ekonomije manjeg broja? Sve to moramo znati da bismo saznali koje su kvalitete mogućnosti koje naša destinacija pruža.

Naime, turizam se bazira na resursnoj osnovi neke destinacije, na atrakcijama, bilo umjetnim ili stvorenima, na kulturnoj materijalnoj i nematerijalnoj baštini... U potrošačkom društvu koje koristi ograničene resurse uvijek će biti pritiska na te resurse. Svaki resurs ima svoje ograničenje, a unatoč činjenici da isti može

stvoriti pozitivne ishode, njegovim pretjeranim iskorištavanjem ide se u negativnom smjeru i prema negativnom ishodu. Pretjeranim iskorištavanjem resursa sve one mogućnosti koje se mogu ostvariti, ekonomske i razvojne, lako mogu pasti u zaborav.

Važno je znati da se pretjeranim iskorištavanjem stvara i značajan učinak destrukcije. Pretjerana iskorištenost može se dati primjerom resursa koji se koristi jednom, potom se baca i ne koristi se ponovno. Tu se stvara problem. Pretjerano iskorištavanje uzrokovat će pad cijene proizvoda, u usporedbi s povećanom ponudom u odnosu na stalnu potražnju.

Masa turista tijekom putovanja i u mjestu boravka utječe na sve elemente okoliša. Klimatske i vremenske promjene u turističkim destinacijama i državama mogu značajno utjecati na ugodnost turista i njihovih putničkih odluka. Navedeno se može negativno odraziti na ekonomske i razvojne mogućnosti. Hiperomobilnost dovodi do ugrožavanja održivosti destinacija. Ispusti iz automobila, autobusa, aviona i drugih prijevoznih sredstava sve više zagađuju okoliš. Uništavanje resursa i prostora dovodi do gubitka identiteta, dolazi do komodifikacije turizma, a lokalno stanovništvo najviše gubi.

Pretjeranim iskorištavanjem onemogućava se razvoj turizma jer je turistički resurs preduvjet za razvoj istoga. Onečišćenja, iskorištavanja, uništavanja, vulgarizacija, negativna transformacija turističkog gospodarstva i loši društveni odnosi, sve će spriječiti daljnje razvojne mogućnosti. Potrebno je poboljšati odnos između turističkih resursa i okoliša, promicati održivost, a da se navedeno ostvari potrebno je znati da se u isto vrijeme provode dva procesa: iskorištavanje i zaštita resursa.

Važno je potaknuti svijest kod svih o tome da se kroz utjecaj i posredstvom posebnih instrumenata koji će se ticati pravilnog razvoja turizma, minimaliziranja pretjerane iskorištenosti, osiguraju konkurentnost i ostvarenje ekonomskih i razvojnih ciljeva i mogućnosti. U konačnici, zaštita resursa korisna je za razvoj turizma, njegove ekonomske i razvojne mogućnosti. Ekonomska održivost i getoizacija vrijednih prostora treba nam biti stavka broj jedan na popisu. Sve se

više prebacujemo na kružno gospodarstvo, na obnovljive izvore energije i na prirodne materijale.

Razvojnim mogućnostima suvremenog turizma potrebno je odgovorno upravljati jer su ključne za očuvanje funkcioniranja gospodarstva zemlje, stanovništva, geografskog integriteta i upravo se radi toga ne smije dopustiti pretjerana iskorištenost resursa.

Črnjar i Črnjar (2009., str. 513.) navode da iako nekada toga nismo svjesni, sve ljudske djelatnosti proizlaze iz našeg okoliša direktno ili indirektno. Da bi se spriječilo pretjerano iskorištavanje resursa, potrebno je planirati iskorištavanje prostora i resursa na najracionalniji mogući način, planiranje razvoja turizma te uređenje turističkog gospodarstva, interveniranja u slučajevima iskorištavanja, a posebno se pridržavajući i primjenjujući načela održiva razvoja.

Magaš (2003., str. 99.) navodi da je „planiranje turizma na svim razinama ključno... za ostvarenje uspješnog razvoja turizma i managementa. Iskustva mnogih turističkih područja ukazala su da, dugoročno, planski pristup razvoju turizma donosi koristi, te da se izbjegavaju značajniji problemi i zadovoljava turističko tržište.“

Resurse treba pravilno zaštititi. Ako ih se iskorištava, može ih se iskorištavati na održiviji način. Isti će davati koristi, pružati dobitke, a istovremeno je potrebno paziti na njih. Planiranje je ključno.

5. KRUZING TURIZAM

Kruzing turizam podvrsta je nautičkog turizma. Ovdje je riječ o boravku i plovidbi ljudi na turističkim plovilima, velikima ili većima, a isti se nazivaju krstaši, odnosno kruzeri.

Kako je rasla potražnja za ovakvim vidom putovanja, kruzing turizam je s vremenom postao sastavni dio ponude skoro svake destinacije koja se nalazila uz more ili rijeku. Od svojih početaka pa sve do danas, ponuda diljem cijelog svijeta postala je bogata te svatko može zadovoljiti svoje potrebe i želje kad je riječ o ponudi i cjenovnom rangu kruzing turizma.

Kruzing turizam danas je jedan od najdinamičnijih segmenata na svjetskom turističkom tržištu, a posebno će se naglasiti da je jedna od važnijih okosnica u razvoju hrvatskog turizma, posebice u Dubrovniku koji se predstavlja u ovom specijalističkom radu kao primjer.

5.1. Kruzing turizam

Kruzing turizam podvrsta je nautičkog turizma. Podrazumijeva boravak te plovidbu osoba na turističkim plovilima, velikim i većim, koja se nazivaju krstašima, odnosno kruzerima. Danas kruzeri plove upravljani motornim pogonima, no nekada davno pokretačku ulogu imao je sam čovjek koji je svojom snagom i nadljudskom izdržljivošću bio "pogonski stroj" plovila. Prvotna namjena bila je prijevoz osobe od luke do luke, ne bi li tako ljudi posjećivali destinacije, zadovoljavali svoje hedonističke potrebe, odmarali, opušitali se i bavili raznim aktivnostima.

Prema *Cruise Market Watchu* (2022.) ukupna svjetska industrija kruzinga u 2021. procjenjuje se na 23,8 milijardi dolara (povećanje od 81,8 % u odnosu na 2020. i pad od - 52,9 % u odnosu na 2019.) s 13,9 milijuna prevezenih putnika na godišnjoj razini (96,2 % povećanje u odnosu na 2020. i pad od - 49,4 % u odnosu na 2019. godinu).

Prema Studiji održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, „u odnosu na stacionarni turizam, kruzing turizam obilježava manje izražena sezonalnost, a sezona ranije počinje i kasnije završava.“ Govoreći o samoj ponudi kruzing turizma, ovdje spadaju „luke za prihvat brodova (maritimne i infrastrukturne karakteristike luke, cijene usluga, odnosno lučke pristojbe i naknade te procedure prijehva i otpreme brodova), turistička mjesta/gradovi uz koji se luke nalaze (njihova atraktivnost i turistička ponuda te mogućnost organiziranog obilaska) te izdvojene turističke atrakcije ako su dostupne organiziranim načinom posjete (izletima)“ (IZTZ, 2007., str. 7-9.).

Svaki kruzer ima profesionalnu posadu koja brine o tome da putnici imaju najbolje i najkvalitetnije turističko iskustvo, stvarajući tako dodanu vrijednost.

5.1.1. Pojmovno određenje kruzing turizma

Prema Vukonić i Čavlek (2001., str. 183.) kruzeri se smatraju putničkim brodovima kojima je glavni cilj putovanje od luke do luke te do pristaništa. Njihova namjena nije kao kod svih drugih brodova, već je specifična i glavni cilj je ispunjenje hedonističkih želja i potreba putnika. Dijelimo ih po veličini, po načinu prijevoza gostiju te prema poslovnom modelu. Namjena je kruzera za luksuzna putovanja, avanturistička, opuštajuća, zabavna, kulturna, obrazovna ili rekreativna, a ovisit će o strukturi gostiju, kao i njihovim financijskim mogućnostima te o tome što ih primarno zanima.

IZTZ (2007., str. 3.) za kruzing turizam navodi da isti predstavlja putovanje koje „je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. Takva krstarenja su najčešće povezana s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka.“

Kruzing turizam definira se kao putovanje na brodu koje traje nekoliko dana, a odvija se prema određenom itineraru. Kruzer nije samo sredstvo za prijevoz nego

i plutajući hotel koji svoje putnike prevozi od točke A do točke B, u ovom slučaju od luke do luke. Danas kruzeri imaju raznoliku ponudu pa se može reći da su oni pokretna odredišta, odnosno imaju karakteristike istih. Kruzing se može odvijati na moru, na jezerima ili rijekama, pristajući u nekoliko luka, te se najčešće vraćajući u onu početnu (RCCT, 2012.).

Krstarenje je, prema Pallis i Papachristou (2021.), određen vid mješavine pomorskog prijevoza, putovanja i turističkih usluga. Ta ista mješavina olakšava slobodnu aktivnost putnika koji plaćaju izlete, a eventualno i druge usluge na brodu. Pritom je važno napomenuti da kod krstarenja mora biti uključena najmanje jedna noć provedena na kruzeru, a da taj ima kapacitet od minimum 100 putnika.

Industrija kruzinga specifična je po tome što ima širok sastav sudionika, a među najznačajnijima su sljedeći (Logunova et al., 2020.):

- organizatori i provoditelji krstarenja,
- morske luke koje osiguravaju uvjete za pristajanje i privez brodova za krstarenje,
- poduzeća koja se bave brodogradnjom i popravcima brodova,
- poduzeća koja se bave gradnjom kruzera,
- poduzeća koja pružaju tehničke usluge za održavanje kruzera,
- sva ona poduzeća koja su obvezni dio turističkog proizvoda kruzing turizma (prijevozničke tvrtke, izletničke agencije, ugostiteljstvo, objekti, hoteli i moteli, atrakcije i zabavni sustav).

Logunova et al. (2020.) navode da je kruzing turizam jedna formirana i cjelovita industrija zahvaljujući kojoj se osigurava stvaranje, promoviranje te implementacija samih proizvoda kruzerskog turizma. Gledajući na te iste proizvode, oni su s jedne strane predmet kupoprodaje na turističkom tržištu, a s druge strane gledajući kruzing turizam je objekt koji ima administrativni utjecaj. Ono što je značajno jest da je karakteriziran značajnim radnim i kapitalnim intenzitetom te kombinira i sadrži skoro sve oblike turizma: sportski, zdravstveni, rekreacijski, edukativni, vjerski, kongresni, arheološki i slično.

Ono što razlikuje kruzing turizam od ostalih vrsta upravo je to što on sadrži sve i pritom djeluje kao „plutajući most“. S obzirom na to da je istovremeno i prijevozno sredstvo i sredstvo za rekreaciju, predstavlja svojevrsno turističko središte ili naselje.

Prvotna namjena kruzera je da obavlja prijevoz putnika od luke do luke, tj. njihova pristaništa. Svaki kruzer ima svoju posadu koju predstavljaju profesionalci u onome čime se bave, dok se putnici koji putuju njime u pravilu međusobno ne poznaju. Što se tiče samog plana plovidbe, on je unaprijed definiran, točno se zna kada se kreće, koje se destinacije posjećuju, kada se staje i odlazi s pristaništa, koliko se destinacija ili, pak, otoka tijekom krstarenja posjećuje. O svakoj eventualnoj promjeni plana koja može nastati tijekom same plovidbe, odlučuje brodar u samom toku.

Gledajući samo poslovanje kruzing turizma, Vojvodić (2005.) navodi kako se ono odvija kroz dva odvojena poslovanja. Prvotno poslovanje kruzing turizma je ono koje se odvija na kruzerima, odnosno plovilima koja su namijenjena za to, dok se drugi način poslovanja kruzing turizma odvija kroz luke koje su specijalizirane za kruzing turizam. Sukladno tome, vidljivo je da se ponuda može temeljiti ili na zabavi i zadovoljenju hedonističkih potreba koje ima putnik ili se orijentira prema destinaciji pristanka, ne bi li se razgledavalo znamenitosti u istoj.

Kruzing turizam je s porastom potražnje postao sastavna ponuda skoro svake destinacije koja ima smještaj na moru ili rijeci. Ponuda je diljem cijelog svijeta iznimno bogata i svatko može pronaći ono što mu odgovara, cjenovno i ponudbeno, zadovoljavajući vlastite potrebe i želje.

Peručić (2020.) navodi da se danas nude kratka krstarenja, krstarenja u trajanju od nekoliko dana, tjedana ili mjeseci, tematska krstarenja, krstarenja po svijetu, ekspedicijska krstarenja i slično.

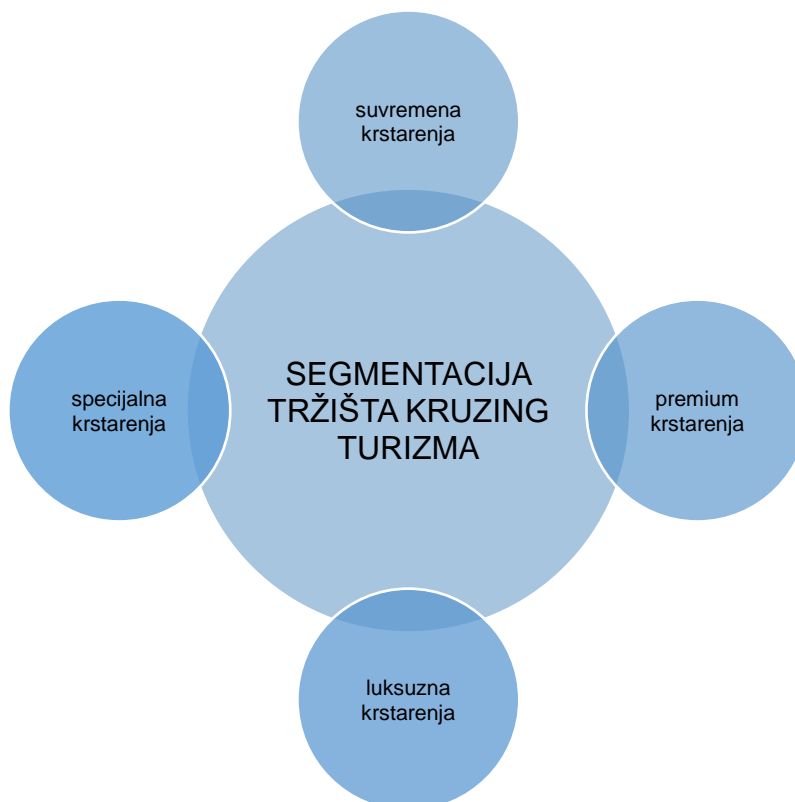
Tri najveće linije za krstarenje danas imaju udio od 80 % u ovoj visoko koncentriranoj industriji (Pallis i Papachristou, 2021.):

1. *Carnival* koji s devet različitih robnih marki danas kontrolira 47 % globalnog tržišta krstarenja.
2. *Royal Caribbean Cruise Line* i njegova tri različita brenda kontroliraju otprilike 1/4 tržišta krstarenja.
3. *Norwegian Cruise Line Holdings* vlasnik je tri različita brenda koji predstavljaju 9,5 %.

Koliki će neka destinacija imati stupanj atraktivnosti ovisi o njezinim atrakcijama koje će privući posjetitelje. Te atrakcije mogu biti različite: prirodne, kulturne, izgrađene, mogu biti primarne ili sekundarne, mogu se razlikovati po tržišnoj privlačnosti, njihovom načinu opstanka i pojavljivanja. Izdvojene atrakcije omogućuju da se šire i same granice područja destinacije, da posjete ne budu vezane samo za usko područje, nego da se područja šire, a s druge strane, da je okolni turistički funkcionalni prostor ograničen na otprilike dva sata vožnje automobilom u jednom smjeru ili brodom gledajući tada luku pristaništa kao početnu točku što se tiče vremenskog uvjeta. S obzirom na to da, kako je već navedeno, postoje različite turističke atrakcije, iste čine i atrakcijsku osnovu kruzinge turizma same destinacije, a temeljeno na tim istim osnovama stvaraju se izleti za posjetitelje s kruzera, poludnevni ili pak dnevni (IZTZ, 2007.).

Promatrajući samu segmentaciju tržišta kruzinge turizma, danas je ona podijeljena na sljedeći način (Pallis i Papachristou, 2021.) što je vidljivo u Prikazu 11. u nastavku:

Prikaz 11. Segmentacija tržišta kruzing turizma



Izvor: izrada autorice prema Pallis, A. A., Papachristou, A. A. (2021.) *Cruise Industry*, International Encyclopedia of Transportation, United Kingdom, Vol. 5, str. 595.

Suvremena krstarenja odlikuju se velikim brojem aktivnosti koje putniku daju dodanu vrijednost. Odmor je sveobuhvatan, u modernom okruženju, sa svime što putniku treba, od obroka, zabave, smještaja, udobnosti i ostalih aktivnosti. Nakon suvremenih su premium krstarenja. Ova segmentacija usmjerena je luksuznijem i profinjenijem načinu odmora. Nudi profinjenu uslugu, više prostora, a sve aktivnosti i usluge u skladu su s vrijednošću koja spada u premium uslugu, sličnu kao što nude vrhunski hoteli i odmarališta. Nadalje, luksuzna krstarenja imaju najveću kvalitetu i usluge koje su personaliziranije. Putovanja se odvijaju na egzotičnim odredištima, a luksuzne linije donose vrijednost nudeći inkluzivnije cijene od ostalih linija za krstarenje. Specijalna krstarenja fokus stavljaju na određenu nišu ili poseban stil krstarenja. Nude jedinstvena iskustva koja

omogućuju stvaranje dodane vrijednosti i poboljšanog turističkog iskustva, a gostima isti način krstarenja predstavlja i edukativni i avanturistički doživljaj.

Danas je kruzing turizam postao najdinamičniji segment na svjetskom turističkom tržištu (Peručić, 2013.), a smatra se jednom od važnijih okosnica u razvoju hrvatskog turizma, posebice u Dubrovniku koji se predstavlja kao primjer u radu.

Stanje do kojeg je dovela pandemija Covida-19 u današnje doba zasigurno je jedno od najtežih u turističkoj industriji s obzirom na to da je ona najugroženija. Prije početka pandemije potražnja za ovom vrstom putovanja bilježila je svakodnevan rast i to na svim svjetskim tržištima, ne samo na našem. Toliki porast potražnje jasno je davao do znanja da je kruzing turizam u fazi rasta koji bi bilježio još veće rezultate da nije zaustavljen pandemijom Covida-19.

5.1.2. Povijesni razvoj kruzing turizma

Govoreći o plovidbama, iste su postojale oduvijek, a sama masovna putovanja i plovidbe morem započele su u doba Rimskog Carstva, u Grčkoj, na vjerskim hodočašćima, u Egiptu (Alfieri, 1994.). More se smatra najvećim biotropnim činiteljem koji je uvijek privlačio i zasigurno će i dalje privlačiti ljude. Ipak, važno je znati da su u svojim začetcima ondašnja putovanja imala značajnijih razlika, iako je ondašnji putnik smatran pretečom današnjeg suvremenog turista, jer nisu imala iste karakteristike kao danas kada putnik odlazi na putovanje kruzerom s ciljem odmora, opuštanja i zadovoljenja hedonističkih potreba i želja.

Povijesni razvoj kruzing turizma nije toliko lako niti utvrditi. Koje je to točno bilo plovilo koje je isplovilo na prvo pravo krstarenje? Tko je bio organizator prvog putovanja u vidu krstarenja? Povjesničari se ne slažu oko stajališta i mišljenja. Ipak, ono oko čega se svi slažu jest činjenica da se događaj prvog pravog krstarenja odvio sredinom 19. stoljeća (Dickinson i Vladimir, 2008.).

Dickinson i Vladimir (2008.), kada je riječ o samom izumitelju krstarenja, podržavaju tvrdnju tvrtke *Peninsula* i *Oriental Steam Navigation Company* da su

oni izumitelji krstarenja. Početkom 1800-ih postojala je linija koja je vodila brodove od Britanije pa sve do Španjolske i Portugala, do Kine i Malajskog poluotoka, popularno poznata kao *P&O* (poštanski brodovi). S obzirom na to da kruzing turizam spada pod nautički, prvi začetak se tako može povezati i s prvim ikad otvorenim jahting klubom, otvorenim 1. 6. 1815. u Londonu, naziva *Yachta Club*. S ovim prvootvorenim jahting klubom otvorio se put i za mnoge druge jahting klubove koji su se počeli osnivati diljem svijeta, gradile su se luke, povećavao se broj plovnih objekata, a sama ekspanzija svega navedenog imala je posljedično-uzročnu vezu na samo povećanje svijesti o tome što zapravo sve nudi nautički turizam te koje su njegove mogućnosti i važnosti.

Kruzing turizam svoj snažniji razvoj bilježi otprilike sredinom devetnaestog stoljeća kada su se počeli razvijati novi oblici turizma. Razvijanjem specijaliziranih plovila veće brzine i udobnosti počeo je i porast potražnje za krstarenjem (Pallis i Papachristou, 2021.). Godine 1844. William Makepeace Thackeray napisao je knjigu naziva "*Diary of a Voyage from Cornhill to Grand Cairo*" u kojoj je opisao svoje krstarenje Mediteranom, Maltom, Grčkom, Konstantinopolom i Egiptom, a krstario je upravo serijom poštanskih brodova.

Kod kruzing turizma zabilježen je dinamičan rast tijekom gotovo četrdeset godina i u početku je stvoren rastućom potražnjom iz Sjeverne Amerike, a s vremenom je ista počela rasti i iz Europe i ostatka svijeta, a posebice Kine i Australije (Peručić, 2020.).

„Suvremeni sustav kružnih putovanja pojavio se prije nekih četrdesetak godina u Americi” (Gračan i Zadel, 2013., str. 51.). Ako ćemo promatrati prvo putovanje koje se može povezati sa spomenutima, prema Dickinson i Vladimir (2008.), navodi se parobrod Sirius koji je prvi zaplovio s 40 putnika krenuvši iz Irske, a pristavši u New Yorku u roku od 40 dana, 1838. godine. Prvo američko krstarenje bilo je vjerojatno putovanje iz 1867., a organizirao ga je Charles Duncan koji je ovo krstarenje oglašavao kao "izlet u Svetu Zemlju, Egipat, Krim, Grčku i srednje točke interesa.“

Iza 60-ih godina bilježi se pravi masovni razvoj kruzinga kada su započela i prva kružna putovanja Karibima s putnicima iz SAD-a i Kanade. Gledajući na ostale oblike turizma, kruzing turizam se pojavio relativno kasnije. Prvi brod koji je bio izgrađen isključivo za kružna putovanja (po Sjevernoj Americi), *Oceanic*, porinut je u more 1965., za kompaniju *Home Lines*. S druge strane, dan kad je *Norwegian Caribbean Line* 19. 12. 1966. postao prva kompanija koja je nudila cjelogodišnji raspored kružnih putovanja brodom *Sunward*, namijenjen širem tržištu, neki smatraju početkom modernih kružnih putovanja (www.portdubrovnik.hr)

Početkom 1970-ih putnici na kružnim putovanjima dolazili su iz velikih gradova, obično obalnih gradova, i ti putnici su bili pioniri putovanja. Krstarenje se tada smatralo novim načinom putovanja u zanimljiva mjesta, a putnici su tada bili na neki način „izdignuti“ u društvu jer su krstarili prije ostalih. Povećanje svijesti putnika o krstarenju kao određenom vidu romantičnog i relaksirajućeg putovanja dogodilo se 1977. uz početak emitiranja televizijske serije *Love Boat* koja se emitirala diljem svijeta (Dickinson i Vladimir, 2008.).

Osamdesete godine prošlog stoljeća smatraju se razdobljem u kojem je ova industrija započela. Potražnja potrošača za isprobavanjem ove nove vrste putovanja bila je daleko veća od same ponude te se kreće bilježiti dramatičan rast novih putnika. Lansiranjem novih kruzerskih linija i kruzera raste broj putnika: do 1979. broj putnika bio je milijun, 1985. ta brojka doseže dva milijuna, 1988. tri milijuna, a 2017. ta brojka je gotovo 27 milijuna putnika (Peručić, 2020.).

Taj trend se nastavio i 90-ih došao do Europe, obuhvaćajući prvotno Veliku Britaniju, a potom i azijsko-pacifičku regiju. S obzirom na početke, pa sve do danas, povijesni razvoj kruzing turizma i više je nego impresivan, uzimajući u obzir kako je sama potražnja za kruzingom porasla za 50 % od 1989. do 1996. te ponovo za 50 % od 1996. do 2000. godine (www.portdubrovnik.hr).

Prema Dickinson i Vladimir (2008.), od 1970. industrija je imala ukupnu godišnju stopu rasta od 8 %. Više od 10 milijuna ljudi godišnje je krstarilo te je uočljivo da je kruzing turizam od svojih početaka postao jednim od najbrže rastućih

segmenata turističkog poslovanja, gledajući na to da se sama industrija krstarenja redefinirala od usko usmjerene niše proizvoda na onu za šire utemeljeno iskustvo odmora na masovnom tržištu.

Peručić (2020., str. 90.) navodi da je stopa rasta od 1980. do 2017. bila na razini od 7,5 %, a pojedinačno stope rasta za razdoblja bile su:

- 1980. – 1985. rast od 7,7 %
- 1986. – 1990. rast od 6,4 %
- 1991. – 1995. rast od 2,9 %
- 1996. – 2000. rast od 8,5 %
- 2001. – 2005. rast od 7,8 %
- 2006. – 2010. rast od 5,6 %
- 2011. – 2017. rast od 4,5 %
- 2017. – 2019. rast od 5,5 %.

Prema navodima *Cruise Market Watcha* (2022.), pandemija Covida-19 zaustavila je industriju krstarenja na procijenjenih ukupno 11 mjeseci. U tom istom razdoblju ubrzalo se i umirovljenje brojnih kruzera, s obzirom na to da flote postaju ekološki prihvatljivije sukladno mnogim standardima, pravilnicima, konvencijama, zakonima i sl., kao i činjenica da se iste moderniziraju. Između 2019. i 2021. ukupno 31 brod napustio je operacije krstarenja diljem svijeta, a u tom razdoblju kapacitet putnika smanjio se za 49.105. S druge strane, te brojke su nadoknađene, s obzirom na to da se izgradilo 8 novih brodova s kapacitetom od 34.312 putnika dodanih 2021. godine. U 2019. prevezeno je ukupno 27.508.900 putnika, 2020. godine 7.092.600, a 2021. godine 13.905.900 putnika.

Sukladno proučenoj literaturi, na Prikazu 12., nastoji se ukratko rezimirati sve one ključne godine i trenutke koji se vežu uz samo krstarenje.

Prikaz 12. Povijesni razvoj krstarenja i kruzing turizma

| | |
|----------------------|---|
| doba Rimskog Carstva | <ul style="list-style-type: none"> početak plovidbi morem i masovnih putovanja pučanstva na razna hodočašća, no tada nisu imala iste karakteristike kao danas |
| početak 1800-ih | <ul style="list-style-type: none"> linija poštanskih brodova (poznata kao P&O) koja je vodila od Britanije pa do Španjolske i Portugala te Kine i Malajskog poluotoka |
| 1. 6. 1815. | <ul style="list-style-type: none"> prvootvoreni jahting klub u Londonu naziva <i>Yachta Club</i> koji je otvorio put i za druge te su se počele graditi luke i povećao se broj plovnih objekata |
| 1838. | <ul style="list-style-type: none"> parobrod <i>Sirius</i> isplovio je s 40 putnika iz Irske i pristao u New Yorku, a putovanje je trajalo 40 dana |
| 1844. | <ul style="list-style-type: none"> William Makepeace Thackeray napisao knjigu "<i>Diary of of a voyage from Cornhil to Grand Cairo</i>" u kojoj je opisao svoje krstarenje Mediteranom, Maltom, Grčkom, Konstantinopolom i Egiptom, koristeći P&O |
| 1867. | <ul style="list-style-type: none"> Charles Duncan organizirao prvo američko krstarenje oglašavajući ga kao "izlet u Svetu Zemlju, Egipat, Krim, Grčku i srednje točke interesa" |
| 1960-te | <ul style="list-style-type: none"> bilježi se pravi masovni razvoj kruzing turizma kada počinju kružna putovanja Karibima |
| 1965. | <ul style="list-style-type: none"> porinut prvi brod <i>Oceanic</i> koji je izgrađen isključivo za krstarenje |
| 1977. | <ul style="list-style-type: none"> povećanje svijesti ljudi o krstarenjima zahvaljujući početku emitiranja serije "<i>Love Boat</i>" |
| 1980-te | <ul style="list-style-type: none"> razdoblje u kojem je kruzing industrija stvarno krenula teći uzlaznom putanjom, bilježeći iz godine u godinu povećanje stope rasta lansiranjem novih kruzerskih linija i novih kruzera |
| 1990-te | <ul style="list-style-type: none"> trend rasta nastavio se i dalje, došavši do Europe, obuhvaća prvotno Veliku Britaniju, a zatim i azijsko-pacifičku regiju |
| 2000-te | <ul style="list-style-type: none"> trend rasta se nastavlja, bilježi se povećanje stope iz godine u godinu (2000. - 2005. povećanje 7,8 %; 2006. - 2010. povećanje 5,6 %); godišnji broj putnika se udvostručio, rastu investicije u veće i modernije kruzere |
| 2010-te | <ul style="list-style-type: none"> uvedeni novi i veći kruzeri, poboljšana ponuda, obogatila se općenita ponuda u destinacijama kruzing turizma, počelo se okretati prema održivosti kruzing turizma i modernizaciji flote povećanjem tonaže i kapaciteta kruzera za tri puta je porastao njihov broj |

Izvor: izrada autorice sukladno proučenoj literaturi

5.2. Utjecaj kruzing turizma na destinaciju

S vremenom je došlo do porasta broja brodova uključenih u kruzing turizam, a taj porast povezan je s činjenicom da ponuda više nije bila isključivo ograničena samo na pružanje usluga na samom kruzeru, nego se ista proširila i na ponudu na samom kopnu (Gračan i Zadel, 2013.).

Industrija kruzing turizma danas je jedna, objedinjena, uključuje razne objekte, luke, pristaništa, brodogradnju, promet, turistički smještaj, komunikacije, ugostiteljstvo, trgovinu, banke i financijske usluge, zabavu i atrakcije, muzeje i druge kulturne objekte, te stimulatивно utječe na njihov razvoj (Logunova et al., 2020.). Jedan od razloga tako naglog porasta bila je cijena.

Benačić (2021.) navodi da su kruzeri simbol invazije na svjetsku kulturnu i prirodnu baštinu. U pojedinačnim kategorijama onečišćenja možda i postoje prljaviji oblici transporta turista, ali nijedan nije tako upadljiv i zapanjujući kao plutajući neboder čija sjena zamračuje obale najljepših pomorskih gradova svijeta i stvara pritisak na njihovu, toliko često napregnutu, infrastrukturu.

Vraćajući se na nagli porast interesa za kruzingom, kod istog je bila vidljiva promjena u cijeni. Ovakva vrsta putovanja u početku je bila skupa i nedostižna mnogima, no s vremenom je cijena postajala pristupačnija i povoljnija i sve je više bilo onih koji su se odlučivali na ovakvu vrstu putovanja. Od nekadašnjih dugih putovanja, danas su putovanja postala kraća, a raste i potražnja za destinacijama i za brodovima.

Iz samog rasta potražnje jasno je da je navedeno utjecalo i na destinacije, ali i na vode. Što je veći broj putnika i ovakvih putovanja, to je jasnije izražena potreba za djelovanjem protiv tih negativnih reperkusija, za njihovim ublažavanjem, minimaliziranjem ili, ako je moguće, otklanjanjem. Ako smo nešto naučili tijekom ovih stoljeća, to je činjenica da svaki problem ima rješenje. Sve su više izraženi trendovi očuvanja okoliša, svijest kod potrošača raste, sigurnost i zaštita stavljaju se na prvo mjesto, a održivost je postala primarna stavka.

„Svijet, a posebno domaćini kruzera, već desetljećima od industrije kruzinga trpe dugoročnu financijsku, ekološku i zdravstvenu štetu“ (Tudor, 2021.). Svaka destinacija u kojoj se odvija kruzing turizam ima i određene utjecaje koje isti ostavlja na nju. Važno je znati da pored onih pozitivnih utjecaja, kao što su izravni, indicirani i neizravni prihodi koji se ostvaruju (Benić, 2011.), postoje i oni negativni koji će se opširnije obraditi u nastavku potpoglavlja.

Koliki i kakav će utjecaj kruzing turizam imati na destinaciju u kojoj kruzer pristaje, u velikoj mjeri određuje način na koji se ta ista destinacija odnosi prema samom razvoju i gospodarskim aktivnostima koje se provode u njoj. Kruzing turizam najčešće utjecaje ima na društvo, gospodarstvo i okoliš (IZTZ, 2007.).

Benić (2011.) pozitivnim utjecajima kruzing turizma na destinaciju navodi razne prihode koji se ostvaruju od istog. Tako tu spadaju razni izravni, neizravni te indicirani prihodi.

Prihodi od brodova vezani su uz pristojbe, naknade i troškove koje ostvaruju luke, potom voda, gorivo, održavanje i slično. Nadalje, putnici troše u destinaciji, od konzumacije hrane i pića, kupovine suvenira, korištenja različitih usluga. Osim toga, ne troše samo putnici, troši i posada kruzera.

Promatrajući neizravne prihode, tu je riječ o onim prihodima koji se vežu uz potrošnju dobara lokalnih biznisa koji pružaju te usluge: turoperator, turističke agencije, razni dobavljači, a istima se osigurava zapošljavanje, plaćanje fiksnih i varijabilnih troškova i sl.

Indicirani prihodi su proporcionalni ostvarenju izravnih i neizravnih prihoda, u određenom iznosu, te se promatraju kroz BDP, povećanje zaposlenosti ili nezaposlenosti, povećanje plaća te razne ekonomske i statističke podatke.

Kada je riječ o negativnim utjecajima koje kruzing turizam ima na destinaciju, važno je znati da su oni s vremenom postali sve važniji, tj. sve se više gleda na to kako ih smanjiti i/ili minimalizirati jer mogu lako dovesti do devastacije same destinacije koja naposljetku od te iste devastacije gubi.

Tako se ovdje navode sljedeći utjecaji koji se opširnije objašnjavaju u nastavku:

- onečišćenje zraka ispušnim plinovima s kruzera,
- onečišćenje mora otpadnim vodama s kruzera,
- onečišćenje mora balastnim vodama,
- onečišćenje mora krutim otpadom s kruzera.

Sve navedeno smatra se opasnim otpadom koji uzrokuje opasna onečišćenja jer svaki taj otpad može imati razne tvari koje mogu biti eksplozivne, toksične, nadražljive, mutagene, zapaljive, reaktivne, infektivne, kancerogene, ekotoksične, mogu oksidirati, nagristi i otpuštati otrovne plinove, mogu stvoriti kemijsku reakciju, kroz proces biološke razgradnje stvoriti plinove i dr.

MARPOL (*International Convention for the Prevention of Maritime Pollution from ships*) međunarodna je konvencija donesena s ciljem zaštite mora od onečišćenja s brodova. Ista je donesena 1973., a izmijenjena je i nadopunjena Protokolom iz 1978. godine. Sa svim kasnijim izmjenama i dopunama današnja konvencija kombinacija je dva navedena akta, a ista je na snagu stupila 1. 10. 1983. godine. S obzirom na to da se svakodnevno nadopunjuje i mijenja, ne mora se čekati ratifikacija država članica, već izmjene i dopune stupaju na snagu godinu dana nakon što su donesene. One države koje su članice konvencije imaju flotu koja predstavlja 98 % svjetske brodske tonaže, a trenutačno je 136 država članica, među kojima je i Republika Hrvatska. Ovom konvencijom nastoji se eliminirati svako namjerno ili slučajno onečišćenje morskog okoliša, sa svim onim tvarima koje mogu imati štetan utjecaj na ljude, ostala živa bića, kao i korištenje mora (www.zastitaokolisa.dashofer.hr/33/marpol).

Prikaz 13. Pozitivni i negativni utjecaji kruzing turizma na destinaciju

| Gospodarstveni | Društveni | Ekološki |
|---|--|---|
| - izravni prihodi od brodova u destinaciji | - porast socijalne kulture | - poticanje primjene koncepta održivosti |
| - neizravni prihodi od brodova u destinaciji | - razvijanje prekograničnih suradnji | - urbanizacija i liberalizacija |
| - indicirani prihodi od brodova u destinaciji | - promocija luka i gradova | - onečišćenje zraka i mora ispušnim plinovima, balastnim i otpadnim vodama te otpadom |
| - razvoj gospodarskih djelatnosti koje čine, vezanih za kruzing turizam | - uništavanje resursa i komodifikacija kulture u turizmu | - smanjenje koncentracije riba, algi i koraljnih grebena u moru |
| - razvijanje etičnosti u suvremenoj ponudi | -demonstracijski efekt | - uništavanje ambijentalnosti i lokalnog načina života |
| - pretjerani i nerealni angažman ponude | - uništavanje imidža i gubitak autentičnosti | - nekontrolirani razvoj |
| - šablonizacija turističke ponude | -uništavanje lokalnog načina života | - ekološka šteta |
| - ekonomska šteta | - zasićenje turističke destinacije | |
| | - društvena šteta | |

Izvor: izrada autorice prema proučenoj literaturi

5.2.1. Onečišćenje zraka ispušnim plinovima s kruzera

Kruzing turizam oslanja se na korištenje fosilnih goriva kao izvora energije. Prema Pravilniku o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske (NN 47/08), čl. 10., zabranjeno je onečišćenje zraka s brodova protivno odredbama Priloga VI MARPOL Konvencije.

Jasno je da čak i relativno mali broj kruzera ispušta velike količine ispušnih plinova koji dovode do onečišćenja zraka, a razlog zbog kojeg do istih dolazi bio je do sada posljedica nedovoljne strogosti standarda kvalitete brodskog goriva i kemijskih spojeva nastalih pri radu motora (Transport & Environment, 2019., str. 14.).

Ispušni plinovi koje motori kruzera proizvode imaju veliki utjecaj na onečišćenje samog zraka jer je činjenica da na kruzera dolazi do spaljivanja otpada i pritom nastaju plinovi koje kruzer posljedično ispušta u zrak. samog spaljivanja otpada na istima. Onečišćenja su povezana s povećanim rizikom od razvijanja astme kod djece, kao i rizikom od razvijanja raka pluća kod cjelokupne generacije. Emisije ispušnih plinova s kruzera u zrak značajno variraju po intenzitetu i sastavu, ovisno o kvaliteti korištenog goriva, kvaliteti motora, brzini, manevriranju i proizvodnji električne energije (Carić, 2010., str. 165.).

Rezultati studije „*One Corporation to Pollute Them All Luxury cruise air emissions in Europe*“ pokazuju da su luksuzni brendovi za krstarenja u vlasništvu *Carnival Corporation & PLC* tijekom 2017. samo u europskim morima emitirali čak 10 puta više sumporovog oksida od dopuštenog (Transport & Environment, 2019., str. 2.).

„Europska komisija zagovara da morske luke osiguraju brodovima priključak na lokalnu elektrodistribucijsku mrežu. Cilj je da se stanovništvo ne truje proizvodnjom “prljave” električne energije za hladni pogon kruzera, iz toksičnih, premda nešto čišćih goriva“ (Tudor, 2021.).

Otpad koji se proizvodi na kruzera većinom se spaljuje, a pepeo koji nastaje baca se u more. Ovdje je riječ o raznim ostacima hrane, plastici, kartonima, papiru, konzervama i slično. Ispušni plinovi među ostalim za posljedicu imaju i kisele kiše, a iste stvaraju oštećenja i uništavaju vegetaciju i morske organizme. Važno je napomenuti da od kiselih kiša stradava i kulturna baština s obzirom na to da ista erodira zbog nagrizajućih tvari koje se nalaze u njoj. Kuljanje raznih spojeva dušika, sumpora i policikličkih aromatskih ugljikovodika (PAH), koji nastaju kod spaljivanja fosilnih goriva, uzrokuje veliko zagađenje koje predstavlja i veliki trošak. Isti spojevi izlaze kroz brodske dimnjake na moru, ali i u lukama pristaništa (Tudor, 2021.).

U Studiji održiva razvoja kruzering turizma u Hrvatskoj navedeno je da je primanjem otprilike 700 tisuća putnika s kruzera, s prosječnim provođenjem dana i pol u Hrvatskoj, zarada bila oko 50 milijuna eura, dok je sam trošak bio čak sedam puta

veći, odnosno 350 milijuna eura. Prema navedenom, ispada da šteta stvorena ispušnim plinovima s putničkih brodova i kruzera u pravilu ima trošak od 0,2413 eura (1,74 HRK) po osobi po kilometru (IZTZ, 2010.).

„Pauza u kruzingu turizmu uzrokovana koronakrizom koincidirala je s međunarodnim naporima da se ograniči spaljivanje jeftinog, prljavog, visokosumpornog goriva na brodovima, odavno zabranjenog na kopnu“ (Benačić, 2021.).

Prema MARPOL konvenciji, koja među ostalim štiti od onečišćenja prouzrokovanim ispušnim plinovima s kruzera, svi brodovi koji plove međunarodnim ili teritorijalnim vodama od 2020. moraju poštivati stroža pravila Međunarodne pomorske organizacije (IMO) koja je ujedno i zaslužna za MARPOL u kojem je sastavni dio i pravilo o smanjenju udjela sumpora (IMO 2020., www.imo.org, Strokstad, 2021.).

U 2020. standard za morski sumpor za brodove koji plove u EEZ-u, EU, izvan SECA-e i izvan europskih luka poboljšao se s nekadašnjih 1,5 % (Transport & Environment, 2019.) na 0,5 %. Važno je napomenuti da su u SECA-inim i europskim lukama standardi daleko stroži od prethodno navedenih globalnih te imaju standard za dopušteni sumpor od 0,1 % (Strokstad, 2021.).

Navedeno smanjenje imalo je utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka na brodovima, no emisije s brodova i dalje su na relativno visokim razinama ako ih uspoređujemo s emisijama osobnih automobila.

Ovaj nacrt izmjena i dopuna, radi smanjenja intenziteta proizvedenog ugljika, zahtijeva od brodova kombiniranje tehničkog i operativnog pristupa istome što je u skladu s ambicijom same IMO-ove strategije za stakleničke plinove kojoj je cilj smanjiti intenzitet ugljika u međunarodnom transportu za 40 % do 2030. u odnosu na 2008. godinu (www.imo.org).

Pomoću ovog pravila nastoje se smanjiti emisije sumporovih spojeva za 75 %, kao i prepoloviti crne brojke koje su vezane za onečišćenja zraka, a koja se događaju od ispušnih plinova s kruzera. IMO je procijenio da bi to pravilo smanjilo

emisije sumpora za 77 % i spriječilo desetke tisuća preranih smrti od onečišćenja zraka u lukama i u obalnim zajednicama. Na temelju tih novih i strožih pravila, koja su na snazi od 2020., kruzери mogu koristiti ona goriva koja u sebi sadrže najviše 0,5 % sumpora i to tijekom cijelog svog putovanja (prije je ovaj postotak vrijedio samo u lukama pristajanja) (Strokstad, 2021.).

Europska unija također je podržala ovu odluku te od 1. 1. 2020. sadržaj sumpora može biti maksimalno 0,5 % za sve članice. Prije 2020. udio sumpornih spojeva varirao je od 0,1 do 3,5 %. Taj postotak kretao se tako da je standard od 0,1 (najniže vrijednosti bile su u lukama na Karibima, Americi te sjevernoj Europi) do 0,5 % sumpornih spojeva bio dopušten dok je kruzer bio na vezu, a na otvorenom moru taj postotak kretao se do čak do 3,5 %. Mnogi istraživači u svojim studijama, npr. *Environmental Science & Technology* Švedskog instituta za istraživanje okoliša, *Clean Shipping Alliance 2020*, EMERGE i mnogi ostali, baveći se upravo ovom temom, kažu da je konačno rješenje izričito zahtijevanje korištenja najčišćeg goriva, tj. brodskog destiliranog goriva (eng. *marine gas oil* ili *MGO*) za pogon brodova (Strokstad, 2021.).

5.2.2. Onečišćenje mora otpadnim vodama s kruzera

Ekosustav mora i rijeka iznimno je osjetljiv na onečišćenja koja nastaju od otpadnih voda s kruzera. Također, opasne su i za čovjeka jer taj isti čovjek je uvelike ovisan o istom ekosustavu mora i rijeke.

Prema Pravilniku o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske (NN 47/08), prema čl. 7., „zabranjeno je ispuštanje u more fekalija protivno odredbi Pravila 11. točke 1. i točke 3. Priloga IV MARPOL Konvencije.“

Članak 5. navodi: „Ispuštanje u more ostataka štetnih tekućih tvari razvrstanih u razrede X, Y i Z sukladno Pravilu 6. Priloga II MARPOL Konvencije ili onih koje su privremeno utvrđene kao takve, balastnih voda, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve tvari je zabranjeno, osim ako je takvo ispuštanje

obavljeno uz puno udovoljavanje primjenjivim radnim zahtjevima sadržanim u Prilogu II MARPOL Konvencije.“

Prema IZTZ (2007.) razlikujemo tri glavne skupine otpadnih voda s kruzera:

- crna voda (voda koja sadrži fekalije iz WC-a),
- siva voda (voda iz tuševa, perilica svih vrsta, sauna, bazena, kupki, voda korištena za pranje i ispiranje brodskih površina i slično),
- brodska kaljuža.

„...iako proizvode impozantne količine fekalija, prevoženjem tisuća putnika i osoblja, za iskrcavanje spremnika s tzv. crnim vodama vrijedi isto pravilo koje je donedavno vrijedilo za najotrovnije ispušne plinove – nema iskrcavanja neobrađenih crnih voda u obalnom pojasu širokom 12 nautičkih milja, odnosno oko 24 kilometra. Tretirana crna voda smije se ispustiti na udaljenosti od tri nautičke milje“ (Tudor, 2021.).

Carić (2010., str. 166.) navodi kako zbog oslobađanja organskih nitrata i fosfata iz sive ili crne vode dolazi do eutrofikacije u zatvorenim morima, lukama ili zaljevima, a navedeno uzrokuje izumiranje flore i faune koje se široko rasprostranjuje. Što se tiče kaljuže, ona je sastavni dio broda. U njoj se nalazi svašta, od kemikalija za čišćenje, metala maziva, ulja, a u njoj se skupljaju i krhotine stakla. S ciljem održavanja stabilnosti broda, ali i uklanjanja potencijalnih opasnosti od uljnih para, kaljužna voda se mora povremeno ispumpati što stvara značajno onečišćenje mora.

Nadalje, osim navedenih, u Planu gospodarenja otpadom s brodova na području pod upravljanjem Lučke uprave Dubrovnik (2018.) navode se i zauljene otpadne vode koje su tekuće mješavine s bilo kojim sadržajem ulja.

Ono što je važno napomenuti jest da se crne i sive otpadne vode s kruzera talože na morskom i riječnom dnu, a iste su velika opasnost s obzirom na to da se taj isti sadržaj otpadnih voda vrlo lako prenosi na školjke koje ljudi konzumiraju, a

također šteti i ribama i glavonošcima koji se također konzumiraju. Ovdje je riječ o raznoraznim bakterijama, teškim metalima te patogenim organizmima.

5.2.3. Onečišćenje mora balastnim vodama

Prema Planu gospodarenja otpadom s brodova na području pod upravljanjem Lučke uprave Dubrovnik (2018.), brodske balastne vode su one koje u sebi sadrže razne tvari, a ukrcavaju se u kruzer ne bi li se postigla zadovoljavajuća razina stabilnosti, uzdužnog poprečnog nagiba, gaza i naprezanja plovnog ili plutajućeg objekta.

Balastna voda nužna je da bi kruzer mogao ploviti. Kad brod isplovi iz svoje matične luke, njegovi spremnici za gorivo i slatkovodni spremnici su puni. Kako se gorivo troši, u određenim trenucima balastna voda se pumpa u spremnike smještene u oplati broda da bi se održala pravilna stabilnost broda. Ova balastna voda mora se ispumpati iz broda da bi se omogućila opskrba zamjenskim gorivom i slatkom vodom. Sukladno tome, za jedan brod se balastna voda ukrcava na jednom mjestu, a ispušta se na drugom. Problematika koja se tu nazire, a mnogi je možda nisu svjesni, jest činjenica da postoje milijuni sićušnih organizama u vodi koja je ukrcana, ali ti isti možda ne postoje ili ne pripadaju mjestu gdje se voda ispumpa. Upravo se ovdje nazire problematika s obzirom na to da ti isti mikroskopski organizmi mogu kontaminirati vodu i poremetiti okoliš (Dickinson i Vladimir, 2008.). Ovdje može biti riječ o raznim bakterijama, virusima, ličinkama, algama, rebrašima, zvjezdačama, dinflagelatima, rakovima i sl.

5.2.4. Onečišćenje mora krutim otpadom s kruzera

Otpadom se smatra svaka tvar ili predmet koji je određen kategorijama otpada propisanim Prilozima MARPOL 73/78 konvencije i Zakonom o održivom gospodarenju otpadom (NN 94/13, 73/17) koje posjednik odbacuje, namjerava ili mora odbaciti.

Kruti otpad sastoji se od oko 75 – 85 % anorganskog otpada i 15 - 25% organskog otpada, a taj otpad koji nastaje na kruzeru uglavnom je sličan onom kućnom i komunalnom otpadu. Morski otpad, posebice plastični otpad na površini oceana, postao je globalni ekološki problem. U međunarodnim vodama brodovi odlažu organski dio krutog otpada tako da ga melju i bacaju u more (Carić, 2010., str. 164.).

Današnji moderni kruzeri s vremenom su postali mala postrojenja za zbrinjavanje otpada, visoko tehnološki strojevi. Društvene promjene su dovele do toga da se onečišćenja moraju minimalizirati i zaustaviti jer je kružna ekonomija danas postala skoro pa imperativ svake ekonomije, gospodarstva, sektora. Zbrinjavanje otpada nije imalo toliku važnost koliku danas ima.

Prema Pravilniku o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske (NN 47/08), čl. 8., „zabranjeno je svako izbacivanje otpada u more s pomorskih objekata protivno odredbi Pravila 5. Priloga V MARPOL Konvencije. Otpatke od hrane dopušteno je izbacivati u more, na udaljenosti od kopna ne manjoj od tri nautičke milje i samo ako su prošli kroz uređaj za usitnjavanje ili drobilicu, pri čemu usitnjeni ili samljeveni otpaci moraju prolaziti kroz sita s otvorima ne većim od 25 mm. Ako se otpaci iz stavka 1. ili 2. ovog članka miješaju s drugim materijalima koji se izbacuju, a koji su podvrgnuti drugačijim zahtjevima uklanjanja ili ispuštanja, primjenjuju se oni zahtjevi koji su stroži.“

Prema čl. 9. „zabranjeno je svako odlaganje u more, spaljivanje na moru, pohranjivanje i zakopavanje otpada i drugih tvari na morsko dno ili u morsko podzemlje s pomorskih objekata ili zrakoplova protivno odredbama Londonske konvencije iz 1972. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., te Protokola o potapanju iz 1995. uz Barcelonsku konvenciju.“

5.3. Održivi kruzing turizam

Brzi rast industrije krstarenja i sve veći broj luka i/ili destinacija u itinerarima predstavljaju priliku za doprinos gospodarskom razvoju mjesta i posjećenih zemalja, no s druge strane, ono što se sve više nameće jest održivost kruzing turizma, udar koji isti ima na okoliš, kao i na samu nosivost destinacija. Kako se razvijao turizam na kružnim putovanjima, posebice onih s velikim i mega krstašima, isplovljavalo je sve više negativnih aspekata koji su imali utjecaj na destinaciju i luku ticanja, kao i razvoj istih (Peručić, 2020.).

Radi mnogih negativnih reperkusija koje kruzing turizam ima na samu destinaciju, ali i na more i na rijeke, s ciljem osiguranja planiranja i adekvatne te efikasne provedbe održiva kruzing turizma, postoje načini da se te iste negativne reperkusije svedu na minimum, kroz pravilno upravljanje razvojem i implementacijom održivosti unutar samog kruzing turizma. Svođenjem negativnih reperkusija na što manju moguću razinu, osigurat će se maksimalno povećanje upravo onih pozitivnih koje se ostvaruju na same destinacije, kao i na mora i rijeke kojima kruzeri plovo.

Kako je viđeno kolike utjecaje kruzing turizam ima na destinaciju, od onečišćenja mora, zraka i ostaloga, jasno je kako je potrebno okrenuti se održivom kruzing turizmu. Turistički razvoj, osim pozitivnih, ima i negativne strane. Kruzing turizam još uvijek je glavno područje međunarodnog rasta, a kako bi se postignuo održivi kruzing turizam, potrebno je pratiti, analizirati i baviti se gospodarstvenim, društvenim te ekološkim aspektima. Održivi kruzing turizam je važan i sve je veća potreba za što bržim implementiranjem na svjetskoj razini s ciljem minimaliziranja svih štetnih utjecaja na gospodarstvo, društvo i ekologiju. Održivi kruzing turizam mora biti planiran, integriran, koordiniran, moraju se vršiti evaluacije i kontrolirati.

Održivost svijeta krstarenja podrazumijeva holističko upravljanje i bavi se pitanjima koja se odnose na tri glavna stupa (Pallis i Papachristou, 2021.):

- gospodarstveni aspekt,
- društveni aspekt,

- ekološki aspekt.

Promjena u jednoj od ove tri komponente odražava se u svima i zato je važno promatrati tri aspekta kao jedan objedinjeni (Lučić et al. (2017.) prema Zaei i Zaei (2013.) i prema Spanou (2007.)).

Kreatori politika, planova, strategija i programa su ti koji moraju inicirati i dati strategijsku važnost održivom razvoju kruzing turizma. Mora se smanjiti utjecaj na okoliš, razviti odgovorno i održivo ponašanje, djelovati po gospodarskim, društvenim i ekološkim aspektima održivosti, maksimizirati društvene i ekonomske koristi za lokalnu zajednicu te minimizirati negativne utjecaje. S obzirom na to da svaka destinacija ima drugi parametar održivosti, održivi kruzing turizam za istu bit će različit. Održivost se mora odraziti na sve tri dimenzije s ciljem ostvarenja. Balans mora postojati među posjetiteljima, kruzerima, lokalnim stanovništvom, javnim, privatnim i civilnim dionicima te nacionalnim, regionalnim i lokalnim sektorima. Da bi nešto bilo održivo, ne smije se stvarati disbalans jer održivi kruzing turizam predstavlja upravo balans između gospodarskog, društvenog te ekološkog aspekta.

Mnogo je koristi koje kruzing turizam donosi samim destinacijama, ali i gospodarskim subjektima te zemljama koje kruzer dotiče, i iznimno je važan i značajan dio gospodarskih aktivnosti. Održivi turizam mora se okrenuti prema sjedinjenju, sinergiji okoliša, društva i gospodarstva. Ne smije se ograničavati rast i razvoj. Potrebno je promatrati i implementirati upravo gore navedene dimenzije s ciljem osiguranja održiva kruzing turizma.

Nekada ljude nije zanimalo što se događa s otpadom s kruzera i koju štetu čini moru i zraku. Povećanjem svijesti pojedinaca, ali i sve većeg zagovaranja važnosti održiva kruzing turizma, do tada postojeća misao o neuništivom moru preko noći se promijenila. Uz razumijevanje stvarnosti da su mora ključan dio ljudskog okoliša, dogovoreni su međunarodni sporazumi kako bi ih se zaštitilo. Današnji najnoviji kruzeri uključuju kompletne sustave zbrinjavanja otpada koji su učinkovitiji objekti od onih koji se nalaze u većini gradova (Dickinson i Vladimir, 2008.).

Upravljanjem održiva razvoja kruzing turizma u destinacijama može se postići mnogo, štete i onečišćenja mogu se ublažiti, a upravo to je ključno da bi održivost općenito i opstala. Financiranje i podupiranje istoga bitna je stavka. Podržavajući održive projekte potiče se destinaciju da razvija održivi kruzing turizam s obzirom na to da isti stimuliraju gospodarstvo da ide u istom smjeru. Svaki početak je težak, a posebice onaj koji se okreće prema promjeni dosadašnjeg načina djelovanja, stoga održivost treba poticati. Održivi kruzing turizam sagledavamo iz tri aspekta: gospodarstvenog, društvenog i ekološkog, što se predstavlja u nastavku.

5.3.1. Gospodarstveni aspekt

Gospodarstveni aspekt održivosti kruzing turizma nastoji pružiti dovoljno ekonomskog blagostanja bez da ugrozi buduće generacije kada je u pitanju društveni i ekološki aspekt. On podrazumijeva da su sirovine koje se nabavljaju i koriste, kako bi se došlo do finalnog proizvoda i/ili usluge, iz lokalnih izvora. Kvaliteta se u ovom slučaju ne sagledava kao imperativ i ne mora biti ekstremno visoka. Sasvim suprotno, ona postaje manje bitna te može biti visoka, osrednja ili niska, no mora biti iz lokalnih izvora kako bi ova dimenzija bila ispunjena.

Gospodarstveni aspekt važan je za postizanje održiva kruzing turizma. Kako bi se osiguralo ostvarenje i održavanje te iste održivosti, potrebno je u cijenu proizvoda i/ili usluge uključiti upravo i vrijednost prirodnog kapitala. Stabilan i ravnomjeran razvoj u dinamičnom gospodarstvu koje je okrenuto prema očuvanju okoliša i poticanju održivosti, osigurati će poticanje i implementaciju nužnih promjena koje će dugoročno gledano donijeti mnoge pozitivne aspekte. Održivi kruzing turizam može zadovoljiti i osigurati financijski pristup resursima da ljudi zadovolje svoje potrebe. Naravno, i društveni i ekološki aspekt isto mogu zadovoljiti, ako se njima adekvatno i pravilno upravlja. Ulaganje napora u održivost osigurava dugoročno održive dobrobiti, podržavajući, kako je već rečeno, ekološki i društveni cilj. Za održivi kruzing turizam svakako je važna stavka da se isti razvija uz osiguranje dugoročnog gospodarskog aspekta.

Podrazumijeva, primjerice, ostvarivanje prihoda, bez ometanja društvenog i ekološkog aspekta. Gospodarstveni aspekt također stvara učinak turističkog multiplikatora jer se ostvaruje kruženje prihoda od turizma unutar lokalnog gospodarstva. Cilj je agregirati što veće prihode uz što manji utjecaj na okoliš i društvo.

5.3.2. Društveni aspekt

Društveni aspekt održiva kruzing turizma odnosi se na osiguravanje društvenih potreba; pristup osnovnim resursima za svaku osobu. Ako sagledavamo društveni aspekt održiva kruzing turizma tada možemo reći da isti uvjetuje lokalnu snagu kao radnu, zapošljavanje domicilnog stanovništva, a ne uvozne radne snage. Unatoč činjenici da se u ovom slučaju može pojaviti određena vrsta problema, kao primjerice needuciranost lokalnog stanovništva za poslove koje bi trebalo obavljati, uvijek postoje edukacije i programi osposobljavanja kojima se može osigurati kvalitetan radnik, a koji će naposljetku biti i zadovoljan jer će moći zaraditi i doprinijeti sebi i svom gradu.

Kod društvenog aspekta održiva kruzing turizma lokalne zajednice imaju važnu ulogu u promoviranju određenih područja da bi se privukli turisti zainteresirani za posjet prirodi, a angažmanom stručnjaka s raznih područja na odgovarajući način će se moći upravljati, gospodariti i očuvati takva prirodna blaga. Lokalne zajednice moraju shvatiti da u turizmu ekonomsku korist donosi ekološka odgovornost i uvijek bi trebalo biti u interesu očuvati područja u istoj mjeri kao što su ona danas čuvana raznim zakonima, tako da bi se s tim područjima mogao stvoriti i potaknuti još jedan izvor prihoda. Primjenom koncepcije održiva turizma treba maksimizirati koristi od turizma i istovremeno minimizirati štete ili troškove te usmjeriti i limitirati turistički razvoj sukladno zahtjevima održiva turizma (Bramwel, 2011.).

U društveni aspekt nadovezuje se gospodarstveni, ostvaruju se koristi na lokalne dionike. Važno je utjecati na to da ne dođe do zagušavanja lokalnog prometa, narušavanja životnog standarda lokalnog stanovništva te stvaranja nelagode

lokalnom stanovništvu. Potrebno je spriječiti degradaciju kulturne baštine i očuvati tradicijsku kulturu da bi se moglo govoriti o održivom kruzing turizmu. Materijalna i nematerijalna baština posjetiteljima ima atrakcijsku privlačnost te se ista mora očuvati. Ponašanje lokalne zajednice i putnika predstavlja važnu stavku u svakom aspektu i ono mora poštivati sve vrste i oblike potreba turista i lokalnog stanovništva, naglašavajući osjetljivost na socijalne, kulturne, moralne i druge koristi za lokalno stanovništvo.

5.3.3. Ekološki aspekt

Ekološki aspekt odnosi se na održivost okoliša za potrebe održiva kruzing turizma. Ekološki aspekt podrazumijeva ostvarivanje balansa u zaštiti, pazi se na neobnovljive resurse, sprječavaju se i minimaliziraju zagađenja, održava se kvalitetna razina življenja. Ekološki aspekt posebno se sagledava s obzirom na to da uzrokuje štetu koja utječe i na ostalo: dolazi do klimatskih promjena, zagađuje se zrak, vode, zemlja, opada kvaliteta života, degradira se priroda. Održivi ekološki kruzing turizam mora osigurati ekološku održivost jer je to način osiguranja dostupnosti dovoljno prirodnih resursa za buduće generacije za održavanje kvalitetnog načina života.

Zelene inovacije u turizmu javile su se kao inovativni pristup i odgovor na sve veće zahtjeve održivosti i odgovornog turizma. Poticanjem takvih inovacija nastoji se doći do određenog sklada gospodarenja i življenja u odnosu na prirodu. Fokus zelenih inovacija svakako je na održivosti destinacije i omogućuju stvaranje novog, uspješnijeg brenda destinacije i življenja u skladu s prirodnim tokovima. Ekološki aspekt održiva kruzing turizma nastoji očuvati biološke aspekte i osigurati prirodne resurse potrebne za život. Važno je razumjeti potrebu održiva pristupanja ovom aspektu s ciljem ostvarenja održivosti i održavanja ekološkog integriteta te poštovanja. Sirovine se moraju cijeliti i štiti ne bi li se osigurala njihova regeneracija radi daljnjeg korištenja za nadolazeće generacije. Koordinacijom aktivnosti i određivanjem prioriteta olakšat će se formuliranje i konkretiziranje ciljeva održivosti u pogledu stvaranja održiva kruzing turizma.

Provedba aktivnosti koje će služiti kao osnova ekološkom aspektu aplicirat će preventivnost i kurativnost ekološke politike, ublažiti štetne utjecaje, dovesti do ekološke modernizacije i poboljšati ekološki aspekt održiva kruzing turizma.

Može se reći da svaki kruzer predstavlja prijetnju, ali ona se može kontrolirati na razne načine. Primjerice, premazi na oplati broda koji ne sadrže toksične spojeve, čistije opcije goriva, postoje mnoge tehnologije koje mogu unaprijediti i poboljšati ekološki aspekt te ga puno više integrirati. Inovativni pristup stvaranju tehnoloških rješenja već postoji, a svakako će se još više razvijati. Tako se, primjerice, korištenjem tehnologije može osigurati sprječavanje izlivanja otpada ili čak goriva u more, desaliniziranje morske vode i upotreba za druge namjene na kruzaru, ugrađivanje pročišćivača, filtera i separatora u tanku s balastnom vodom...

6. DUBROVNIK - DESTINACIJA MEĐUNARODNIH KRUZERA

6.1. Opća obilježja grada Dubrovnika i turističkih kretanja

Najstariji spomen imena grada Dubrovnika datira iz antike, i to na prelasku iz 6. u 7. stoljeće u djelu Anonima iz Ravenne, a inače se sam grad stvarao duži niz stoljeća. Naseljavanje je započelo zahvaljujući položaju i njegovim prednostima poput povoljne klime, toplog ljeta, blage zime, optimalnog broja sunčanih i kišnih dana, mogućnosti ribolova, zaklonjenosti zaljeva i luka, a i smještaja planina koje su korisne navigacijske točke. Geografski položaj pametno je iskorišten kao poveznica između istoka i zapada, s Italijom i Apulijom. Činjenica da je dubrovačka luka imala zaštićenost zbog otoka Lokruma utjecala je na razvoj izgradnje brodova koji su u luku počeli uplovljivati i pod drugim zastavama (Harris, 2006., str. 23-24.).

Na prijelazu iz 6. u 7. stoljeće, na hridinastom poluotoku, razvilo se naselje koje se kasnije spominje kao Kaštel (*Castellum*). „Prvotno je Ragusa očito bila smještena na liticama okrenutima prema jugu, iznad Jadranskog mora, na mjestu koje se zvalo *Castellum*“ (Harris, 2006., str. 24.).

Smještaj Dubrovnika tada je bio idealan s obzirom na to da se nalazio na samom vrhu litice te samim time jasno je da ga je bilo jednostavno braniti, lakše nego neke druge gradove koji su bili u nizinama. Kada je srušen prvotni *Castellum*, na njegovom mjestu izgrađena je samostan svete Marije koji je poslije zauzeo manji dio onog uključenog unutar samih dubrovačkih zidina. Proširivanjem kasnije nastaju Sveti Petar i Stari grad, drugi i treći seksteriji (Harris, 2006., str. 15-25.).

„U prvoj godini obveznog evidentiranja turista/posjetitelja (1896.) u dubrovačkim je hotelima i svratištima (građani ih nisu bili dužni registrirati) ostvareno 1.976 dolazaka. Sljedeće godine (1897.) dolazaka je bilo 63 % više ili 3.221, u 1898. 5.529, a u 1899. 7.196. Rast turističkog prometa se nastavlja i početkom XX. stoljeća. U 1900. već je 7.576 dolazaka, 1901. 9.147, 1902. 9.962, a u 1903. ostvarena je tada magična brojka – čak 11.424 dolaska, a najveći je broj gostiju

boravio do tri dana. Sve je više posjetitelja i u sljedećim godinama: 1908. bilo ih je 10.896, 1909. 13.233, a tri godine poslije (1912.) 26.030. Sve do Prvog svjetskog rata (1914.) u Dubrovniku je ostvarivan značajan turistički razvoj. Dubrovnik se u tom razdoblju potvrdio kao vodeći turistički grad na južnom/dalmatinskom dijelu obale. Turisti su dolazili u Dubrovnik tijekom cijele godine, ali ih je bilo više u jesen, zimu i proljeće nego u ljetnim mjesecima“ (Strategija razvoja turizma i odredbe u kruzing turizmu na području grada Dubrovnika (I. faza), 2017., str. 9., prema Perić, 1983., str. 120-128.).

Dosadašnja turistička kretanja u turizmu grada Dubrovnika imala su obilježja masovnog turizma. Što je više aktivnosti u samoj destinaciji, više posjetitelja privlači. Samim time osigurava se veća dodana vrijednost, stvara se kvalitetnije turističko iskustvo. Razgledavanje turističkih atrakcija, izleti, posjeti muzeju, kupovina, konzumacija jela i pića te uživanje na moru i suncu osiguravaju ostvarivanje profita za sve, od lokalnog stanovništva do organizatora i turističkih zajednica, pa i gospodarstva.

Stradun, gradske ulice, trgovi, mnoge crkve, tvrđava Lovrjenac, otok Lokrum, Elafitski otoci, Trsteno, muzeji, galerije, panorama na Srđu i gradske zidine zasigurno su najveća atrakcija za posjetitelje, kao i gradska luka i Lazareti, razni spomenici, wellness doživljaji, gastronomija, aktivnosti u prirodi te prirodne znamenitosti.

Do Dubrovnika se može doći automobilom, autobusom, zrakoplovom, brodom i kruzerom, a za prijevoz gradom može se koristiti javnim gradskim prijevozom, *rent-a-carom*, taksijem ili brodskim taksijem. Brojni su hoteli u kojima turisti mogu odsjesti, postoji privatni smještaj, autokampovi, kao i luke nautičkog turizma.

Uzevši u obzir kako je pandemija Covida-19 uzrokovala nagli pad turističkih dolazaka, oporavak koji se počeo ostvarivati od početka ove godine daje do znanja da se turistička kretanja vraćaju na razinu prije pandemije.

Tablica 1. Podatci o broju dolazaka i noćenja po turističkim zajednicama - TZ Dubrovnik, u promatranom razdoblju od 2013. do 2021. godine

| GODINA | BROJ DOLAZAKA | BROJ NOĆENJA |
|---------------|----------------------|---------------------|
| 2013. | 746.748 | 2.702.196 |
| 2014. | 837.942 | 2.933.063 |
| 2015. | 903.185 | 3.092.577 |
| 2016. | 1.018.919 | 3.511.796 |
| 2017. | 1.184.152 | 3.989.052 |
| 2018. | 1.273.777 | 4.160.583 |
| 2019. | 1.447.153 | 4.410.206 |
| 2020. | 224.575 | 856.211 |
| 2021. | 524.783 | 1.942.769 |

Izvor: izrada autorice prema službenoj mrežnoj stranici Turističke zajednice Dubrovačko-neretvanske županije, Statistika, dostupno na Statistika » Visit Dubrovnik (pristupljeno 23. 3. 2022.)

Promatrajući Tablicu 1. može se zaključiti da Dubrovnik ima obilježja masovnog turizma, promatrajući porast brojki iz godine u godinu. Kroz četverogodišnje razdoblje broj dolazaka se skoro udvostručio, dosegnuvši skoro brojku od 1,5 milijuna. Noćenja također rastu: 2013. bilo je 2.702.196 noćenja, a 2019. dosegla se brojka od 4.410.206 noćenja. Pandemija Covida-19 ostavila je značajne udarce u 2020. i 2021. godini. Godina 2020. bila je iznimno ponižavajuća, s niskim rezultatima ukupnog broja dolazaka i noćenja. Polagani oporavak odvio se već sljedeće godine, a za vjerovati je kako će se isti nastaviti nizati i rasti te u skorašnje vrijeme dosegnuti rekordne rezultate iz 2019. godine.

6.2. Dubrovnik kao destinacija kruzing turizma

Dosadašnja turistička kretanja u turizmu grada Dubrovnika imala su obilježja masovnog turizma, a posebice kada se govori u kontekstu kruzing turizma. „Na 38. zasjedanju Odbora za svjetsku baštinu UNESCO-a koje se u lipnju 2014. održalo u Dohi, u Kataru, raspravljalo se o zaštiti kulturne baštine grada Dubrovnika. Rasprava je čak išla u smjeru skidanja grada Dubrovnika sa UNESCO-ve liste zaštićene kulturne baštine zbog ugroženosti povijesno-kulturne baštine izazvane prevelikom nekontroliranom koncentracijom svih kategorija putnika na prostor stare gradske jezgre. Kruzing turizam u Dubrovniku sezonalna je karaktera, i izražena neravnomjerna ticanja brodova i putnika. Najmanje su zastupljeni prva tri mjeseca u godini i zadnji. Travanj i studeni imaju veću zastupljenost, a svibanj i lipanj su sve zastupljeniji i postupno se približavaju udarnim mjesecima, srpnju, kolovozu, rujnu i listopadu. Pojedinačno svaki od tih mjeseci sudjeluju s oko +/- 15 %, čime se dolazi do zaključka kako na ta četiri mjeseca otpada oko 60 % putnika i ticanja, a uključivanjem svibnja i lipnja, zastupljenost prelazi 80 %. Zaključno s time, od svibnja do listopada otpada preko 80 % kruzing turizma u Dubrovniku“ (Strategija razvoja turizma i odredbe u kruzing turizmu na području grada Dubrovnika (I. faza), 2017., str. 21.).

Godine 2021. Lučka uprava Dubrovnik odbila je oko 40 upita mega kruzera što dovoljno govori o tome koliko je poželjna destinacija. Dubrovnik je međunarodno prepoznat kao jedna od top destinacija kruzing turizma, a zahvaljujući svojim povijesnim obilježjima, očuvanoj prirodi i okolišu, ima prepoznatljiv identitet.

Grad Dubrovnik danas je izgrađeni turistički brend, odnosno poznato turističko odredište unutar i izvan okvira Republike Hrvatske. S ciljem očuvanja same privlačnosti i globalne prepoznatljivosti destinacije kao takve, važno je provoditi načela održiva razvoja. Usmjeravajući se na očuvanje onoga što Dubrovnik ima u ponudi, važno je zadržati izvornost destinacije.

Masovnost kakva se do sada odvijala u turističkom smislu, potrebno je isključiti postepeno. Sustavnim planiranjem i provedbama mjera, pravila i zakonskih akata, potrebno je okrenuti se održivosti same destinacije, naglašavajući

održivost kruzing turizma koji je među glavnim razlozima zašto i dan danas grad Dubrovnik, unatoč činjenici da suvremeni turizam ima i druga obilježja, i dalje ima obilježja masovnosti.

Iz toga proizlaze mnoge negativnosti koje je potrebno što prije i što više otklanjati i/ili minimalizirati. Valorizacija kulturnih dobara i okretanje prema što većoj mogućoj održivosti, rješenje je koje će omogućiti Dubrovniku odgovorno upravljanje razvojem turizma.

Promatrajući prognozu potražnje, prema IZTZ (2007., str. 21.), „u 2017. godini broj putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj se kreće od najmanje 1,5 milijuna (računajući sa stopom rasta od 7 % prema *European Cruise Council*) do najviše gotovo 5,5 milijuna putnika.“

Dubrovnik je jedna od top destinacija kruzing turizma, a turizam je općenito ovdje dominantna djelatnost. Ono što je od iznimne važnosti je održati uravnotežen održiv kruzing turizam koji će biti dugoročno usmjeren na omogućavajući stabilan rast, razvoj i napredak turističke destinacije, istovremeno ostavljajući minimalno moguće negativne reperkusije na prostore u kojima se razvija.

Prema IZTZ (2007., str. 6.), „brodovi na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj najčešće posjećuju Dubrovnik.“

„Golem interes brodara, operatora, agencija za Dubrovnik pridonose sve većem broju brodova i putnika, tj. pritisku na ipak ograničenu infrastrukturu/ prostore za ovakvu vrstu turizma... Iako su nepobitne velike izravne i neizravne ekonomske koristi od ove vrste turizma, njegov razvoj na ograničenom prostoru ne može biti bezgraničan i nedostatno kontroliran. Zato je potrebno upravljati tim danas sve zastupljenijim oblikom turizma“ (Ban et al., 2014., str. 3.).

Tri su grupe čimbenika koje imaju pozitivan utjecaj na razvoj kruzing turizma (Gračan i Zadel, 2013., str. 55.).

1. „Prva grupa čimbenika je turistička resursna i/ili atrakcijska osnova destinacije, te lučka resursna osnova. Ovdje je važno napomenuti da oboje ne mora biti prisutno u svim destinacijama. Ono što je od velikog značaja jest

blizina glavnih emitivnih tržišta kruzining turizma. Blizina glavnih kruzining emitivnih tržišta značajna je prednost Hrvatske za razvoj te vrste turizma.

2. Druga važna grupa čimbenika koji pozitivno utječu na konkurentsku poziciju kruzining turizma Hrvatske je sigurnost – plovidbe i boravka putnika u luci i u destinacijama.
3. Treću grupu pozitivnih čimbenika za razvoj međunarodnog kruzininga u Hrvatskoj čine postojeći lučki kapaciteti i mogućnost njihovog proširenja, a zbog dobre prometne povezanosti, odnosno svih preduvjeta za njezino unapređenje posebno za neke destinacije te zbog ostale razvijene turističke infra i supra strukture, javlja se i mogućnost da neke od tih luka postanu i polazne luke za određene brodarske kompanije ili brodove.“

O Dubrovniku će se reći da ima zadovoljene sve tri grupe čimbenika i da njima pozitivno utječe na razvoj kruzining turizma. Atraktivnost Dubrovnika izražena je dugi niz godina i zahvaljujući svojoj resursnoj osnovi privlači posjetitelje iz svih dijelova svijeta. Prirodne i stvorene atrakcije zaslužne su za popularnost destinacije. U Dubrovniku postoji luka koja svake godine bilježi sve veći broj ticanja kruzera i silazaka posjetitelja s istih. Lokacija grada pogoduje svima s emitivnih tržišta, kao i putnicima na kružnim putovanjima. Postojeći lučki kapaciteti omogućuju prihvat kruzera, a mogućnosti za proširenje postoje. Sigurnost destinacije također daje na značaju, kao i prometna povezanost i blizina emitivnih tržišta.

Početak modernog turizma u Dubrovniku javlja se sredinom 19. stoljeća kada su se razvojem pomorskog linijskog parobrodarstva počeli i bilježiti učinci (Strategija razvoja turizma i odredbe u kruzining turizmu na području grada Dubrovnika (I. faza), 2017.).

„Turistički razvoj grada Dubrovnika treba se temeljiti na prostorno minimalno invazivnim projektima da bi se smanjila opasnost od moguće degradacije prostora i posljedičnog smanjenja njegove ambijentalne i rentne vrijednosti i pridržavati se smjernica održivoga nosivog kapaciteta za Povijesnu jezgru grada Dubrovnika, koja je tijekom vršne sezone izložena visokome turističkom pritisku“

(Strategija razvoja turizma i odredbe o kruzing turizmu na području grada Dubrovnika do 2025. (I. faza), 2017., str. 4.).

Iako Gračan i Zadel (2013.) navode da je kod kruzing turizma brod taj koji je primarna destinacija boravka na kružnim putovanjima, a luka ticanja sekundarna, autorica rada mišljenja je da je za Dubrovnik to neprimjenjivo i da je Luka Dubrovnik primarna destinacija mnogih koji se odlučuju na putovanje u Dubrovnik. Nekada je samo dio putnika silazio s kruzera i upućivao se direktno u destinaciju ticanja, no danas je to obrnuto. Rijetko tko ostaje na kruzera. Čak i posada, oni članovi posade koji ne moraju ostati na brodu, skupa se s putnicima upućuju u posjet destinaciji.

Gračan i Zadel (2013.) navode kako je tada samo određeni dio putnika i posade silazio s broda i privremeno boravio na kopnu. Udio je varirao od 15 % pa sve do 100 % kada je o putnicima riječ, 1/3 posade je uvijek trebala ostajati na brodu, a do 2/3 posade je silazilo s broda. Navedeni podatci odnose se na cijelu Republiku Hrvatsku, no promatrajući s aspekta dubrovačkog kruzing turizma, danas nema ljudi koji ne siđu s kruzera i ne zapute se u ovu destinaciju, a sve zahvaljujući i utjecaju izabраниh faktora na putnike i članove posade.

Te iste utjecaje prikazuje se u nastavku u Tablici 2.

Tablica 2. Faktori koji utječu na odluku o silasku u luku ticanja za putnike i članove posade na kruzera

| | |
|---|--|
| Učestalost dolaska u destinaciju, poznavanje destinacije | Češći dolasci u destinaciju znače i manji interes za destinacijom što dovodi do manjeg broja putnika i članova posade koji silaze s broda. |
| Mjesto boravka broda u luci (sidro/obala) | Iskustvo je pokazalo da manji broj putnika i članova posade silazi s broda ako je brod na sidru, nego ako je vezan uz obalu. |
| Atraktivnost destinacije i informiranost putnika o destinaciji | U naročito atraktivnim destinacijama broj putnika i članova posade koji silaze s broda je veći, a u manje atraktivnim ili manje sigurnim destinacijama je manji. Više informacija o destinaciji potaknut će i veći broj putnika i posade na silazak s broda. |
| Ponuda izleta u destinaciji | Više izleta u ponudi destinacije, kao i raznolikost ponude izleta, povećava udio putnika koji silaze s broda. Raznolikost izleta |

| | |
|---|---|
| | posebno je važna u slučaju ponovljenih dolazaka posjetitelja u destinaciju. |
| Veličina broda | Veći je udio putnika i članova posade koji silaze s manjih brodova u destinaciji nego s velikih. Manji brodovi imaju manje sadržaja na brodu, a time i manje razloga za ostanak na brodu. |
| Vremenske prilike tijekom boravka broda u luci | Više putnika silazi s broda u slučaju povoljnih vremenskih prilika. |

Izvor: Gračan, D., Zadel, Z. (2013.) *Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske*, Pomorski zbornik, str. 47-59., prema IZTZ (2007.) *Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj*, Zagreb, str. 19.

Atraktivnost same destinacije i ponuda u njoj uvelike će odrediti primarnu zainteresiranost za istu. Danas je postalo jako često da Dubrovnik posjećuju i filmoljupci. Naime, film „Star Wars“ se od mnogih lokacija diljem svijeta, kao što su Tunis, Irska, Italija, Abu Dabi, Norveška, Kina, Bolivija i Engleska, snimao i u Dubrovniku u Republici Hrvatskoj (scene iz filma „Posljednji Jedi“), osiguravši na taj način novi profil gostiju, povećanje noćenja izvan sezone te povećanje potrošnje u destinaciji.

Atraktivnosti Dubrovnika značajno je pridonijela i američka znanstveno-fantastična serija „Igra prijestolja“ Davida Benioffa i D. B. Weissa u suradnji s popularnom TV kućom HBO. Serija prikazuje adaptaciju novela Georgea R. R. Martina „Pjesme vatre i leda“. Serija je snimana u filmskom studiju u Belfastu te na lokacijama Sjeverne Irske, Malte, Škotske, Republike Hrvatske, Islanda, SAD-a i Maroka. Republika Hrvatska se kroz Dubrovnik pridružila lokacijama snimanja u drugoj, trećoj, četvrtoj i petoj sezoni serijala (Vukašina et al., 2021.).

6.3. Promet brodova i putnika u Luci Dubrovnik

Promet brodova i putnika u Luci Dubrovnik raste iz godine u godinu. Radi sezonalnosti kruzing turizma načinjeno je mnogo štete usred prevelikih pritisaka na destinaciju. Zbog velikog broja putnika s kruzera, ali i stacionarnih turista te izletnika, gotovo se redovito stvaraju gužve na gradskim vratima prilikom

ulaska/izlaska iz grada/gradske luke, a otežano je i kretanje starogradskom jezgrom, kao i na prometnicama koje iz Gruža vode prema gradu i prilikom povratka u suprotnom smjeru.

Ono što se s godinama događalo jest povećanje pritiska na samu destinaciju od kruzera i putnika s njih. Usred tog istog pritiska sasvim je jasno da svi putnici koji se zapute u destinaciju, na raspolaganju imaju daleko manje vremena za razgledavanje jer se čeka zbog prevelikog prometa u odlasku s broda i samom povratku na brod.

U Strategiji razvoja turizma i odredbe o kruzingu turizmu na području grada Dubrovnika (I. faza) (2017.) navodi se kako se najviše ticanja brodova kapaciteta 1 000 i više putnika odvija upravo u ranim jutarnjim satima, što u kasnojutarnjim i ranim prijepodnevnim satima utječe na stvaranje gužvi. Srednji, veliki i mega brodovi pristaju do 9 sati ujutro u postotku oko 60 %, što dovoljno govori o tome kolika je ovdje gužva. Kratko stajanje brodova utječe na to da u gradu ima najviše putnika u razdoblju od 10 do 14 sati. Dolazi i do neravnomjerne raspodjele putnika i brodova s obzirom na to da nekoliko dana u mjesecu nema srednjih, velikih i mega brodova. Bilježi se dinamičan rast putnika, ali i brodova, no postoje oscilacije u vidu pada i rasta oba parametra te se i dalje vidi kako su pritisci veći nego što destinacija može podnijeti.

Najveći broj turista koji pristižu u Dubrovnik je s kruzera, a isti je postao najrizičniji oblik turizma za destinaciju i za lokalno stanovništvo. Važno je uzeti u obzir da se zbog tolikog priljeva gostiju i velikog broja ticanja kruzera u luku, javljaju veliki troškovi opterećenja okoliša i prirode destinacije, a također se nanosi velika ekološka šteta i na liniji itinerara i u destinaciji. Procjene među stručnim krugovima su da je taj trošak opterećenja 7 do 8 puta veći od samog neposrednog prihoda, a naglašavajući u ovom slučaju štetu koju isti čine u ekološkom aspektu skoro nitko ne uzima u obzir (Lasić, 2020.).

Postavlja se pitanje koliko se može doživjeti prava priča Dubrovnika i doživjeti njegova povijest te koliko se može vidjeti njegova kulturna baština kada je to sve s vremenom postalo komodificirano i komercijalizirano? Koliki se turistički

doživljaj može stvoriti i koliko je turističko iskustvo uopće kvalitetno? Postoji li uopće ikakva dodana vrijednost?

Nemoguće je išta vidjeti, upiti, doživjeti, stvoriti sjećanja i kvalitetno turističko iskustvo ako su destinacija i njezina baština i atrakcije koje posjećujemo prenatrpane. Grupe turista samo se izmjenjuju ispred spomenika jedna za drugom, vodič brzo govori ono najbitnije, putnici u svojim slušalicama slušaju, pokušavajući istovremeno vidjeti i doživjeti, ali i čuti. Jasno je da se ovime ne postiže ništa.

Gužve koje su se događale u Dubrovniku prije pandemije Covida-19, masovni kruzing turizam koji se odvijao samo zbog zarade i nije uopće uzimao u obzir troškove onečišćenja i degradacije koje je imao na okoliš i prirodu, jednostavno nisu ni na koji način bile održive.

Globalnu pažnju koju je Dubrovnik ostvario 2017. i to u negativnom aspektu, jer se uz njega počeo vezivati pojam „prekomjernog turizma”, označio je svojevrsni početak novog načina razmišljanja i djelovanja. U lipnju iste godine mnogi vodeći svjetski mediji počeli su pisati o tome kako Dubrovnik tone pod hordama gostiju.

Tada je prioritet bio primiti što više kruzera u destinaciju, grad se natjecao u tome što ima šest kruzera istovremeno, tisuće i tisuće ljudi u povijesnoj jezgri bili su poslagani kao sardine, nije se moglo ući niti izaći. Samo na ovom primjeru je sasvim jasno zašto su vodeći mediji pisali to što su pisali.

Iako je to razmišljanje započelo i prije, ovo je bila prijelomna godina koja je jasno dala do znanja kako nekontrolirani masovni turizam i sve izraženija ekonomska monokultura u konačnici za sam grad mogu biti itekako pogubni, za lokalno stanovništvo i sve sastavnice same destinacije, od samog turizma i gospodarstva, kulturno-povijesne baštine, prirodne i krajobrazne vrijednosti.

Na listi kruzing destinacija koje treba izbjegavati našao se i Dubrovnik tijekom 2017. i 2018., a posjetitelji koji su dolazili jasno su izražavali svoje nezadovoljstvo viđenim i doživljenim jer koliki može biti turistički doživljaj i koliko se može stvoriti turističko iskustvo hodajući po preopterećenoj destinaciji. Ponuda i sadržaji

postali su agresivniji, broj vozila veći, prostori zagušeniji (Akcijski plan Programa Poštujmo Grad! za razdoblje do 2025. godine, 2021.).

Pitanje je bi li se uopće išta i pokrenulo da Dubrovnik nije uvršten na spomenutu listu i to dvije godine zaredom, 2017. i 2018., da gradonačelnik nije 2018. krenuo u provedbu projekta „Poštujmo Grad!“ s ciljem začetka stvaranja održiva kruzing turizma, da nije došlo do pandemije Covida-19 te da 2020. u Dubrovnik nije uplovilo svega 47 kruzera za razliku od nekadašnjih 400 ili 500.

Zahvaljujući provedbi projekta od ljetne sezone 2018. ostvareni su značajno manji pritisci na jezgru grada Dubrovnika. Unatoč općenitoj nezainteresiranosti mnogih aktera za implementaciju održiva kruzing turizma, kroz pokrenutu suradnju s raznim javno-privatnim partnerima o usklađivanju dolazaka samih brodova, a najviše s CLIA-om, promet brodova i putnika u luci i samoj destinaciji se ublažio.

Lučka uprava Dubrovnik već nekoliko godina nastoji ograničiti broj putnika s kruzera. Studijom „Održivi razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj“ uvedeno je niz mjera i pravila da bi se očuvala sama destinacija, a prihvatni kapacitet je prvotno ograničen na osam tisuća posjetitelja dnevno. Prema navodima Lučke uprave Dubrovnik iz 2019. godine, tijekom godine u 243 dana svega 18 dana prelazi predviđeni broj putnika od 8 000, od čega 6 dana u srpnju i kolovozu, a samo je 4 dana u godini taj broj bio malo veći od 10 000.(www.portdubrovnik.hr).

Unatoč tome što je uplovljavanje vidljivo tijekom skoro cijele godine, najizraženija glavina ticanja je od svibnja do listopada. Glavna sezona, od srpnja do rujna, ima najviše zastupljene vrlo male brodove, a tijekom listopada najviše ima malih brodova (Ban et al., 2011., str. 16.).

Govoreći o prometu kruzera i posjetitelja, temeljeno na relevantnim podacima, brojkama i izračunima, došlo se do zaključka da se u cilju održiva kruzing turizma u Dubrovniku može istodobno prihvatiti maksimalno dva kruzera istovremeno, a sve s ciljem očuvanja povijesne jezgre i cijele infrastrukture, a da se pritom ne narušava i ne umanjuje kvaliteta života lokalnog stanovništva.

Do 2020., kada se zbog pandemije Covida-19 kruzing turizam na jedno vrijeme zaustavio, u Republici Hrvatskoj je na 700 kružnih putovanja zabilježeno oko 50 milijuna eura prihoda, od čega se čak 70 % odnosi upravo na Dubrovnik.

Gradonačelnik je kroz projekt „Poštujmo Grad!“ odlučio stati na kraj pretjeranim pritiscima koje ovaj oblik turizma u Dubrovniku donosi, s obzirom na to da su UNESCO i mnogi drugi poznati svjetski mediji već više puta pisali o tome da je Dubrovnik preopterećen. Snažno se krenulo u borbu za grad, a zatražilo se i zahtijevalo od javnozdravstvenih vlasti Republike Hrvatske i stranih brodarskih kompanija da od samog početka projekta, pa i u budućnosti, prema Dubrovniku kao kruzing destinaciji pristupaju s posebnim tretmanom, i to na održiv način.

6.4. Dinamika prometa brodova i putnika na kružnim putovanjima u Luci Dubrovnik

U ovom se poglavlju predstavljaju statistički podatci koji se tiču same dinamike prometa brodova i putnika na kružnim putovanjima u Luci Dubrovnik. Promatrano razdoblje je 10 godina, s početnom godinom 2011. te završnom 2021. godinom.

Govoreći o samoj dinamici brodova u Luci Dubrovnik, u promatranom razdoblju od 2011. do 2021., ukupni broj ticanja brodova bio je 4.516 kruzera, odnosno, prosječno je 415 kruzera godišnje pristalo u Luku Dubrovnik.

Promatrajući godinu po godinu, vidljivo je da su ti brojevi približno oko prosječne vrijednosti. U 2013. i 2017. bilo je preko 500 ticanja kruzera, a 2020. vidljiv je značajan pad broja ticanja, svega 47, zbog pandemije Covida-19 (koja se dogodila godinu ranije). No već 2021. taj broj je bio skoro tri puta veći u odnosu na spomenutu prethodnu godinu.

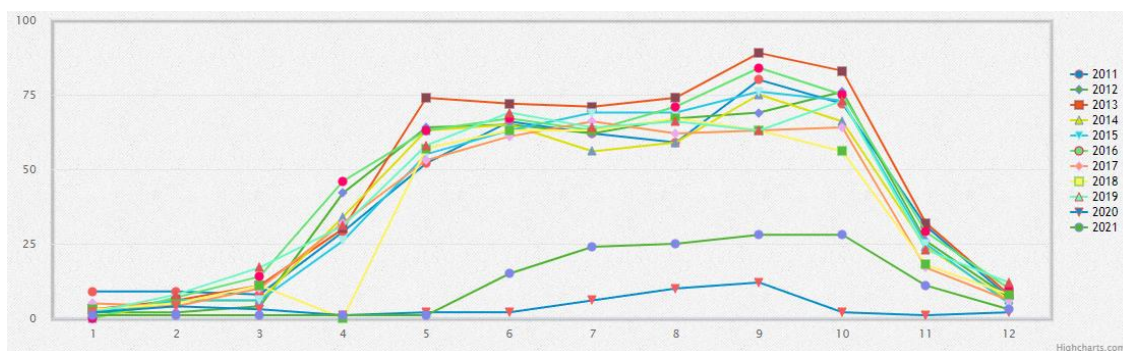
U promatranom desetogodišnjem razdoblju rast krstarenja bio je oscilirajući. Od 2011. do 2013. bilježi se rast, a u 2014. zaustavljen je rast prometa brodova. Polagani rast opet se dogodio 2015. i 2016., a 2017. ponovno dolazi do pada koji se događa i 2018. godine. Opetovani rast prometa brodova zabilježen je 2019.,

a 2020. brojke su, zbog pandemije, iznimno niske. Godinu kasnije, 2021., putnici su opet počeli osjećati određenu sigurnost za putovanja te se broj prometa brodova počeo oporavljati u odnosu na prethodnu godinu.

Kod prometa putnika situacija je bila malo drugačija, nije praćena istom dinamikom kao i promet brodova. Od 2011. do 2013. bilježi se rast prometa putnika, 2014. i 2015. dolazi do pada, 2016. ponovno raste, a godinu dana kasnije opet dolazi do pada. Razdoblje 2018. i 2019. obilježeno je rastom, 2020. dolazi do naglog pada, a 2021. se već počeo vraćati broj prije pada. Promatrajući broj prometa brodova i prometa putnika, može se zaključiti da u Dubrovnik dolaze brodovi manjeg kapaciteta.

Sve navedeno prikazat će se u nastavku rada grafičkim prikazom (Grafikon 1.) na kojem je vidljivo, po svim promatranim godinama, u kojem je mjesecu koliki broj ticanja kruzera.

Grafikon 1. Dinamika prometa brodova u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine



Izvor: preuzeto s mrežne stranice Lučke uprave Dubrovnik, dostupno na www.portdubrovnik.hr/statistika/ (pristupljeno 23. 1. 2022.)

Kako je već rečeno, prikazom na Grafikonu 1. izvršen je grafički prikaz na kojem je vidljivo koliki je broj ticanja kruzera u Luku Dubrovnik, za svaku godinu u promatranom razdoblju te za svaki pojedinačni mjesec.

S ciljem opsežnijeg prikaza brojki za svaku godinu i svaki mjesec zasebno, u nastavku rada se prikazom u Tablici 3. sve navedeno opsežnije prikazuje.

Tablica 3. Dinamika prometa brodova u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine

| Godina/ Mjesec | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | UKUPNO |
|-----------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|--------------|
| 2011. | 9 | 9 | 8 | 29 | 52 | 66 | 62 | 59 | 80 | 72 | 31 | 7 | 484 |
| 2012. | 2 | 2 | 4 | 42 | 64 | 65 | 62 | 67 | 69 | 76 | 26 | 7 | 486 |
| 2013. | 3 | 6 | 11 | 30 | 74 | 72 | 71 | 74 | 89 | 83 | 32 | 8 | 553 |
| 2014. | 0 | 6 | 6 | 34 | 63 | 65 | 56 | 59 | 75 | 66 | 24 | 6 | 460 |
| 2015. | 2 | 6 | 6 | 26 | 55 | 63 | 69 | 69 | 76 | 73 | 25 | 5 | 475 |
| 2016. | 0 | 7 | 14 | 46 | 63 | 67 | 63 | 71 | 84 | 75 | 29 | 10 | 529 |
| 2017. | 5 | 4 | 10 | 32 | 53 | 61 | 66 | 62 | 63 | 64 | 17 | 6 | 443 |
| 2018. | 3 | 5 | 11 | 0 | 57 | 63 | 63 | 67 | 63 | 56 | 18 | 8 | 414 |
| 2019. | 2 | 8 | 17 | 31 | 58 | 69 | 64 | 66 | 63 | 73 | 23 | 12 | 486 |
| 2020. | 2 | 4 | 3 | 1 | 2 | 2 | 6 | 10 | 12 | 2 | 1 | 2 | 47 |
| 2021. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 15 | 24 | 25 | 28 | 28 | 11 | 3 | 139 |
| Ukupno 2011. – 2021. | | | | | | | | | | | | | 4.516 |

Izvor: izrada autorice prema statističkim podacima dostupnima na mrežnoj stranici Lučke uprave Dubrovnik, dostupno na www.portdubrovnik.hr/statistika/ (pristupljeno 23. 1. 2022.)

Promatrajući Tablicu 3., u kojoj je prikazana dinamika prometa brodova u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju od 2011. do 2021., vidljiv je ukupan broj kruzera koji su uplovili u luku za svaki mjesec i za svaku godinu.

Godina koja je imala najveći broj ticanja kruzera, njih 553, bila je 2013. godina. Najmanje zabilježen broj kruzera bio je 2020. s obzirom na to da se tada cijeli svijet, koji je godinu prije zbog pandemije Covida-19 “zastao”, počeo polako osvajati na noge. Najmanji broj kruzera uplovljava tijekom prva tri i posljednja dva mjeseca u godini, s obzirom na to da je ovaj oblik turizma sezonalan, no naspram drugih oblika ima malo izraženiju predsezonu i postsezonu.

Ukupan broj ticanja kruzera u 2011. bio je 484. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu rujnu, njih 80. U siječnju je uplovilo 9 kruzera, kao i u veljači, njih 8 u ožujku, 29 u travnju, 52 u svibnju, 66 u lipnju, 62 u srpnju, 59 u kolovozu, 72 u listopadu, 31 u studenom i 7 u prosincu.

U 2012. ukupan broj ticanja kruzera bio je 486. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu listopadu, njih 76. U siječnju je uplovilo 2 kruzera, kao i u veljači, njih 4 u ožujku, 42 u travnju, 64 u svibnju, 65 u lipnju, 62 u srpnju, 67 u kolovozu, 69 u rujnu, 26 u studenom i 7 u prosincu.

Godine 2013. ukupan broj ticanja kruzera bio je 553. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu rujnu, njih 89. U siječnju je uplovilo 3 kruzera, u veljači 6, njih 11 u ožujku, 30 u travnju, 74 u svibnju, 72 u lipnju, 71 u srpnju, 74 u kolovozu, 83 u listopadu, 32 u studenom i 8 u prosincu.

U 2014. ukupan broj ticanja kruzera bio je 460. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu rujnu, njih 75. U siječnju nije uplovio niti jedan kruzer, u veljači i u ožujku njih 6, u travnju 34, u svibnju 63, u lipnju 65, u srpnju 56, u kolovozu 59, u listopadu 66, u studenom 24, a njih 6 u prosincu.

Godine 2015. ukupan broj ticanja kruzera bio je 475. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu rujnu, njih 76. U siječnju je uplovilo 2 kruzera, u veljači i ožujku njih 6, u travnju 26, u svibnju 55, u lipnju 63, u srpnju i kolovozu 69, u listopadu 73, u studenom 25 i njih 5 u prosincu.

Ukupan broj ticanja kruzera u 2016. bio je 529. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu rujnu, njih 84. U siječnju nije bilo uplova kruzera, 7 u veljači, 14 u ožujku, 46 u travnju, 63 u svibnju, 67 u lipnju, 63 u srpnju, 71 u kolovozu, 75 u listopadu, 29 u studenom i 10 u prosincu.

Godine 2017. ukupan broj ticanja kruzera bio je 443. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu srpnju, njih 66. U siječnju je uplovilo 5 kruzera, 4 u veljači, njih 10 u ožujku, 32 u travnju, 53 u svibnju, 61 u lipnju, 62 u kolovozu, 63 u rujnu, 64 u listopadu, 17 u studenom i 6 u prosincu.

U 2018. ukupan broj ticanja kruzera bio je 414. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu kolovozu, njih 67. U siječnju je uplovilo 3 kruzera, 5 u veljači, njih 11 u ožujku, u travnju nije bilo uplova kruzera, 57 u svibnju, 63 u lipnju i srpnju (pojedinačno gledano), 63 u rujnu, 56 u listopadu, 18 u studenom i 8 u prosincu.

Godine 2019. ukupan broj ticanja kruzera bio je 486. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu listopadu, njih 73. U siječnju je uplovilo 2 kruzera, 8 u veljači, 17 u ožujku, 31 u travnju, 58 u svibnju, 69 u lipnju, 64 u srpnju, 66 u kolovozu, 63 u rujnu, 23 u studenom i 12 u prosincu.

Godine 2020. ukupan broj ticanja kruzera bio je 47. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u mjesecu rujnu, njih 12. U siječnju je uplovilo 2 kruzera, 4 u veljači, 3 u ožujku, 1 u travnju, 2 u svibnju i lipnju, 6 u srpnju, 10 u kolovozu, 2 u listopadu, 1 u studenom i 2 u prosincu.

U 2021. ukupan broj ticanja kruzera bio je 139. Promatrano po mjesecima, najviše kruzera uplovilo je u rujnu i listopadu, njih 28 u oba mjeseca. U mjesecima od siječnja do svibnja uplovio je po 1 kruzer (u svakom mjesecu pojedinačno), 15 njih u lipnju, 24 u srpnju, 25 u kolovozu, 11 u studenom i 3 u prosincu.

Postotak u ukupnom udjelu od 4.516 uplovljenih kruzera, po godinama i njihovim mjesecima, prikazan je u Tablici 4.

Tablica 4. Udio kruzera u ukupnom prometu u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju od 2011. do 2021., pregled po mjesecima, prikazano u %

| Godina/ Mjesec | 2011. | 2012. | 2013. | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1. | 1,85 | 0,41 | 0,54 | 0 | 0,42 | 0 | 1,12 | 0,75 | 0,41 | 4,25 | 0,71 |
| 2. | 1,85 | 0,41 | 1,08 | 1,30 | 1,26 | 1,32 | 0,9 | 1,20 | 1,64 | 8,51 | 0,71 |
| 3. | 1,65 | 0,82 | 1,98 | 1,30 | 1,26 | 2,64 | 2,25 | 2,65 | 3,49 | 6,38 | 0,71 |
| 4. | 5,99 | 8,64 | 5,42 | 7,39 | 5,47 | 8,69 | 7,22 | 0 | 6,37 | 2,12 | 0,71 |
| 5. | 10,74 | 13,16 | 13,38 | 13,69 | 11,57 | 11,90 | 11,96 | 13,76 | 11,93 | 4,25 | 0,71 |
| 6. | 13,63 | 13,37 | 13,01 | 14,13 | 13,26 | 12,66 | 13,76 | 15,21 | 14,19 | 4,25 | 10,79 |
| 7. | 12,80 | 12,75 | 12,83 | 12,17 | 14,52 | 11,90 | 14,89 | 15,21 | 13,16 | 12,76 | 17,26 |
| 8. | 12,19 | 13,78 | 13,38 | 12,82 | 14,52 | 13,42 | 13,99 | 16,80 | 13,58 | 21,27 | 17,98 |
| 9. | 16,52 | 14,19 | 16,09 | 16,30 | 16 | 15,87 | 14,22 | 15,21 | 12,96 | 25,53 | 20,14 |
| 10. | 14,87 | 15,63 | 15 | 14,34 | 15,36 | 14,17 | 14,44 | 13,52 | 15,02 | 4,25 | 20,14 |
| 11. | 6,4 | 5,34 | 5,78 | 5,21 | 5,25 | 5,48 | 3,83 | 4,34 | 4,73 | 2,12 | 7,91 |
| 12. | 1,44 | 1,44 | 1,44 | 1,30 | 1,05 | 1,89 | 1,35 | 1,93 | 2,46 | 4,25 | 2,15 |

Izvor: izrada autorice prema statističkim podacima dostupnima na mrežnoj stranici Lučke uprave Dubrovnik, dostupno na www.portdubrovnik.hr/statistika/ (pristupljeno 23. 1. 2022.)

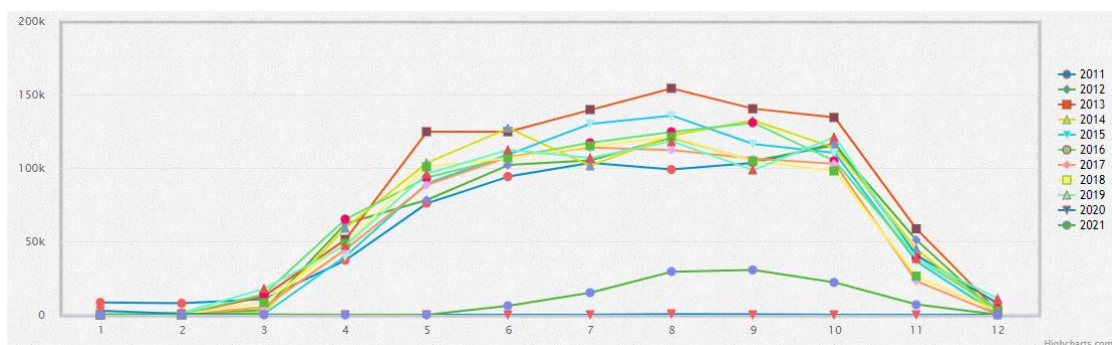
Promatrajući Tablicu 4., uočavamo postotak prometa brodova u Luci Dubrovnik u 10-godišnjem razdoblju, prikazano po mjesecima. Ono što je najuočljivije je činjenica da je kruzizam sezonalan, a u prva tri mjeseca u godini (siječanj, veljača i ožujak) izražena je slabija potražnja, točnije ticanje kruzera u luku, s oscilacijom od 0 % do 8,51 % ticanja promatrajući desetogodišnje razdoblje. Najveći postotak u promatranom razdoblju bio je 2020. kada je, nakon pandemije Covida-19, u luku pristalo svega desetak posto kruzera, njih 47.

Manja potražnja, odnosno manji broj ticanja kruzera u Luku Dubrovnik, izraženija je također u posljednja dva mjeseca u godini (studeni i prosinac), s oscilacijom od 1,05 % do 7,91 % promatrano u desetogodišnjem razdoblju. Najveći zabilježeni postotak bio je 2021., 7,91 %, kada je u grad uplovilo tri puta više kruzera (139) u odnosu na 2020., no opet daleko od brojki prije pandemije.

Smanjenje broja uplovljenih kruzera istovremeno bilo je upravo ono što je i bio primarni cilj usklađen s projektom "Poštujmo Grad!", u smjeru s ciljevima i planovima koji su u suradnji s CLIA-om 2018. provedeni kako bi se od masovnog turizma prebacili na održivi.

U nastavku rada je grafičkim prikazom (Grafikon 2.) prikazana dinamika prometa putnika u Luci Dubrovnik u desetogodišnjem razdoblju, od 2011. do 2021. godine.

Grafikon 2. Dinamika prometa putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine



Izvor: preuzeto s mrežne stranice Lučke uprave Dubrovnik, dostupno na www.portdubrovnik.hr/statistika/ (pristupljeno 23. 1. 2022.)

Kako je već rečeno, na Grafikonu 2. vidljiv je grafički prikaz koji prikazuje koliki je promet putnika u Luci Dubrovnik, za svaku godinu i mjesec pojedinačno u promatranom razdoblju. S ciljem opsežnijeg prikaza brojki za svaku godinu i svaki mjesec zasebno, sve navedeno prikazuje se detaljnije u nastavku rada u Tablici 5.

Tablica 5. Dinamika prometa putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine

| Godina/ Mjesec | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | UKUPNO |
|-------------------|-------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|------------------|
| 2011. | 8.390 | 7.846 | 10.569 | 37.161 | 75.967 | 94.125 | 103.361 | 98.957 | 103.428 | 116.626 | 40.627 | 7.668 | 704.725 |
| 2012. | 98 | 91 | 3.241 | 62.010 | 78.266 | 101.982 | 105.055 | 120.730 | 104.863 | 115.389 | 50.985 | 377 | 743.087 |
| 2013. | 135 | 295 | 12.629 | 51.305 | 124.718 | 124.662 | 139.476 | 154.173 | 140.328 | 134.342 | 58.519 | 2.327 | 942.909 |
| 2014. | 0 | 277 | 1.698 | 59.172 | 103.546 | 127.101 | 101.480 | 122.071 | 132.390 | 113.626 | 44.792 | 259 | 806.412 |
| 2015. | 87 | 557 | 550 | 39.884 | 89.414 | 109.148 | 129.972 | 135.671 | 116.250 | 110.292 | 36.392 | 217 | 768.434 |
| 2016. | 141 | 376 | 14.006 | 65.064 | 93.431 | 107.284 | 117.075 | 124.481 | 130.703 | 104.661 | 38.523 | 4.171 | 799.916 |
| 2017. | 324 | 177 | 5.225 | 44.628 | 88.511 | 107.501 | 113.908 | 112.136 | 106.347 | 102.826 | 22.947 | 282 | 704.812 |
| 2018. | 145 | 249 | 8.481 | 48.842 | 100.876 | 106.717 | 114.739 | 121.081 | 104.591 | 98.005 | 26.292 | 2.413 | 732.431 |
| 2019. | 53 | 1.530 | 17.714 | 47.307 | 96.087 | 112.398 | 106.894 | 118.111 | 98.485 | 121.151 | 38.196 | 10.998 | 768.924 |
| 2020. | 2.730 | 618 | 184 | 0 | 0 | 0 | 26 | 435 | 330 | 0 | 0 | 0 | 4.323 |
| 2021. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.138 | 15.010 | 29.283 | 30.539 | 22.017 | 7.075 | 68 | 110.130 |
| 2011. - 2021. | | | | | | | | | | | | | 7.086.103 |

Izvor: izrada autorice prema statističkim podacima dostupnima na mrežnoj stranici Lučke uprave Dubrovnik, dostupno na www.portdubrovnik.hr/statistika/ (pristupljeno 23. 1. 2022.)

Promatrajući Tablicu 5., u kojoj je prikazana dinamika prometa putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju od 2011. do 2021., vidljiv je ukupan broj posjetitelja za svaki mjesec i godinu. Najrekordnija godina bila je 2013. s ukupno 942.909 putnika. Najmanje zabilježena brojka očekivano je bila 2020., 4.323 putnika.

Promatrajući broj putnika od 2011. do 2013. vidljiv je rast, a 2014. i 2015. došlo je do pada broja putnika. Ponovni porast broja putnika dogodio se 2016., sljedeće godine se opet bilježi pad, 2018. zabilježen je rast koji se nastavio i u 2019., a nakon toga, zbog Covida-19, u 2020. dolazi do naglog pada. U 2021. uočljivo je postepeno povećanje broja putnika koje će u budućnosti sigurno opet rasti.

U nastavku rada, u Tablici 6., prikazat će se udio putnika s kruzera u ukupnom broju putnika u Luci Dubrovnik u razdoblju od 2011. do 2021. godine.

Tablica 6. Udio putnika s kruzera u ukupnom broju putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021., izraženo u %

| Godina/ Mjesec | 2011. | 2012. | 2013. | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 2020. | 2021. |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1. | 1,19 | 0,01 | 0,01 | 0 | 0,01 | 0,01 | 0,04 | 0,02 | 0,01 | 63,15 | 0 |
| 2. | 1,11 | 0,01 | 0,03 | 0,03 | 0,07 | 0,04 | 0,02 | 0,03 | 0,19 | 14,29 | 0 |
| 3. | 1,49 | 0,43 | 1,33 | 0,21 | 0,07 | 1,75 | 0,74 | 1,15 | 2,30 | 4,25 | 0 |
| 4. | 5,27 | 8,34 | 5,44 | 7,33 | 5,19 | 8,13 | 6,33 | 6,66 | 6,15 | 0 | 0 |
| 5. | 10,77 | 10,53 | 13,22 | 12,84 | 11,63 | 11,68 | 12,55 | 13,77 | 12,49 | 0 | 0 |
| 6. | 13,35 | 13,72 | 13,22 | 15,76 | 14,20 | 13,41 | 15,25 | 14,57 | 14,61 | 0 | 5,57 |
| 7. | 14,66 | 14,13 | 14,79 | 12,58 | 16,91 | 14,63 | 16,16 | 15,66 | 13,90 | 0,60 | 13,62 |
| 8. | 14,04 | 16,24 | 16,35 | 15,13 | 17,65 | 15,56 | 15,91 | 16,53 | 15,36 | 10,06 | 26,58 |
| 9. | 14,67 | 14,11 | 14,88 | 16,41 | 15,12 | 16,33 | 15,08 | 14,27 | 12,80 | 7,63 | 27,72 |
| 10. | 16,54 | 15,52 | 14,24 | 14,09 | 14,35 | 13,08 | 14,58 | 13,38 | 15,75 | 0 | 19,99 |
| 11. | 5,76 | 6,80 | 6,20 | 5,55 | 4,73 | 4,81 | 3,25 | 3,58 | 4,96 | 0 | 6,42 |
| 12. | 1,08 | 0,05 | 0,24 | 0,03 | 0,02 | 0,52 | 0,04 | 0,32 | 1,43 | 0 | 0,06 |

Izvor: izrada autorice prema statističkim podacima dostupnima na mrežnoj stranici Lučke uprave Dubrovnik, dostupno na www.portdubrovnik.hr/statistika/ (pristupljeno 23. 1. 2022.)

Prema Tablici 6., uočavamo postotak prometa putnika s kruzera u ukupnom broju putnika u Luci Dubrovnik u desetogodišnjem razdoblju, prikazano po mjesecima. Kao i kod prometa brodova, ovdje je također najuočljivija činjenica da je kruzning turizam sezonalan i pretežno je u prva tri mjeseca u godini (siječanj, veljača i ožujak) izražena slabija potražnja. Ipak, uočava se da je nakon prvotnog *lockdowna* 2019., u prvom mjesecu 2020. zabilježeno 63,15 % putnika, no promatrajući ukupnu brojku putnika koja nije visoka, kao i činjenicu da su s tim brojkama pristala 2 kruzera, vidljivo je da su uplovljeni brodovi bili velikog kapaciteta. U ostalim promatranim godinama, kada se uspoređi s brojem ticanja kruzera, nije bilo toliko velikog kapaciteta.

Najveći postotak u promatranom razdoblju bio je 2020. kada je nakon Covida-19 u luku pristalo svega 10-ak posto kruzera nego inače, odnosno, njih 47.

Manji broj putnika uočljiv je, također, u posljednja dva mjeseca u godini: studenom i prosincu.

Sukladno smanjenju broja uplovljenih kruzera, što je bio cilj početka primjene i implementacije održiva kruzning turizma u Dubrovniku, vidljiv je odmak u broju pristalih brodova i broja putnika. Održivi kruzning turizam od 2018. predstavlja najviše dva kruzera istovremeno, odnosno, prema prijedlogu UNESCO-a 8.000 putnika u danu, a do te brojke se došlo na temelju relevantnih podataka, raznih brojki i izračuna podnosnog kapaciteta infrastrukture grada Dubrovnika, od povijesne jezgre, cestovne infrastrukture, svih onih koji moraju moći podnijeti te kapacitete, a da se pritom ne umanjuje kvaliteta života lokalnog stanovništva. Taj se broj, nastojanjem Lučke uprave smanjuje i na 6.000 gostiju od 2020. godine, uz manja odstupanja, a a naglaskom suradnju i sudjelovanje svih dionika.

6.5. Održivi razvoj kruzning turizma u Dubrovniku

Carić (2010., str. 162.) za održivi turizam navodi da se isti tumači kao balans između razvoja turističke industrije i zaštite okoliša. Važno je da isti zadovoljava

potrebe i turista i lokalnog stanovništva. Međutim, više nego često se događa da je nejasno identificirati razinu degradacije okoliša koja će ugroziti ovu ravnotežu.

Što se tiče održiva kruzing turizma, situacija je slična. Danas sve više destinacija bilježi mnoge probleme vezane uz kruzing turizam. Ono što uvijek postoji kod kruzing turizma upravo je činjenica da se degradiranjem same kvalitete okoliša i atraktivnosti destinacije, kruzere veoma lako može „otjerati”, točnije isti mogu krenuti u sljedeću luku. S obzirom na činjenicu da se krenulo govoriti i o općenito održivom, a gledajući današnje vrijeme i fokusirajući se pritom na kruzing turizam, i dalje nije napravljen dovoljan broj studija koje se tiču gospodarstvenog, društvenog i ekološkog aspekta. Iste postoje, no s obzirom na važnost same održivosti kruzing turizma, moglo bi ih biti mnogo više. Iz navedenog se rodila problematika mnogih odredišta koja danas nemaju potrebne alate za uspostavljanje politike i strategije koje bi omogućile učinkovito upravljanje kruzerskim turizmom (Peručić, 2020., prema Beker, 2016.).

Danas sve više destinacija traži prave alate za borbu u ovom nevidljivom ratu, ne bi li uskladile odnos ponude i potražnje, a usklađujući iste s održivošću. Važno je pametno, unaprijed i strateški planirati, provoditi i stvarati planove i akcije s ciljem poduzimanja proaktivnih mjera za osiguranje održiva kruzing turizma, kao i same održivosti destinacija i luka ticanja kruzera i njihovih putnika. Proaktivnim djelovanjem i suradnjom svih dionika moguće je postići sinergiju i ravnotežu između njih.

Nakon mnogih provedenih studija i istraživanja, jasno su znani svi negativni učinci koje kruzing turizam ostavlja na sam okoliš, gledano u globalu. Rastuća svijest o okolišu i vlastiti utjecaj na njega, kao i kvaliteta života, utjecali su na promjenu stava i načina percipiranja istoga.

Ono što nekada nismo vidjeli, danas sagledavamo. Što je veći broj kruzera koji plove i pristaju u destinacije, jasno je da se generiraju i veći negativni učinci od istoga. Adekvatnim upravljanjem održiva razvoja destinacije i održivim kruzing turizmom koristi mogu biti mnoge, a da se pritom ne ostvaruje prevelika razina negativnih učinaka.

Prostorno minimalno invazivni projekti važni su za smanjivanje mogućnosti degradacije i smanjenje ambijentalne vrijednosti. Projekti koji su potencijalno opasni za okoliš i prirodu moraju prvotno biti podložni studijama utjecaja ne bi li se donijela pravilna odluka o provedbi ili odustajanju od takvog projekta. Održivi nosivi kapacitet mora se poštivati, posebice tijekom vršne sezone kada je destinacija izložena visokom turističkom pritisku.

Svakodnevne aktivnosti lokalnog stanovništva ne smiju biti ometane od postojećih turističkih aktivnosti, a podrška lokalne zajednice turističkom razvoju ključan je faktor uspješnosti provođenja strategije. Gospodarstvo mora poticati održivost, usklađivati svoje ciljeve i strategije s ciljevima održivosti, ostvarivati profit, ali pri tome ne smije narušavati ekološki i društveni aspekt. Nijedan od ovih aspekata ne može funkcionirati bez ostalih, stoga je važno da oni djeluju i promatraju se u sinergiji, kao jedno.

„Pitanje održivosti društva i gospodarstva, posebice onog temeljenog na monokulturi masovnog turizma postaje još izraženije. Diversifikacija gospodarstva, pa i turizma, u ovoj situaciji dobiva novi, još snažniji argument. Sada ona postaje gotovo pitanje opstanka, odnosno izazov stvaranja više razine otpornosti i društva i gospodarstva, pa i samog turizma na sve, pa tako i na javno-zdravstvene i sigurnosne, ali i druge relevantne društveno-gospodarske, socijalne, financijske, geopolitičke, klimatske i prirodne krize i rizike“ (Akcijski plan Programa Poštujmo Grad! za razdoblje do 2025. godine, 2021., str. 3.).

„S turističkog aspekta, u Gradu Dubrovniku se tijekom posljednjeg desetljeća razvijao turizam visoke razine koncentracije turističkog prometa u prostoru i vremenu, s naglaskom na privatni turistički smještaj u vlasništvu fizičkih osoba te masovni kruzerski turizam. Unatoč traženju Reaktivne misije UNESCO/ICOMOS, uz strategiju razvoja turizma s posebnim osvrtom na kruzerski turizam nije dovršen drugi dio studije - akcijski plan, te ne postoji implementacija niti monitoring te studije. Nedostaje Plan nosivog kapaciteta koji je neophodan za održivo upravljanje svjetskim dobrom, uključujući i sektor turizma. Tijekom participativnog procesa održanog u okviru izrade Plana upravljanja, dionici su naglasili kako se turistički razvoj temelji na maksimiziranju dijela dobiti bez

međusobne sinergije i ukupne optimizacije, što stvara osjećaj nekoordiniranosti razvoja, improviziranja i zapostavljanja ostalih elemenata održiva turističkog razvoja (društvo, kultura i okoliš). Evidentirano je nepostojanje sustava kontinuiranog i sveobuhvatnog praćenja pozitivnih (npr. ekonomskih) učinaka i negativnih fizičkih i financijskih pokazatelja te monitoringa vezanih ekoloških i socioloških parametara. Upravo u tom kontekstu, ističe se nužnost usklađivanja potreba lokalnog stanovništva, zaštite kulturne baštine i njene turističke valorizacije kako bi se osigurao dugoročan održiv razvoj. Kako bi se ponudila adekvatna rješenja za stvaranje održiva sektora turizma, definirana je posebna tema unutar akcijskog plana usmjerena na upravljanje turizmom. Prioritet mora biti izrada nosivog kapaciteta prostora u skladu sa svim sastavnicama društva i prostora, ali i razvoj prihvatljivog sustava upravljanja posjetiteljima. Pravilan odgovor na izazove koji proizlaze iz sektora turizma vidljiv je u razvoju turizma koji stvara dodatnu ekonomsku, ekološku i baštinsku vrijednost za lokalnu zajednicu, s posebnom pažnjom na smanjenje njegova negativna utjecaja na baštinu, identitet, društvo i okoliš prostora svjetskog dobra.“ (Plan upravljanja svjetskim dobrom UNESCO-a „Starim gradom Dubrovnikom“, 2021., str. 36.)

Održivi kruzning turizam u Dubrovniku nije nova tema. Ona se provodi već jedno određeno vrijeme. Od početka same ideje i projekta „Poštujmo Grad!“ koji je započeo 2017. godine, Dubrovnik je uložio napore za stvaranje održiva proizvoda kruzning turizma koji u današnje vrijeme udovoljava domaćem stanovništvu te potrebama turista i posjetitelja. Tako se čuvaju resursi za daljnji, tj. budući razvoj destinacije.

Prema Studiji održivosti kruzning turizma u Hrvatskoj (2007., str. 18.), „svaka turistička atrakcija, kao i turističko mjesto te turistička destinacija u cjelini ima svoja prostorna ograničenja za prihvata posjetitelja. To znači da je prihvatni kapacitet destinacije/grada/mjesta/atrakcije ograničen te da veći broj posjetitelja od maksimalno prihvatljivog broja čini te lokalitete manje atraktivnim za sve posjetitelje i dugoročno može proizvesti negativne gospodarske, ekološke i društvene učinke.“

Dubrovnik je, kada se govori o održivom kruzing turizmu, krenuo u pozitivnom smjeru 2018., nakon što je godinu dana ranije dubrovački gradonačelnik Mato Franković započeo donošenje odluka za „spas“ Dubrovnika kao kruzing destinacije. Odlukom da u Dubrovnik dnevno uplovljavaju samo dva kruzera, s maksimalno 8 tisuća gostiju koji će posjetiti destinaciju tijekom jednog dana, napravljen je velik i značajan korak prema stvaranju održivijeg kruzing turizma.

Ban et al. (2014., str. 2.) navode kako su značajni svi oni izravni i neizravni ekonomski utjecaji koji se generiraju od kruzing turizma i koji imaju utjecaj na sam regionalni turizam, kao i gospodarstvo u cjelini. No kod utjecaja koji se generiraju važno je znati gdje se nalazi granica održiva kruzing turizma i kolike su razvojne mogućnosti za isti na području Dubrovnika.

Benačić (2021.) navodi da su hrvatske vlasti dobivale UNESCO-ova upozorenja što se tiče povijesne jezgre grada Dubrovnika, navodeći da ista može primiti maksimalno 8 tisuća turista istovremeno, no nerijetko je bio slučaj da je ista primala preko 10 tisuća turista. Danas je, što se tiče propisanog prihvata kruzera, dopušteno samo 2 dnevno, dok je prije bilo dopušteno čak 7 kruzera dnevno. Većina kruzera od ukupnog broja uplovljenih u luke na razini Republike Hrvatske, uplovila je upravo u Dubrovnik koji predstavlja destinaciju kruzing turizma. To dovodi do prenatrpanosti, čepova na ulazu u staru jezgru, kolapsa cestovnog prometa, a onečišćenje nije potrebno niti spominjati.

Uravnoteženo upravljanje razvojem turizma mora uključivati sve dionike, kao i lokalno stanovništvo. Odgovornost prema resursima mora se odražavati prema načelima održiva razvoja; ekonomska, socijalna, ekološka i kulturološka odgovornost. Navedeno je važno implementirati u onim destinacijama koje imaju izraženu problematiku gledajući s ekonomske i sociokulturne nestabilnosti koja je uzrokovana masovnim turizmom, a Dubrovnik se ovdje svrstava. Prije je bilo mnogo izraženije, no sada se ide u pravcu povećanja održivosti i njezine implementacije (Lučić et al., 2017. prema Ljubičić, 2016.).

Održivi kapacitet koji destinacija može podnijeti važno je uzeti u razmatranje. Govoreći o održivom kapacitetu ovdje se misli na onaj broj ljudi koji omogućuju

normalno kretanje unutar same destinacije, nakon što ti isti posjetitelji siđu s kruzera u posjet destinaciji. To podrazumijeva prihvata koji omogućuje održivost, a minimalizira svaki mogući negativni utjecaj na lokalno stanovništvo, ali i na same posjetitelje, a sve navedeno se nastoji napraviti kroz održivo i odgovarajuće planiranje tokova samih posjetitelja i kruzera koji pristaju u Dubrovnik.

Dana 9.11.2018. Lučka uprava Dubrovnik donijela je „Plan gospodarenja otpadom s brodova na području pod upravljanjem Lučke uprave Dubrovnik“. Istim planom reguliraju se načini i procedure gospodarenja brodskim akumuliranim otpadom i ostatcima brodskog tereta s brodova koji uplovljavaju na područje Lučke uprave, zaštita morskog okoliša od ispuštanja ili bacanja brodskog otpada te zaštita od onečišćenja kopnenog područja Lučke uprave Dubrovnik.

Dubrovnik je, zahvaljujući projektu „Poštujmo Grad!“, postao određeni pionir u uvođenju održiva kruzing turizma, o čemu su pisali mnogi svjetski mediji.

„Poštujmo Grad!“ (Respect the City, RTC) je „strateški istraživačko-razvojno-inovacijski projekt čiji je cilj kroz suradnju dionika i kombinaciju kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih mjera i rješenja unaprijediti pozitivne učinke turizma na ljude, zajednicu i prirodne i kulturne vrijednosti s jedne, a smanjiti negativne učinke s druge strane.“ (www.dubrovnik.hr)

Planirani ciljevi projekta odnose se na poboljšanje kvalitete života stanovništva, poboljšanje kvalitete boravka posjetitelja, unaprjeđenje rezultata turizma u destinaciji te doprinos očuvanju ljudske, društvene, kulturne, krajobrazne i prirodne resursne osnove destinacije zaštićene svjetske baštine. (www.dubrovnik.hr)

U listopadu 2021. predstavljen je „Akcijski plan projekta Poštujmo Grad! za razdoblje do 2025. godine“. U njemu se donosi „integrirani strateško-razvojni, provedbeni, tehnološki, ali i financijski okvir dinamičnog odgovora na ključne izazove, pitanja i potrebe korištenjem kombinacije kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih intervencija. One moraju proizaći iz sinergije javnih, privatnih, ali i civilnih, kao i znanstveno-istraživačkih, razvojno-inovacijskih i okolišnih čimbenika, te aktiviranjem svih dostupnih europskih i drugih izvora vanjskog i

vlastitog financiranja.” (Akcijski plan Programa Poštujmo Grad! za razdoblje do 2025. godine, 2021., str. 4.).

U akcijskom je planu pojašnjena i strateško-planska razvojna podloga projekta „Poštujmo Grad!“ te poveznice sa Strategijom razvoja turizma Republike Hrvatske, Strategijom razvoja turizma DNŽ 2012. – 2022. te ostalim nacionalnim strategijama, strategijama na razini Europske unije, kao i globalnim strategijama.

Hauswitschka (2018.) navodi da „osim dogovora o rasporedu uplovljavanja kruzera, Dubrovnik se pri izbjegavanju prevelikih gužvi služi i sustavom kamera koje broje posjetitelje pri ulasku u povijesnu cjelinu. Uz to se kroz projekt razvija i aplikacija za direktnu komunikaciju s gostima putem koje će im se savjetovati najbolje vrijeme za posjet povijesnoj jezgri...“

„Kvalitetni akcijski planovi nužni su danas više nego ikada prije kako bi se definirali konkretni smjerovi, programi i projekti koji će omogućiti kvalitetno i dinamično povlačenje ovih sredstava i ulaganje u prioritetne aktivnosti održivog, ali i regenerativnog društveno-gospodarskog oporavka ljudi, organizacija svih veličina i sektora i cijelih zajednica“ (Akcijski plan Programa Poštujmo Grad! za razdoblje do 2025. godine, 2021., str. 4.).

Za budući rast i razvoj održiva kruzina turizma od velike je važnosti izrada strategije i strateškog plana kako bi se znalo koje su to aktivnosti (ekonomske, društvene, ekološke ili pak tehnološke) na koje će se destinacija usmjeravati i na kojima će graditi održivu budućnost i održivi turizam te samim time osigurati i prosperitet same destinacije.

Važno je da se planira i provodi mjere kojima će se omogućiti rast i razvoj održiva kruzina turizma u Dubrovniku. Promet brodova i posjetitelja mora biti planiran i u skladu s maksimalnim kapacitetom same destinacije. Suradnjom dionika (Lučka uprava, Grad Dubrovnik, Turistička zajednica Grada, Policijska uprava DN, putničke i pomorske agencije) i planskim pristupom, sustavnim, osigurat će se mogućnost održiva razvoja. Konstanta koja se mora održavati važna je ako se želi i dalje generirati prihode, ali ne nauštrb onečišćenja i zagađenja, već je potrebno okrenuti se održivošću kao primarnom pogledu na sastavni dio ponude.

Suradnja među dionicima privatnog i javnog sektora stoga predstavlja iznimno važnu stavku.

S obzirom na to da je turizam uistinu veliki proždrljivac samog prostora, važno je kod samog kreiranja razvoja održiva kruzing turizma posebnu pozornost posvetiti prostornom planiranju. Oblikovanjem prostornih, ali i ambijentalnih vrijednosti putem prostornog i urbanističkog planiranja postiže se kvalitetniji održivi turizam.

Raznovrsnim rješenjima se grad Dubrovnik približio ostvarenju tog cilja i „Provedbeni urbanistički plan Grada Dubrovnika daje dovoljno mogućnosti za razvoj turizma/hotelijerstva i raznovrsnih sadržaja te rješenja koji su izravno i neizravno vezana za to područje“. Zna se da je danas vrijeme sve i da se trendovi brzo mijenjaju, stoga je pohvalno što grad tim istim dokumentima pristupa na pravilan način, redovitim mijenjanjem i nadopunjavanjem, čime osiguravaju prilagodbu samoj turističkoj dinamici, osiguravaju praćenje trendova, stvaraju dodanu vrijednost koja pospješuje kvalitetu ostvarenja turističkog iskustva. Vođenje onim bitnim sastavnicama, tj. elementima, od presudne je važnosti, te se naglasak stavlja na tri aspekta održiva kruzing turizma: ekološki, gospodarski i društveni (Strategija razvoja turizma i odredbe u kruzing turizmu na području grada Dubrovnika (I. faza), 2017., str. 12.).

Treba napomenuti kako su greške moguće, ali kroz suradnju s ostalim kruzing destinacijama može se pronaći rješenje kojim bi se tada, u slučaju pogreške (npr. uvidi se prelazak preko zacrtanog održivog nosivog kapaciteta posjetitelja unutar same destinacije u određenom danu), sama potražnja preusmjerila s jedne destinacije na drugu.

Razne su mjere kojima se mogu minimalizirati sve negativne reperkusije kruzing turizma da bi u Dubrovniku oživio održivi kruzing turizam. Zajedničkim sustavnim koordiniranim djelovanjem lokalne i regionalne uprave, TZ-om grada Dubrovnika, Lučkom upravom i ostalih dionika, održivost se može sprovesti.

Zaštita okoliša zasigurno je najbitnija stavka kada se govori o ovim mjerama. Bez nje nema ni održiva kruzing turizma u Dubrovniku. Važno je sustavnim i zajedničkim djelovanjem osmišljavati inovativne pristupe načinima zbrinjavanja

otpadnih voda s kruzera, a to bi trebale planirati lučke uprave u suradnji s gradom i TZ-om, kao i provoditi inovacije i investicije.

Iako će mnogi na prvu pomisliti kako je ovdje riječ o iznimno velikim investicijama, one itekako mogu biti isplative kroz određeno vremensko razdoblje. Naime, ovakvim pristupom otvara se mogućnost dodatne zarade koja bi išla lučkoj upravi, a također bi se prelijevala i na sve ostale dionike jer taj isti prihod, koji se generira, kruži i osigurava benefite mnogima.

Danas je kružna ekonomija postala skoro pa standardni način provedbe prikupljanja, odvoza i odlaganja otpada, no u mnogim se destinacijama još uvijek ne provodi adekvatno. No važno je da je odrađen pomak s mjesta kada je riječ o tome. Recikliranje je danas postalo sve izraženije. Uspostavljanjem nadzora nad otpadom koji kruzeri proizvode i predaju osigurava se adekvatno zbrinjavanje istoga.

Spajanjem kruzera dok su na pristaništima na kopnenu električnu energiju osigurava da se u velikoj razini minimalizira samo onečišćenje zraka ispušnim plinovima sa samog kruzera.

Promocija danas igra iznimno važnu ulogu, posebice jer danas svi preporuke traže *online*, a svakodnevno im iskaču razni oglasi plaćenih i neplaćenih promocija.

Promoviranjem održiva kruzing turizma u Dubrovniku pobudit će se svijest o važnosti istoga kod onih kod kojih do sada nije. Mnogo je onih koji imaju u sebi usađenu i razumiju potrebu same održivosti, održiva načina ponašanja i djelovanja, no još uvijek je veliki broj onih koji sa svojim rudimentarnim sklopom razmišljanja i djelovanja čine kontradiktorne stvari od onih koje bi trebali.

7. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE STAVOVA KLJUČNIH DIONIKA

7.1. Intervju

U kolovozu 2021. proveden je intervju s gradonačelnikom grada Dubrovnika.

Danas je Dubrovnik jedina prepoznata destinacija u Republici Hrvatskoj koja nema samo relevantne nagrade, brojke, kontinuiranu informiranost i rast, već i projekte i trud samog gradonačelnika te zalaganje kroz njegove mandate.

Intervju se, prema dopuštenju gradonačelnika grada Dubrovnika, predstavlja u nastavku rada.

Održivi kruzing turizam može se uključiti u održivu praksu i poslovanje, no pitanje je na koje načine te ima li isto smisla u našem turističkom okruženju?

Prema riječima gradonačelnika, održivi kruzing turizam je različit za svaku destinaciju, polazeći od činjenice da svaka ima neki svoj parametar održivosti te prihvatni kapacitet koji određena destinacija može podnijeti. U Dubrovniku se zaključilo da održivi kruzing turizam za njih predstavlja najviše dva kruzera istovremeno. Ova konstatacija bazirana je na relevantnim podacima, raznim brojkama i izračunima podnosnog kapaciteta infrastrukture grada Dubrovnika, od povijesne jezgre, cestovne infrastrukture i svega onog što mora moći „podnijeti“ te kapacitete, a da se pritom ne umanjuje kvaliteta života lokalnog stanovništva.

Ključ održivosti leži u činjenici da je važno napraviti jasan „balans“ između stanovnika i posjetitelja. Ovdje je naglašeno da jedan ne smije remetiti drugoga, njegovu kvalitetu života ili kvalitetu pružene usluge. Navedeno se smatra ključem održivosti kruzina turizma u gradu Dubrovniku.

Sukladno tome, kroz razjašnjenje i raščlambu, upravo su do dva kruzera ono što će osigurati održivi kruzing turizam jer isti korespondira s gospodarske strane, sa strane fizibilnosti, sa strane kvalitete pružene usluge i posebno sa strane kvalitete života sugrađana u Dubrovniku.

Posljednjih par godina govorilo se da bi kruzere trebalo izbaciti iz Dubrovnika u potpunosti, no gradonačelnik je bio oštro protiv toga. Osnova njegovog protivljenja, rekao je, bila je teza da se nikad ne smiješ osloniti samo na jednu vrstu gostiju, na jednu nacionalnost ili samo na jedan specifični oblik unutar gospodarske grane turizma. Zašto? Zato što će, neminovno, doći do “pucanja” tog jednog u jednom trenutku, a onda se nema vremena bez gubitaka vratiti i “okrenuti” drugima.

„Korona kriza je pokazala da se može dogoditi i apsolutno gašenje svih grana turizma te je istovremeno i osvijestila o bitnosti potrebnog turizma kao glavne gospodarske aktivnosti u gradu Dubrovniku o kojem ovisi i od kojeg živi gotovo 90 % stanovnika grada. Istovremeno, to ne daje za pravo da se grad „rasproda“ zato što se na taj način brzo želi domoći novca i vratiti se “starom-normalnom”, nego je ta korona kriza zapravo pružila jednu sjajnu priliku za odličan “pravi početak.“

Govoreći o “pravom početku”, gradonačelnik naglašava onu vrstu početka gdje mi sami imamo kontrolu i adekvatno upravljamo turizmom jer je isto od značajne važnosti za opstanak, posebice održiva turizma. Naime, kroz upravljanje razvojem turizma dolazi do toga da segment kvalitete apsolutno raste, dok bi pritom i zadovoljstvo samih stanovnika trebalo na jednak način rasti jer se financijski povećava njihov budžet, istovremeno ne remeteći njihov životni mir koji imaju nakon što se vrate sa svog posla (u većini slučajeva kao turistički djelatnici).

Ideja o provedbi krizing turizma u destinaciji nastala je riječima svjetskih medija o smrti Dubrovnika te se tada nastupilo s projektom „Poštujemo Grad!“.

U lipnju 2017. odjednom su započeli bombastični natpisi i članci vodećih svjetskih medija o smrti Dubrovnika (BBC, CNN, Sky News, Daily Telegraph i ostali), grada koji umire pod hordama gostiju. Malo je reći da su takvi napisi bili uistinu velik napad na sam grad i turizam koji se odvija u njemu, ali isti ti natpisi nisu bili daleko od istine, omogućili su otvaranje očiju pred onim što je istina.

Kvalitete pružene usluge tada uistinu gotovo da i nije bilo. Tada je bilo istaknutije natjecanje grada s brojem kruzera koji će stići u Dubrovnik, grad se natjecao u tome da ima šest kruzera istovremeno, da su tisuće ljudi poslagane kao sardine u povijesnoj jezgri, a ne može se niti ući niti izaći. Samo na ovom primjeru je sasvim jasno zašto su vodeći mediji pisali što su pisali. Što bi bilo kad bi bilo, to se nitko nije zapitao. Što da se nešto dogodi u povijesnoj jezgri, koji su to evakuacijski izlazi? Što i kako, na koji način se može i treba raditi za dostizanje bolje i kvalitetnije budućnosti? Iz svega uviđenog, kada se znalo što prvo treba napraviti, pokrenut je program „Poštujmo Grad!“, iza čijeg se slogana krije poziv za sve one koji dolaze u grad, one dionike u turizmu koji dovode goste u grad, ali i same stanovnike, potičući ih na činjenicu da poštujemo grad svi skupa i da ćemo tako napraviti jednu održivost same destinacije. U startu je sam program promatran s podsmjehom, no isti je trajao samo kratko vrijeme jer su ljudi ubrzo uvidjeli kolika je odlučnost i požrtvovnost u svemu tome, kao i da će se posao i napraviti.

Programom je osigurano mnogo, smanjili su se brojevi stolova i stolica u povijesnoj jezgri ne bi li se povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada. Smanjili su broj suvenirnica koje su koristile javne prostore za prodaju samih suvenira. Nadalje, kontaktirali su vodeću organizaciju kruz kompanija, CLIA-u, s kojom su dogovorili način uspostavljanja dugoročne održivosti destinacije. Upravo je zahvaljujući CLIA-i izrađen jedan strateški dokument održivosti destinacije koji je kroz financiranje UNESCO-a odradilo GSTC udruženje koje je vezano uz UNESCO i koje je u tom svom izvješću ocijenilo Dubrovnik kao destinaciju sa 70 % održivosti prema kriterijima UNWTO-a. Ova ocjena došla je svega dvije godine nakon početka provedbe projekta „Poštujmo Grad!“, a ista je predstavljala izniman napredak u odnosu na ono što je bilo prije toga. Iako tada nisu rađene nikakve studije, kroz samo oko promatrača bilo je dovoljno da se utvrdi kako početna situacija nije ni u najmanju ruku bila dobra.

Uspjeh bilo koje destinacije, ne samo u Republici Hrvatskoj nego i šire, ne može se mjeriti isključivo i jedino parametrom ostvarenog broja noćenja. Opet, s druge

strane, taj isti parametar je onaj kojeg treba uvažavati, ali nikako ne smije biti jedini, a najmanje glavni. Njime se služi kao indikatorom, ali istovremeno, ostvarivanjem broja noćenja nikad se ne ulazi u genezu toga koliki je broj noćenja ostvaren i u kojoj kategoriji. U Hrvatskoj se ponovno vraća tim starim mjerilima ostvarivanja broja noćenja pa je onda vidljivo da je Rovinj ostvario trenutno najveći broj noćenja. Ali nismo to klasificirali na način koliko toga je ostvareno u kampovima, a koliko u hotelima jedne, dvije, tri, četiri ili pet zvjezdica. Vir je odmah iza Rovinja i ostvaruje drugi najveći broj noćenja u Republici Hrvatskoj. A ne ulazimo u genezu toga da je to zapravo ostvareni broj noćenja u privatnom smještaju. Uzevši samo Vir kao primjer, može se isto tako uzeti samo jedan dubrovački hotel s pet zvjezdica i zaključiti zapravo da taj jedan hotel s pet zvjezdica ostvaruje veći *income* od cijelog Vira zajedno. Dakle, to je taj segment turističkog uspjeha kojeg se mora promatrati kroz različita mjerila i parametre te se ne može uspoređivati, što bi rekli stari ljudi „babe i žabe”, jer navedeno jednostavno ne ide.

Polazeći iz tih grešaka, pokušavajući naučiti i pouku priče, u gradu su se okrenuli nekoj svojoj drugačijoj priči. Ovdje je fokus stavljen na kvalitetu i ista se forsira kako bi pružene usluge bile dugoročno isplative, ali gradonačelnik navodi kako je činjenica da se već počelo isplaćivati. Prema njegovima navodima, nikad više privatnih aviona u Dubrovniku nije bilo nego ove godine. Sve moguće vile su rasprodane, a gosti nikad nisu bili bolji i kvalitetniji.

Ključni pomak koji se napravio jest odmak od *short-break* destinacije. Sada se to promijenilo. Dubrovnik bilježi manji broj dolazaka, a veći broj ostvarenih noćenja. To je ono što su u gradu i željeli: da Dubrovnik ne bude izletnički grad jer se u to pomalo počeo pretvarati. Ovim pomakom ciljalo se prema tome da ljudi koji dođu u Dubrovnik budu na odmoru, da koriste usluge hotela, plaža i ostaloga te da ovdje budu minimalno sedam dana. Gradonačelnik zaključuje da u konačnici idu upravo u tom smjeru.

Neki bi se možda zapitali kakve veze prethodni uvod ima s kruzjerima. Naime, gosti s kruzera svojevremeno su iritirali goste koji su boravili privatnom smještaju, apartmanskom ili hotelskom, i to zato što su ti isti gosti smatrali da im gosti s

kruzera na jedan način krađu grad, krađu jedan dio Dubrovnika, točnije njihovog vremena.

Međutim, promjenom paradigme i uvođenjem maksimalno dva kruzera i *minimum stay* politikom (nema više manje od 6 sati pristanka kruzera, a iduće godine ići će se s 8 sati) nema više manje kraćeg boravka. Ovim potezom osigurala se transformacija Dubrovnika u grad koji prihvaća, ali istovremeno i upravlja svojim turizmom.

Kao primjer je kruzer kompanije MSC koji dolazi u šest sati ujutro i odlazi u deset sati navečer. Gost s tog kruzera, zapravo, konzumira sve usluge u gradu: od restorana, kafića, trgovina, muzeja, zidina, a sve bez gužve. Sve se može kad se ima vremena i to je ono što je ključno. Paradigma upravljanja putovanjima i itinerarima kruz kompanija mora se promijeniti. „Nije cilj da prema itineraru posjetite deset gradova u deset dana. Bolje je posjetiti pet, a posjetiti ih kako treba, nego deset na brzinu protrčati.“ Kako gradonačelnik konstatira: „Jer kad si ti ujutro došao s MSC-om u 6 sati i otišao u podne, što si vidio? Ništa!”

Idu li kvaliteta i održivost u turizmu ruku pod ruku? Koji su najvažniji aspekti komuniciranja održivosti u turizmu?

Ovdje je gradonačelnik komentirao da su kvaliteta i održivost u turizmu dvije stavke koje postižu sinergiju. Ako postoji održivost, tada ima i kvalitete, no ako nema održivosti, nema niti kvalitete ili iznimno ista može biti na uistinu niskim razinama. „Jer koliko čovjek po svom habitusu voli ući u restoran u kojem ima mnogo ljudi s jedne strane, s druge strane ne voli ući u restoran u kojem je čovjek natrpan jedan na drugom, ali istovremeno, ne voli ni ući u restoran u kojemu je od deset stolova samo jedan zauzet jer mu to daje osjećaj da nešto, isto tako, nije u redu.”

Upravo iščitavajući iz ovih riječi, jasno je da je balans i postizanje sredine i njezino održavanje ključno. Zato je pojam održivosti taj koji u biti uvodi i stvara određeni balans između svega toga, ne bi li se pružila ona nužno potrebna kvaliteta pružene usluge.

Najvažniji aspekti komuniciranja održivosti u turizmu su sve ovo posljednje što smo radili. Ključno je komunicirati da je centralna figura u cijeloj priči uvijek stanovnik jer se njegovom srećom omogućuje tri puta bolje pružena kvaliteta usluge. Prije pandemije su turisti i gosti počeli iritirati stanovnike, unatoč činjenici da od istih žive. To je bila kap koja je prelila čašu, a upravo je korona kriza dala određeni *reset* postavki, ali se i podsvijest stanovnika i ljudi resetirala te promijenila na način da poštujemo one koji dolaze u grad, istovremeno očekujući da će oni poštivati i nas. Stanovnici su ti koji predstavljaju ključnu figuru same održivosti jer su oni ti koje čine destinaciju. Nitko ne želi doći u prazan grad.

Održivost se okreće prema tome da su posjetitelji zadovoljni što je lokalno stanovništvo tamo, a ne da je suprotno. Na mnogobrojnim svjetskim turističkim kongresima na kojima je gostovao gradonačelnik, stalno je naglašavao kako je ključna figura održivosti upravo taj stanovnik destinacije i sve je bilo više onih koji su se slagali s njim jer osim smjernica poštivanja gospodarstva i gospodarskih aktivnosti, ključ je i zadovoljstvo stanovnika. Kada je on zadovoljan prihodima, rashodima i brojkom gostiju, onda je život svih nas kvalitetniji i bolji.

Odgovorni turistički razvoj kruzing turizma važna je stavka, kao i aktivnosti koje se provode u smislu održivosti istoga.

Natječaja i potpora koji podržavaju održive i zelene projekte u turizmu ima i upravo se kroz njih odvija poticanje destinacija da razvijaju kruzing turizam jer se njima stimulira odlazak gospodarstva upravo u tom smjeru. Što se tiče Dubrovnika, on sudjeluje u projektu Ministarstva turizma Republike Hrvatske kod izrade studije održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom grada Dubrovnika. Kada se grad prijavio na ovaj program, točnije projekt, od Ministarstva su sukladno mogućnostima dobili 123.500 kuna kako bi mogli financirati svoj projekt. Gradonačelnik navodi kako je to značajna financijska potpora koja je pokrila 90 % troškova projekta i to je važna stavka jer se poticanjem ide u pravom smjeru, smjeru održivosti. Time se potiče održivost. Projekt potiče brojne gospodarstvenike, bez obzira na to radi li se o gradovima, regionalnim jedinicama regionalne samouprave, županijama ili o pojedinačnim

gospodarskim subjektima, jer jednom kad projekt krene u tom smjeru, onda on uistinu ide.

Ministarstvo turizma Republike Hrvatske samim prepoznavanjem te činjenice te istovremeno, kroz taj program grada Dubrovnika s akcijskim planom, značajno razmatra segment razvoja kruzing turizma. Nekadašnji način gledanja na uspješnost kruzing turizma bio je krivi. Glavni parametar uspjeha nekada je bio ukupan broj gostiju, onda broj gostiju koji je na kruzeru došao u destinaciju tijekom godine, a zatim je glavno mjerilo protivnika kruzera bila činjenica da je ove godine došlo 800 tisuća gostiju, sljedeće se planira milijun. Dakle, to je loše. Što se tiče promatranja tih brojki u „lošem” pogledu, one ne moraju biti loše ako se pravilno rasporede. Nije isto prihvat milijun gostiju kroz razdoblje od godine dana ili dva mjeseca. Dakle, raspored brojki je važan i on će odrediti je li loše ili nije. Kvalitetnim i pravilnim raspoređivanjem milijun posjetitelja kroz godinu dana znači da je održivost tu neupitna. Navedeno predstavlja ključ, potrebno je što bolje napraviti dobar i kvalitetan raspored unutar određenog vremenskog termina od godine dana i isti dovodi do uspjeha. Međunarodni mediji su vrlo često znali postaviti pitanje o zabilježenom broju gostiju s kruzera u ovoj godini i godini prije, no ono što bi im se dalo kao odgovor jest da nije sve u brojevima, nego u protoku.

Financiranje održivih provedbenih aktivnosti mora biti poduprto, kao i zelenih projekata u kruzing turizmu, kako bi se destinacija potaknula na razvoj održiva kruzing turizma.

Održive provedbene aktivnosti u Dubrovniku financiraju se, sukladno odluci Vlade Republike Hrvatske, kroz kruz pristojbu. Od 2021. prvi put se počela naplaćivati. Upravo zahvaljujući tim prihodima od kruzing pristojbe, koji nisu mali već značajni, financiraju se održive aktivnosti, kao npr. uređivanje prometne i komunalne infrastrukture jer gosti s kruzera dolaskom u grad troše tu istu infrastrukturu i tu svi gube. Upravo se na ovaj način financiranja održivih provedbenih aktivnosti nastoji značajno doprinijeti i povećanju kvalitete usluge života, ali i pružene usluge svim našim gostima.

U Dubrovniku su na mudar način odlučili naplatiti gostima ulazak u grad. Lukavost je ovdje jako bitna, a kako se ne bi direktno dalo do znanja da se naplaćuje ulazak u grad, naplaćivanje se odvija jednim segmentom kroz kruzingu taksu, a drugim segmentom kroz naplatu zaustavljanja na platou Pile, ali za autobuse. Čak i stanovnici kad vide da, zapravo, i grad i gradski proračun imaju benefit od tog dolaska i kruzera ili dnevnih izletničkih gostiju, onda su i oni blagonakloniji prema tom vidu gospodarske turističke djelatnosti.

Održivi kruzingu turizam ima svoje prednosti i izazove te se nastoji njegovom implementacijom smanjiti negativne aspekte nekontroliranog kruzingu turizma.

Izazov održivosti kruzingu turizma može se promatrati s tri segmenta. Prvotno, važno je izbalansirati potrebe kruzingu tržišta i benefita koje ovaj segment turizma donosi gradu. Pritom se ne smije zaboraviti očuvanje i zaštita baštine, kao i sama kvaliteta života svih naših stanovnika kojima je Dubrovnik zapravo dom.

Jasno je kako kruzingu turizam ima negativne aspekte, ali se isti mogu smanjiti na razne načine. Do sada su se postepeno krenuli smanjivati uvođenjem reda u ticanje brodova i upravljanje prometa, a u budućnosti će se usmjeriti prema boljoj organizaciji prometa, koristeći maksimalno europske fondove po pitanju novih sustava mobilne održivosti čime će se omogućiti svim posjetiteljima grada, ali i svim stanovnicima, osiguranje i kvaliteta bolje prometne organiziranosti unutar samog grada Dubrovnika i s time ponovno povećati kvalitetu života.

Disperzija turista značajna je i u budućnosti neće biti koncentrirana samo na povijesnu jezgru. Dubrovnik nije samo povijesna jezgra, on je mnogo više. Treba ga promatrati i izvan njegovih administrativnih granica jer tu ima još toga što se također može vidjeti: od Stona do Konavala, Elafita, Mljeta, Pelješca... U okruženju od nekih 60 kilometara navedeno se može vidjeti za vrijeme boravka u Luci Dubrovnik. Takva vrsta disperzije gostiju i pružanje različitih vrsta usluga pokazuju da se može ići prema onoj održivosti koja je bila ciljana i koja je naravno ključna za daljnje upravljanje Dubrovnikom i dubrovačkim turizmom.

Predviđeno je i oformljivanje namjenske radne skupine predstavnika lokalne zajednice i međunarodnih organizacija te suradnja na planiranju brige o odredištu

temeljena na UN-ovim kriterijima održivog turizma, kao i razvoj kampanje edukacije posjetitelja kroz projekt „Poštujemo Grad!“. Kroz animirani film o vitezu Orlando prezentirano je što to Orlando vidi svaki dan u gradu, a što je praktički nedopustivo i što ne žele da se dogodi u gradu. Kažnjavanje gosta nije bit, nego objašnjavanje što je to što očekujemo od njega, kako da se ponaša u gradu, a onda će se on lakše prilagoditi prilikom svog boravka.

Suradnja i pristup važni su za kvalitetnu implementaciju održivog kruzing turizma.

Održivi kruzing turizam temelji se na suradnji i pristupu. Dubrovnik je s CLIA-om kreirao sustavni, integrirani i participativni zajednički pristup usmjeren na rješavanje nekih od najvažnijih sustava u pogledu turizma na lokalnoj i svjetskoj razini. Suradnja i dalje traje te se očekuje suradnja svih sektora dubrovačkog gospodarstva i zajednice. Vizija daljnjeg razvoja turizma Dubrovnika temelji se na integraciji same zaštićene urbane cjeline grada Dubrovnika kao najveće atrakcije u Republici Hrvatskoj i jedne od najznačajnijih na cijelom Mediteranu.

O potrebi uspostavljanja održiva upravljanja govorilo se još 1991. kada je Dubrovnik bombardiran. UNESCO-vi promatrači, 6. 12. 1991., zabilježili su u svojim zapisima kako će se Dubrovnik vrlo skoro obnoviti, ali da je tada potrebno žurno uspostaviti sustav održivog upravljanja segmentima grada. Gradonačelnik napominje kako u tom razdoblju, tada, nisu ništa naučili iz toga. No s druge strane gledajući, iz današnje perspektive, pružena im je nova prilika kad je došlo do pandemije i tada je jasno iznjedrilo kako se još toga može i mora naučiti, ali i sustavno primjenjivati i djelovati u tom pravcu.

Činjenica je da će gostiju na svjetskoj, globalnoj razini, kada ova pandemija jenja, biti sve više i više. UNWTO je 2015. izbacio podatak kako će svaki četvrti stanovnik Zemlje postati putnik jer danas putovanje nije luksuz kako je nekada bilo. Danas je putovanje potreba jer čovjek nakon naporna rada ima potrebu otići nekamo i odmoriti se, napuniti baterije. Putovanja su dostupna svima, zahvaljujući *low-cost* kompanijama, brojnim kruzima i brojnim drugim vidovima turizma. Gradonačelnik napominje kako danas ljudi mogu putovati jer je to takav

način modernog komuniciranja i lakšeg putovanja. Postalo je jednostavno standard i svi putuju.

Upravo ta činjenica da svi putuju predstavlja izazov svima. S jedne strane, važno je sačuvati svjetsku spomeničku baštinu, osigurati gospodarstvu normalno funkcioniranje, ali i zaštititi dom stanovnika Dubrovnika, što svakako nije manje važno. S ciljem postizanja toga ne smije se potezati za strogim i naglo nepromišljenim mjerama. Ne treba pred one koji žele posjetiti grad stavljati ogradu, on treba biti otvoren prema svima koji ga žele pogledati i posjetiti jer ovo nije samo grad Dubrovčana, nego je svjetski biser kojega svatko želi vidjeti.

Način na koji se može osigurati održivo upravljanje i očuvanje destinacije jest komunikacija s tim istim posjetiteljima i to tako da im se poruči kada je najbolje vrijeme za dolazak u posjet ovom biseru. Upravo se ovakvim strateški promišljenim načinom upravljanja turističkom destinacijom može osigurati kretanje održivog kruzing turizma u pravilnim smjerovima, kao i općenito gledano cjelokupnog turizma. Zapravo, potrebno je omogućiti dostupnost Dubrovnika svima, ali Dubrovnika u onom svjetlu u kojem je on najljepši, a kada je u gradu ljudi - taman (kako bi to rekao gradonačelnik).

7.2. Ostali dionici

7.2.1. Metodologija istraživanja

U sklopu poslijediplomskog specijalističkog rada autorica je izradila i plasirala anketni upitnik s ciljem dobivanja uvida relevantnih dionika u promatranje i doživljavanje destinacije po pitanju važnosti održiva razvoja turizma i kruzing turizma, kao i rezultata koji su postignuti projektom „Poštujemo Grad!“.

Instrument istraživanja bio je anketni upitnik izrađen korištenjem anketnog servisa *Google Forms*, plasiran mrežnim putem relevantnim dionicima s ciljem prikupljanja potrebnih podataka.

Anketni upitnik plasiran je prvotno tijekom lipnja 2022. u obliku pilot istraživanja, testiran na uzorku od 5 relevantnih dionika kojima se omogućilo ispunjavanje upitnika, ali i kritički osvrt na isti te im je ponuđena mogućnost komentiranja i dopune pitanja.

Nakon dobivenih povratnih informacija, napravljene su manje korekcije da bi upitnik bio razumljivo i smisljeno postavljen. Po obavljenim izmjenama, finalna verzija anketnog upitnika plasirana je mrežnim putem relevantnim dionicima u srpnju 2022. godine. Autorica je anketni upitnik plasirala na društvenim mrežama *Facebook* i *Instagram* te na Dubrovačkom lokalnom oglasniku.

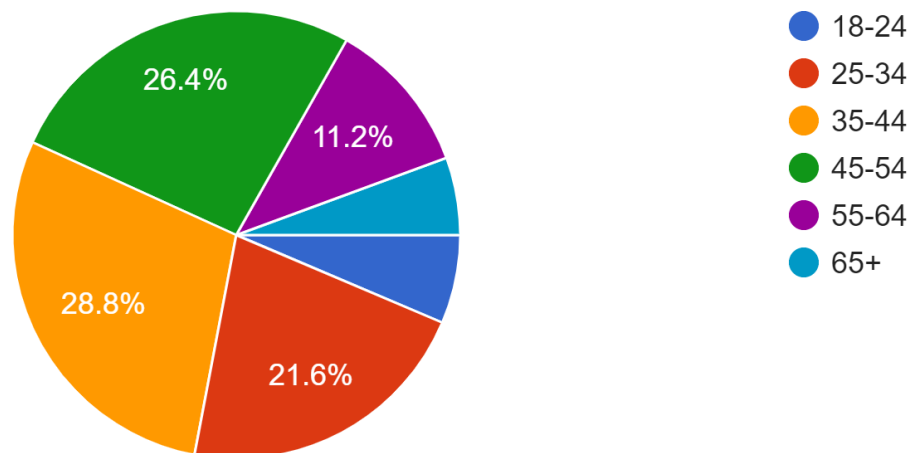
Anketni upitnik ujedno je prosljeđen na adrese e-pošte iz privatne autoričine zbirke te poslovnim suradnicima, partnerima, poduzetnicima, registrima sudskih tumača i prevoditelja, turističkim vodičima, registru arhitekata, udrugama obrtnika i prijevoznika te ugostitelja, javnim ustanovama, lokalnoj upravi te poznanicima.

Analizom podataka utvrđeno je pristupanje 125 ispitanika koji su u potpunosti odgovorili na postavljena pitanja, a rezultati ankete analiziraju se u nastavku rada.

7.2.2. Opis uzorka

Od ukupno 125 ispitanika koji su pristupili anketnom upitniku, najviše je ispitanika od 35 do 44 godine (28,8 %) te od 45 do 54 godine (26,4 %). Utvrđeno je da je najmanje ispitanika do 24 godine te iznad 65, svega 6,4 % ispitanika od 18 do 24 godine te 5,6 % od 65 + godina.

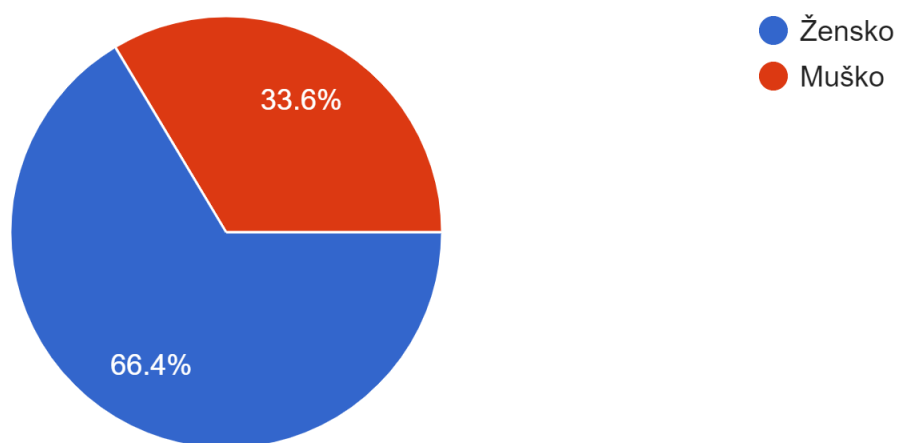
Grafikon 3. Dobna struktura ispitanika



Izvor: izrada autorice

Drugim pitanjem nastojalo se saznati spol ispitanika.

Grafikon 4. Struktura ispitanika prema spolu

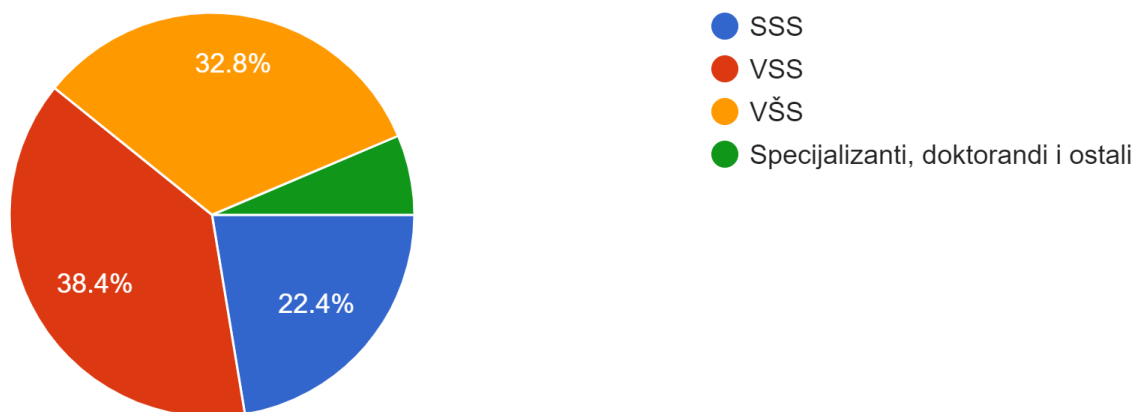


Izvor: izrada autorice

Kako je vidljivo, anketnom upitniku pristupilo je više ženskih osoba, čak 2/3 ispitanika, dok je svega 1/3 ispitanika muškog spola.

Trećim pitanjem nastojala se saznati razina završenog obrazovanja ispitanika.

Grafikon 5. Struktura ispitanika prema obrazovanju

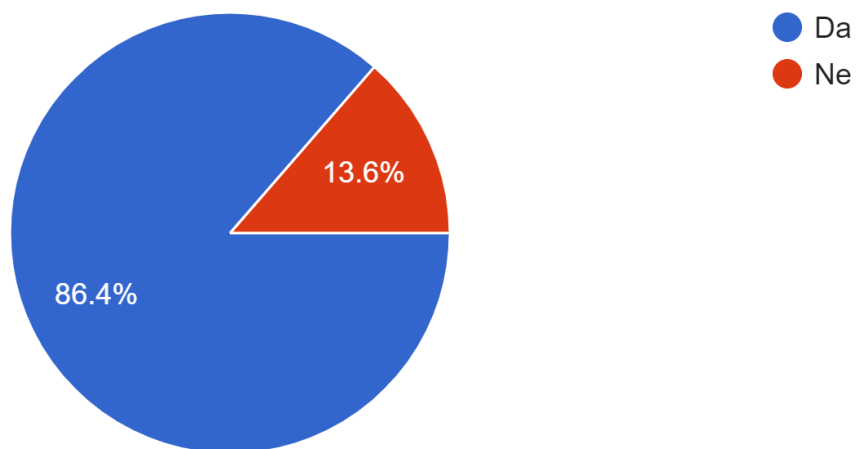


Izvor: izrada autorice

Od ukupno 125 ispitanika, anketnom upitniku pristupilo je najviše ispitanika sa stečenom visokom stručnom spremom, njih 48 (38,4 %), te višom stručnom spremom, njih 41 (32,8 %). Najmanje ispitanika jesu specijalizanti, doktorandi i ostali, njih je svega 8 (6,4 %) pristupilo anketnom upitniku, a 22,4 % ispitanika je sa srednjom stručnom spremom.

Petim pitanjem nastojalo se saznati radni status ispitanika: jesu li zaposleni ili nezaposleni.

Grafikon 6. Radni status ispitanika

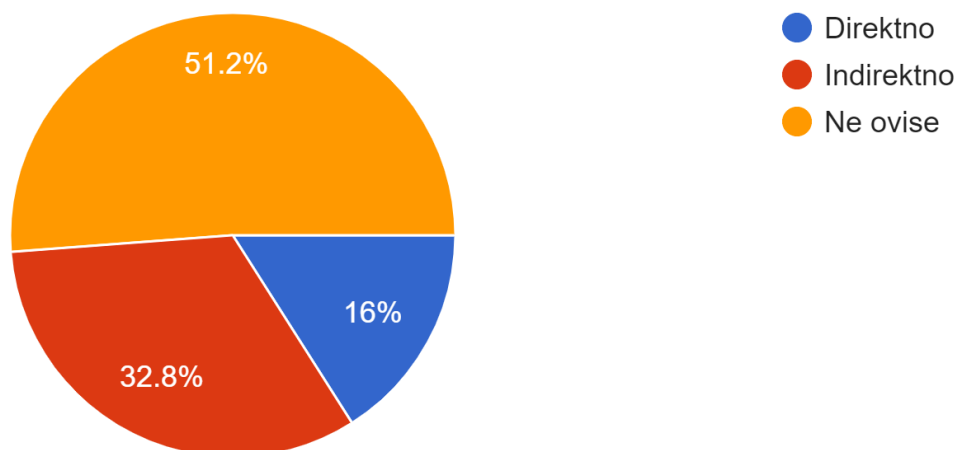


Izvor: izrada autorice

Od ukupno 125 ispitanika koji su pristupili anketnom upitniku, 108 (86,4 %) ispitanika je zaposleno, dok njih 17 (13,6 %) nije zaposleno.

Šestim pitanjem nastojalo se saznati ovise li prihodi ispitanika o kruzing turizmu direktno ili indirektno.

Grafikon 7. Ovisnost prihoda ispitanika o kruzing turizmu



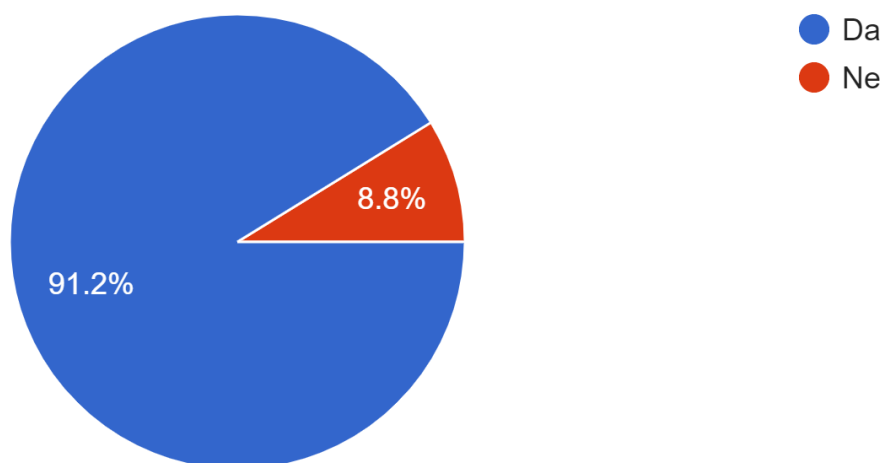
Izvor: izrada autorice

Broj ispitanika kojima prihodi direktno ovise o kruzing turizmu je 20 (16 %). Indirektno ovisi 41 (32,8 %) ispitanik, dok je najveći broj ispitanika kojima prihodi ne ovise o kruzing turizmu, njih 64 (51,2 %).

Nešto više od polovice ispitanika, njih 64, nema nikakvu ovisnost o prihodima od kruzing turizma te se ne fokusiraju na njega u istom obimu kao i 20 ispitanika koji direktno ovisne o njemu.

Sedmo se pitanje odnosi na to žive li ispitanici u gradu Dubrovniku i/ili okolici.

Grafikon 8. Mjesto stanovanja ispitanika



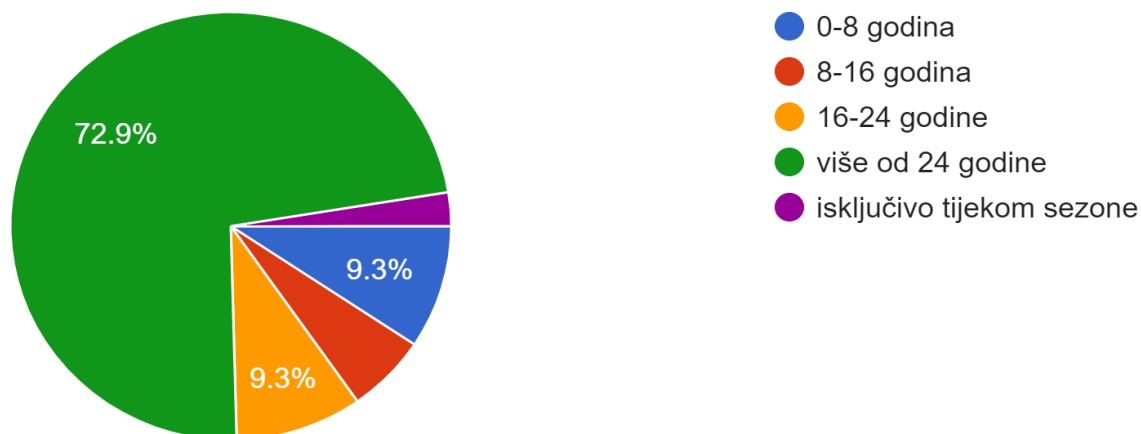
Izvor: izrada autorice

Analizom odgovora na ovo pitanje utvrđeno je da od ukupno 125 ispitanika koji su pristupili anketnom upitniku, njih 114 (91,2 %) živi u gradu Dubrovniku i/ili okolici, a 18 (8,8 %) ispitanika se izjasnilo da ne žive u gradu Dubrovniku i/ili okolici.

Postotak od 8,8 % ispitanika koji ne žive u gradu Dubrovniku i/ili okolici, a pristupili su ispunjavanju anketnog upitnika, zanemariv je naspram 91,2 % koji su se izjasnili da tu žive.

Osmim pitanjem nastojalo se saznati koliko dugo ispitanici žive u gradu Dubrovniku i/ili okolici.

Grafikon 9. Broj godina koje ispitanici žive u gradu Dubrovniku



Izvor: izrada autorice

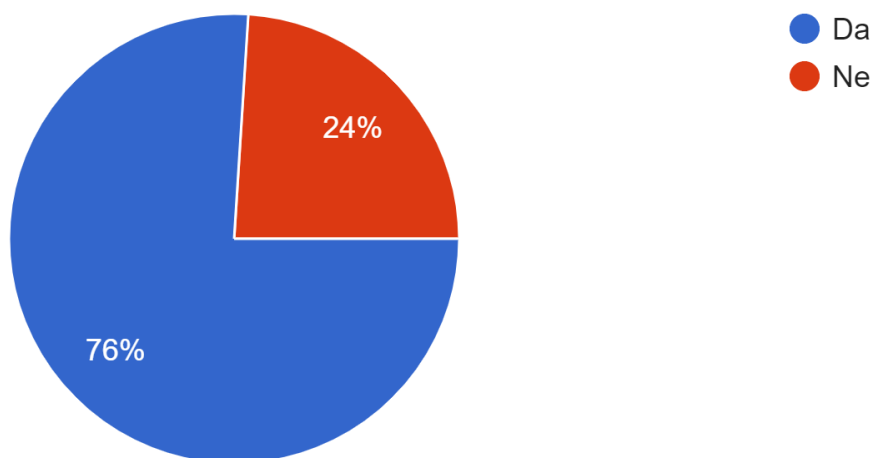
Anketnom upitniku pristupilo je najviše ispitanika koji u gradu Dubrovniku i/ili okolici žive preko 24 godine, njih čak 72,9 %. Utvrđeno je da je najmanje ispitanika onih koji tu žive isključivo tijekom sezone, 2,5 %.

7.2.3. Analiza rezultata

U drugom dijelu anketnog upitnika ispitanici su se izjasnili o poznavanju strateškog projekta grada Dubrovnika „Poštujemo Grad!“ te o ovisnosti prihoda o krizing turizmu.

Analizom odgovora ispitanika na peto pitanje u anketnom upitniku, utvrđeno je da je od ukupno 125 ispitanika koji su pristupili anketnom upitniku, njih 95 (76 %) upoznato sa strateškim projektom „Poštujemo Grad!“, dok njih 30 (24 %) nije upoznato s istim.

Grafikon 10. Poznavanje strateškog projekta „Poštujmo Grad!“

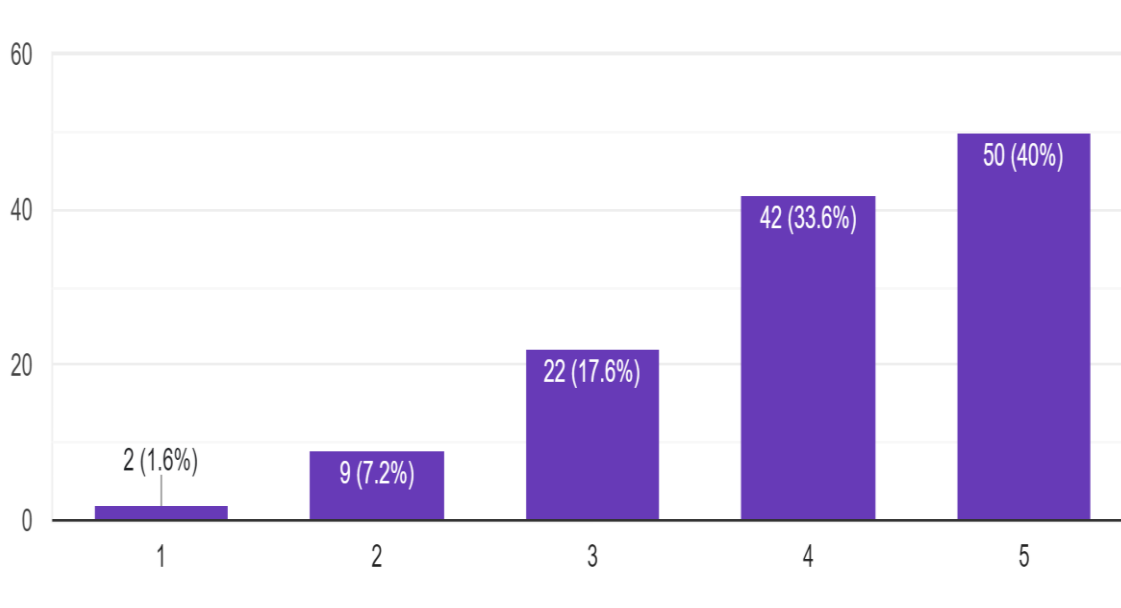


Izvor: izrada autorice

Rezultati pokazuju visoki postotak ispitanika koji su upoznati s projektom, njih 3/4 izjasnilo se o navedenome pozitivno. Svega 1/4 ispitanika, točnije njih 30, nije upoznato s navedenim projektom. Navedeno se može povezati s brojnim faktorima, poput primjerice činjenice da se 18 ispitanika izjasnilo da ne živi u gradu Dubrovniku i/ili okolici, ili, pak, njih 3 koji u gradu Dubrovniku žive isključivo sezonski; a također i dobnom strukturom ispitanika, ovisnosti o prihodima od kruzining turizma i drugim.

Izjave navedene u drugom dijelu anketnog upitnika tiču se grada Dubrovnika kao turističke destinacije i destinacije kruzining turizma. Ispitanici su svoj stav o svakoj navedenoj tvrdnji ocjenjivali Likertovom skalom, ocjenama od 1 (u potpunosti se ne slažem) do 5 (u potpunosti se slažem), izražavajući subjektivni pozitivan ili negativan stav prema tvrdnjama.

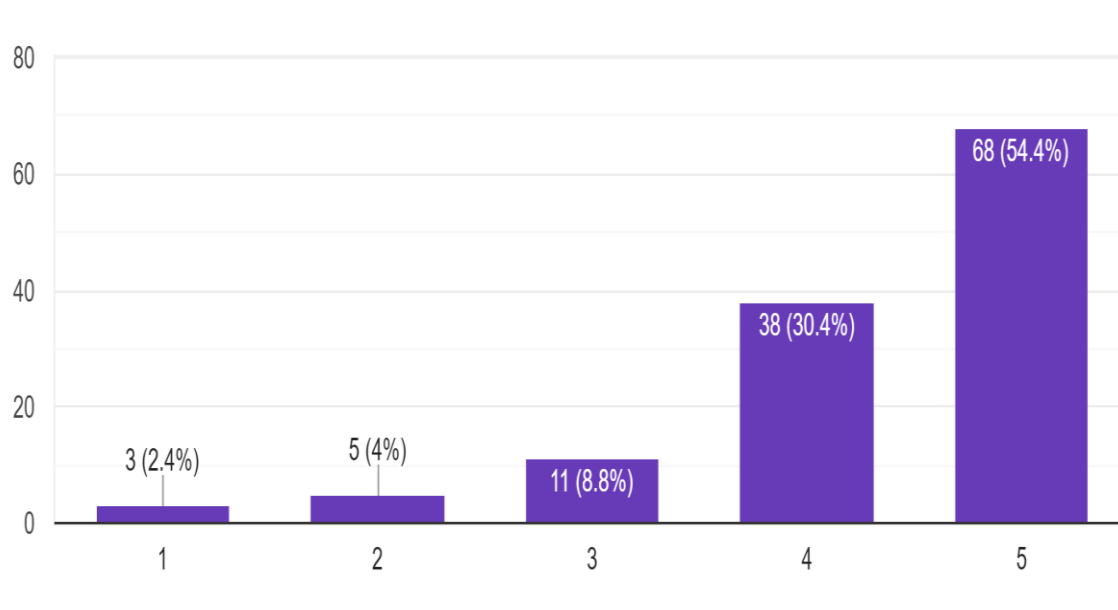
Grafikon 11. Današnji turizam u gradu Dubrovniku dosegao je svoje maksimalne kapacitete te je izgubio autentičnost.



Izvor: izrada autorice

Od 125 ispitanika, njih 50 (40 %) izjasnilo se kako se u potpunosti slaže s izjavom, a njih 42 (33,6 %) se slaže. Neodlučnima se izjasnilo 22 (17,6 %) ispitanika. Mali je broj ispitanika koji izjavu ne smatraju tačnom. Njih 9 (7,2 %) izjasnilo se da se ne slaže s izjavom, dok se njih svega 2 (1,6 %) uopće ne slaže s izjavom te ne smatraju kako je turizam izgubio autentičnost i dosegao maksimalne kapacitete.

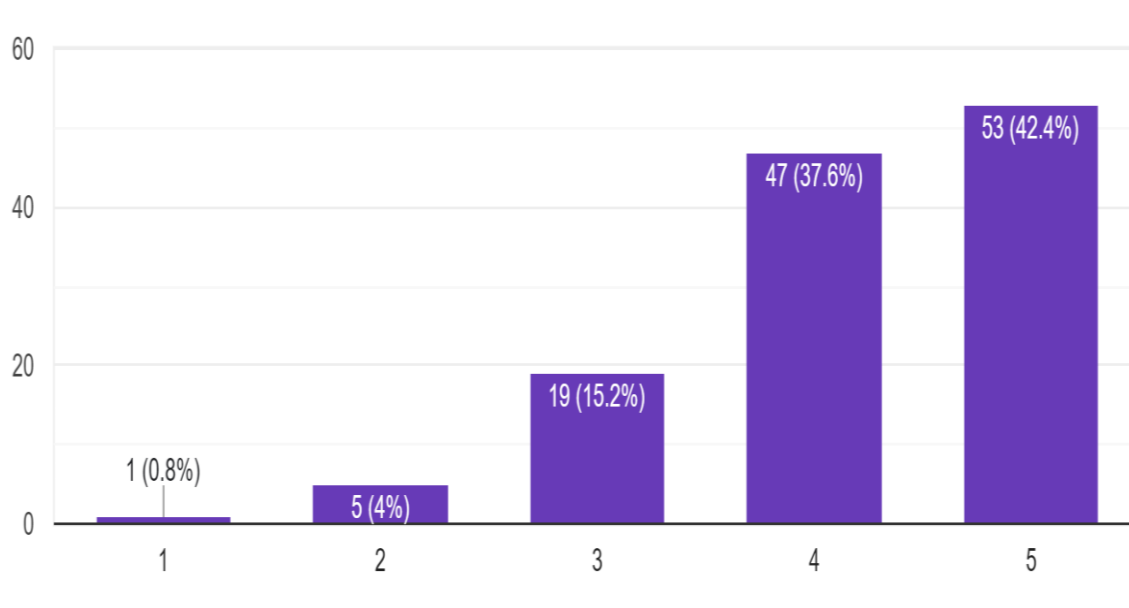
Grafikon 12. Intenzivan razvoj turizma izazvao je negativan učinak na kvalitetu života lokalnog stanovništva, što je osobito vidljivo u povećanoj razini buke, zagađenju zraka te gužvama u pješačkom i cestovnom prometu.



Izvor: izrada autorice

Izjava da je intenzivan razvoj turizma izazvao negativan učinak na kvalitetu života lokalnog stanovništva, što je osobito vidljivo u povećanoj razini buke, zagađenju zraka te gužvama u pješačkom i cestovnom prometu, kod ispitanika je većinski naišla na slaganje. Od 125 ispitanika, njih 68 (54,4 %) izjavilo je kako se u potpunosti slaže s izjavom, a njih 38 (30,4 %) se slaže. Svega 11 (8,8 %) ispitanika izjasnilo se neodlučnima. S izjavom se ne slaže 5 ispitanika (4 %), a njih 3 (2,4 %) izjavilo je kako se uopće ne slaže s izjavom te ne vide negativan učinak na kvalitetu života lokalnog stanovništva koji je ostavio intenzivan razvoj turizma.

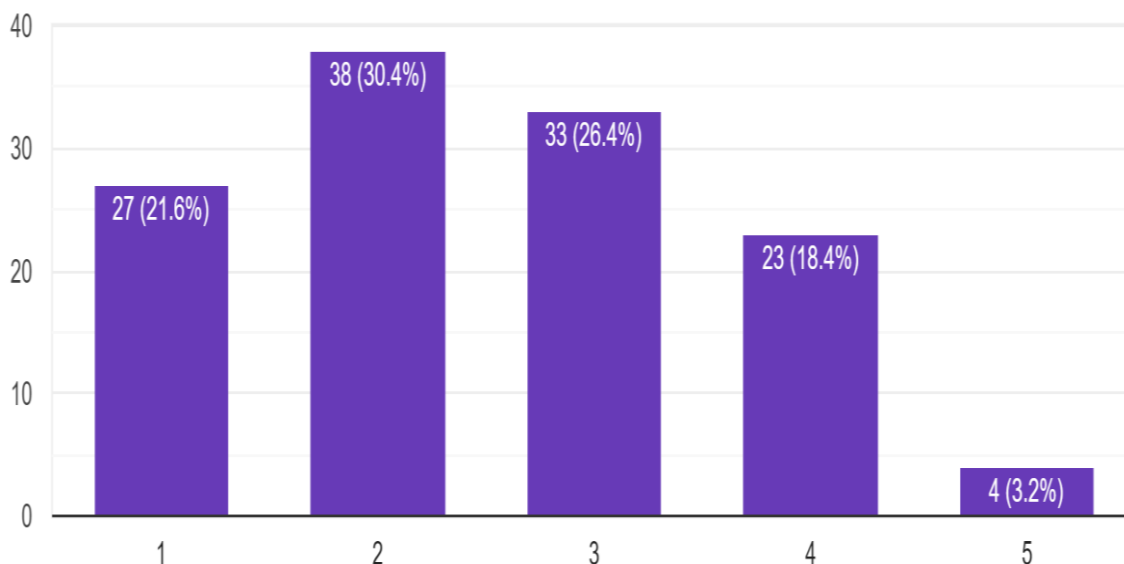
Grafikon 13. Dosadašnji razvoj turizma u gradu Dubrovniku nije pratio destinacijski razvoj grada Dubrovnika.



Izvor: izrada autorice

Izjava da dosadašnji razvoj turizma u gradu Dubrovniku nije pratio destinacijski razvoj grada Dubrovnika kod ispitanika je većinski naišla na slaganje. Od 125 ispitanika, njih 53 (42,4 %) izjasnilo se kako se u potpunosti slaže s istom, a njih 47 (37,6 %) se slaže. Neodlučno je bilo 19 ispitanika (15,2 %). Svega 5 ispitanika (4 %) izjavilo je da se ne slaže s izjavom, a samo 1 (0,8 %) da se uopće ne slaže i smatra kako je razvoj turizma pratio destinacijski razvoj.

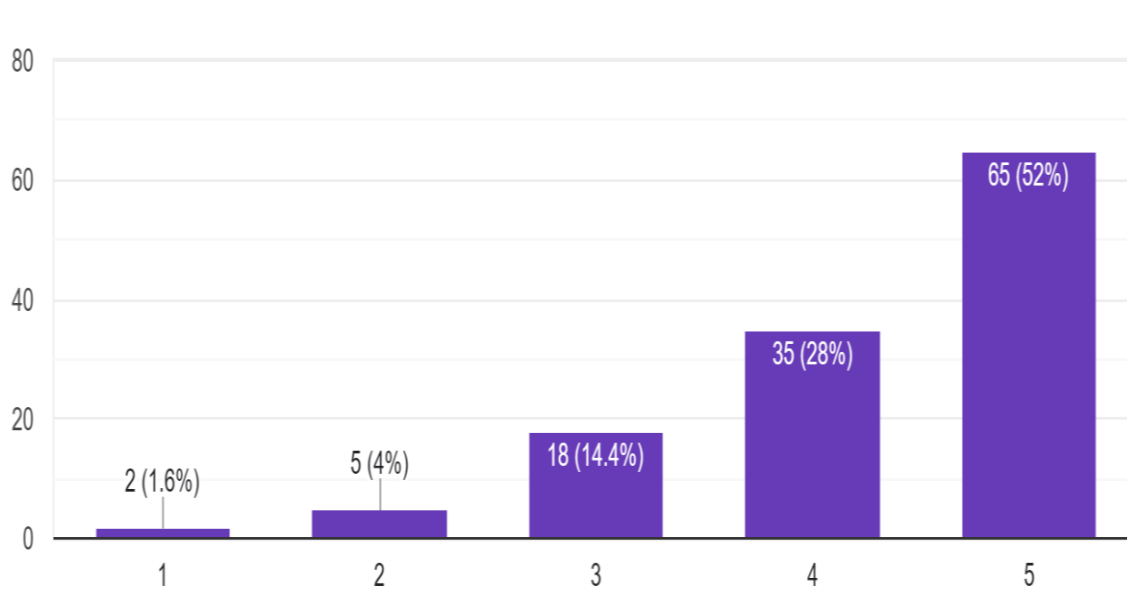
Grafikon 14. Kvaliteta upravljanja razvojem turizma zajedničkim djelovanjem dionika na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini u gradu Dubrovniku je na zadovoljavajućoj razini.



Izvor: izrada autorice

Izjava da je kvaliteta upravljanja razvojem turizma zajedničkim djelovanjem dionika na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini u gradu Dubrovniku na zadovoljavajućoj razini, nije naišla na odobravanje kod ispitanika. Od 125 ispitanika svega njih 4 (3,2 %) se u potpunosti slaže s izjavom, dok se njih 23 (18,4 %) slaže. Neodlučnima se izjasnilo 33 (26,4 %) ispitanika. Najviše je onih koji se ne slažu s navedenom izjavom, 38 (30,4 %), dok je 27 ispitanika (21,6 %) izjavilo kako se uopće ne slaže s izjavom i smatra kako je kvaliteta upravljanja na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini na zadovoljavajućoj razini.

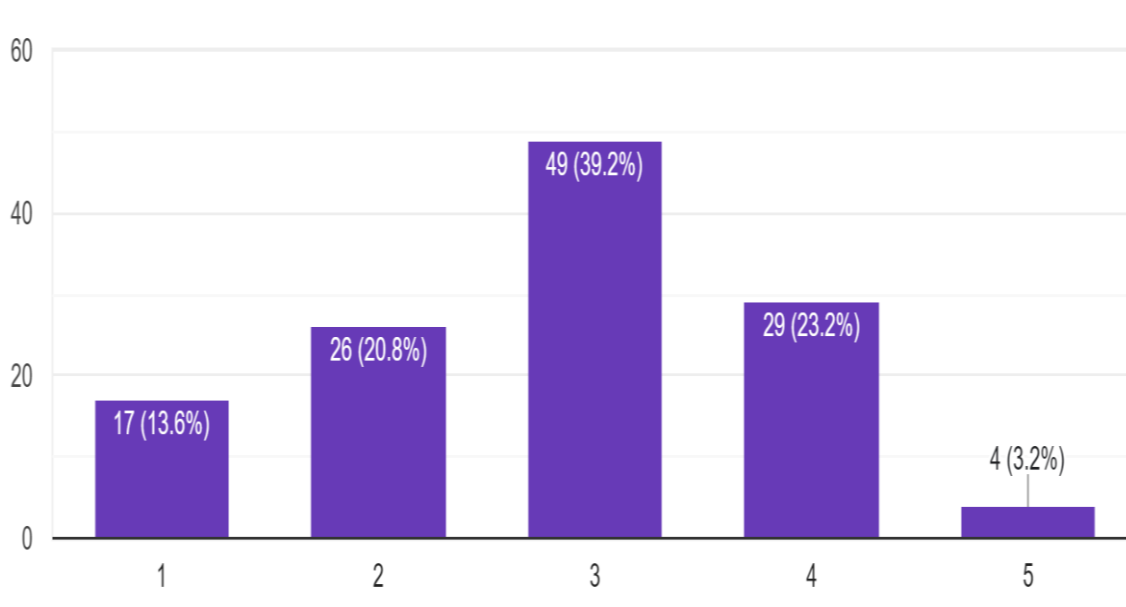
Grafikon 15. Održivi destinacijski turizam imperativ je budućnosti dubrovačkog turizma.



Izvor: izrada autorice

Izjava da je održivi destinacijski turizam imperativ budućnosti dubrovačkog turizma, kod ispitanika je naišla uglavnom na slaganje. Od 125 ispitanika, njih više od pola, 65 (52 %) se u potpunosti slaže s izjavom, dok se njih 35 (28 %) slaže s izjavom. Oko izjave je bilo neodlučno 18 ispitanika (14,4 %), a iznimno je mali broj onih koji se ne slažu s izjavom, njih 5 (4 %), dok se njih svega 2 (1,6 %) uopće ne slaže s izjavom i ne smatraju kako je održivi turizam rješenje za budućnost turizma.

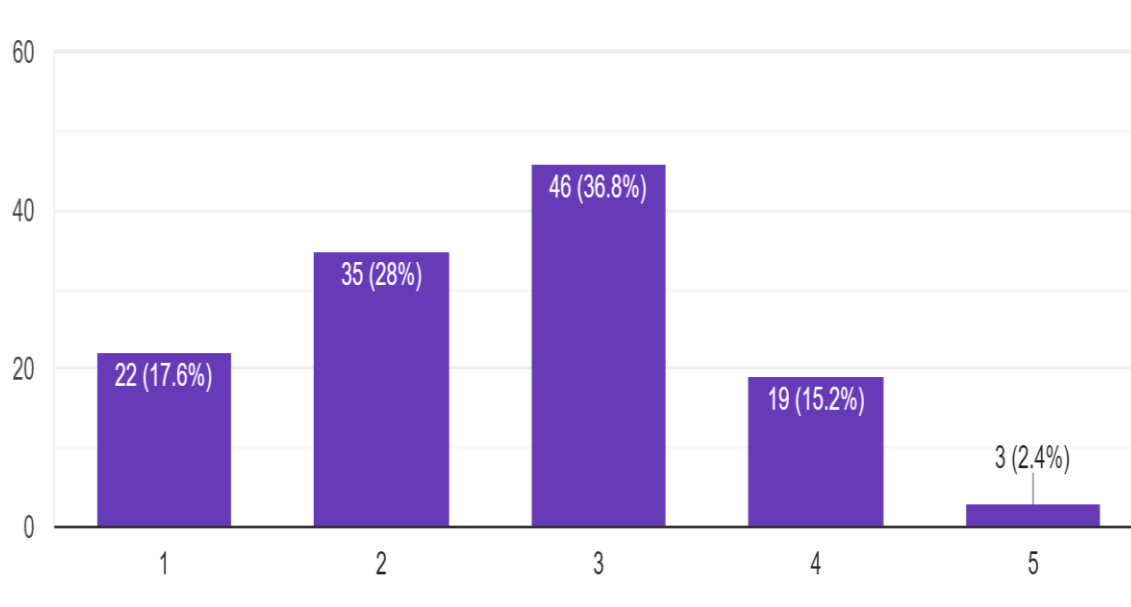
Grafikon 16. Dionici javnog sektora na lokalnoj razini vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika.



Izvor: izrada autorice

Izjava da dionici javnog sektora na lokalnoj razini (grad Dubrovnik, Gradsko vijeće, TZ, DURA, Zavod za obnovu Dubrovnika, Dubrovačka baština, Javna ustanova rezervat Lokrum, razni upravni odjeli za turizam, kulturu, zaštitu okoliša, prostorno uređenje i ostali) vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika, većinski je naišla na neodlučnost oko izjašnjenja kod ispitanika. Svega 4 ispitanika (3,2 %) od njih 125 izjavilo je kako se u potpunosti slaže s izjavom, dok se njih 29 (23,2 %) slaže. Neodlučno je bilo 49 (39,2 %) ispitanika. S izjavom se ne slaže 26 (20,8 %) ispitanika, a njih 17 (13,6 %) izjasnilo se da se uopće ne slaže te smatraju da dionici javnog sektora na lokalnoj razini vode brigu o održivosti destinacije.

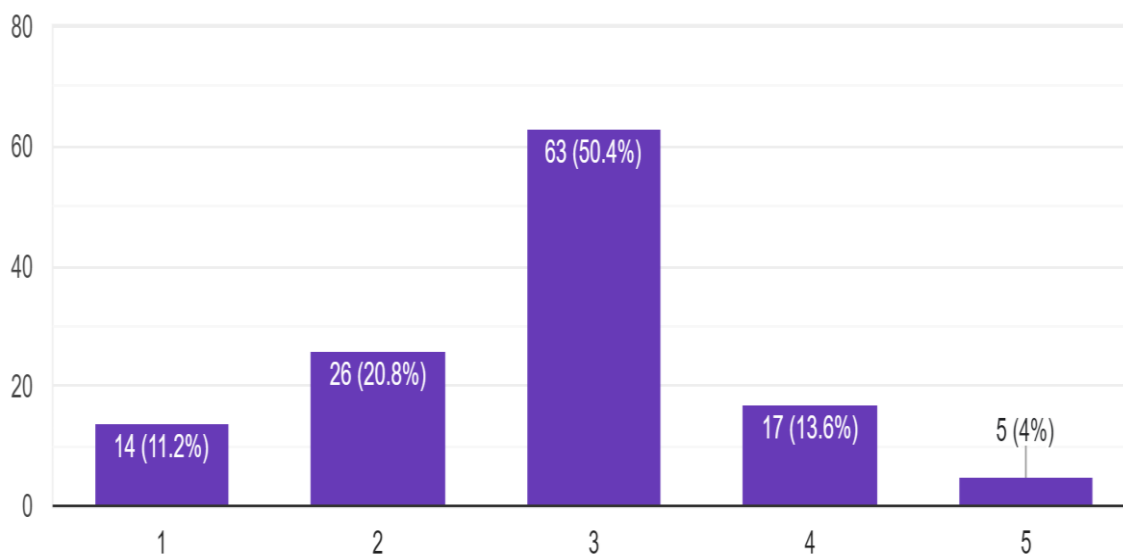
Grafikon 17. Dionici regionalnog sektora vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika.



Izvor: izrada autorice

Izjava da dionici regionalnog sektora (Dubrovačko-neretvanska županija, Zavod za prostorno uređenje DNŽ, Županijska lučka uprava Dubrovnik, Regionalna razvojna agencija DNŽ, Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode DNŽ, TZ DNŽ i ostali) vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika, naišla je na većinsku neodlučnost kod ispitanika, ali i neslaganje. Od 125 ispitanika, njih svega 3 (2,4 %) izjavilo je da se u potpunosti slaže s izjavom, dok se njih 19 (15,2 %) slaže s izjavom. Veliki je broj ispitanika koji su se izjasnili neodlučnima oko ove izjave, njih 46 (36,8 %). S izjavom se ne slaže 35 ispitanika (28 %), a njih 22 (17,6 %) izjavilo je da se uopće ne slaže s izjavom i smatraju da dionici regionalnog sektora ne vode brigu o održivosti destinacije.

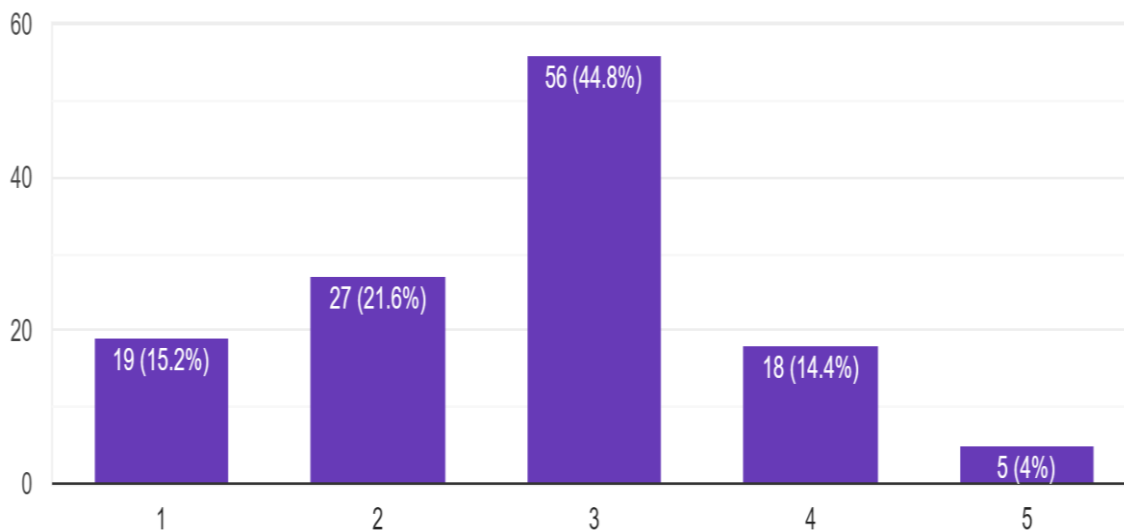
Grafikon 18. Privatni, javni i civilni sektor međusobno surađuju i uključuju se u praksu u cilju održiva razvoja grada Dubrovnika.



Izvor: izrada autorice

Izjava da privatni (poduzetnici i obrtnici), javni (županijska i gradska uprava) i civilni sektor (građani) međusobno surađuju i uključuju se u praksu u cilju održiva razvoja grada Dubrovnika, kod polovice ispitanika naišla je na neodlučnost. Od 125 ispitanika, njih 63 (50,4 %) neodlučno je oko izjave, a mali je broj onih koji se slažu s izjavom, njih 17 (13,6 %), dok se svega 5 (4 %) u potpunosti slaže s izjavom. U većem broju je izraženo neslaganje s izjavom, kod njih 26 (20,8 %) ispitanika, dok se njih 14 (11,2 %) uopće ne slaže s izjavom te smatraju da ne postoji suradnja i uključenost u praksu privatnog, javnog i civilnog sektora u cilju održiva razvoja.

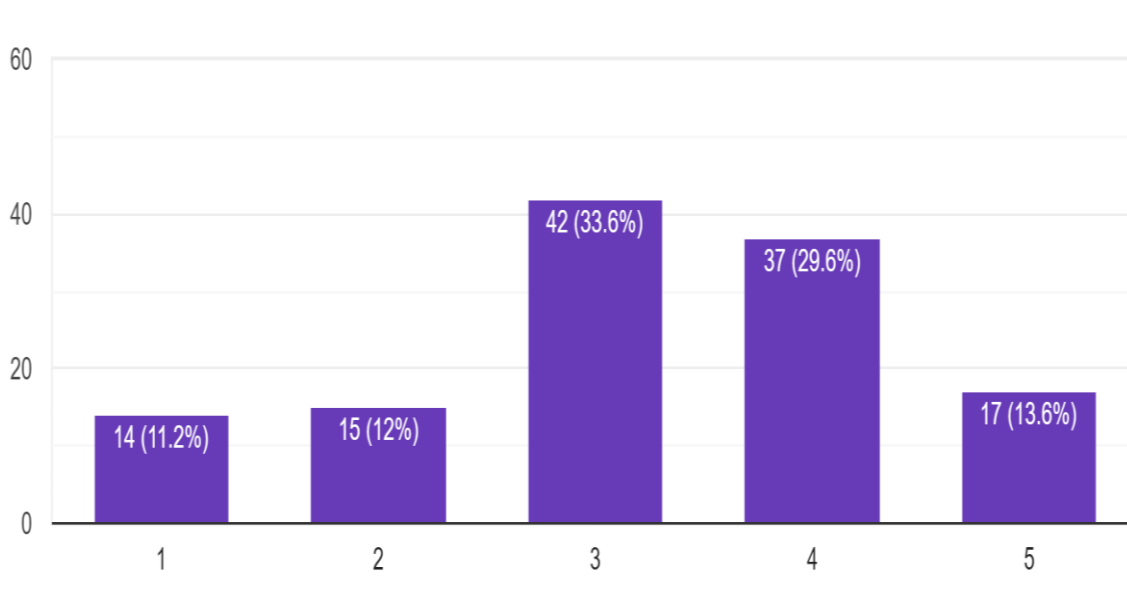
Grafikon 19. Javno-civilna partnerstva u gradu Dubrovniku se unaprjeđuju te se postiže ravnoteža upravljanja održivim turističkim razvojem kroz sinergiju svih dionika.



Izvor: izrada autorice

Izjava da se javno-civilna partnerstva u gradu Dubrovniku unaprjeđuju te se postiže ravnoteža upravljanja održivim turističkim razvojem kroz sinergiju svih dionika, u najvećem je broju naišla na neodlučnost. Od 125 ispitanika njih 56 (44,8 %) izjavilo je da je neodlučno. Svega 5 ispitanika (4 %) se u potpunosti slaže s izjavom, a njih 18 (14,4 %) se slaže. Izražen je veći postotak onih koji se ne slažu s izjavom, 27 ispitanika (21,6 %), dok se njih 19 (15,2 %) uopće ne slaže s izjavom te ne vide unaprjeđivanje javno-civilnih partnerstava, kao ni ravnotežu upravljanja održivim turističkim razvojem.

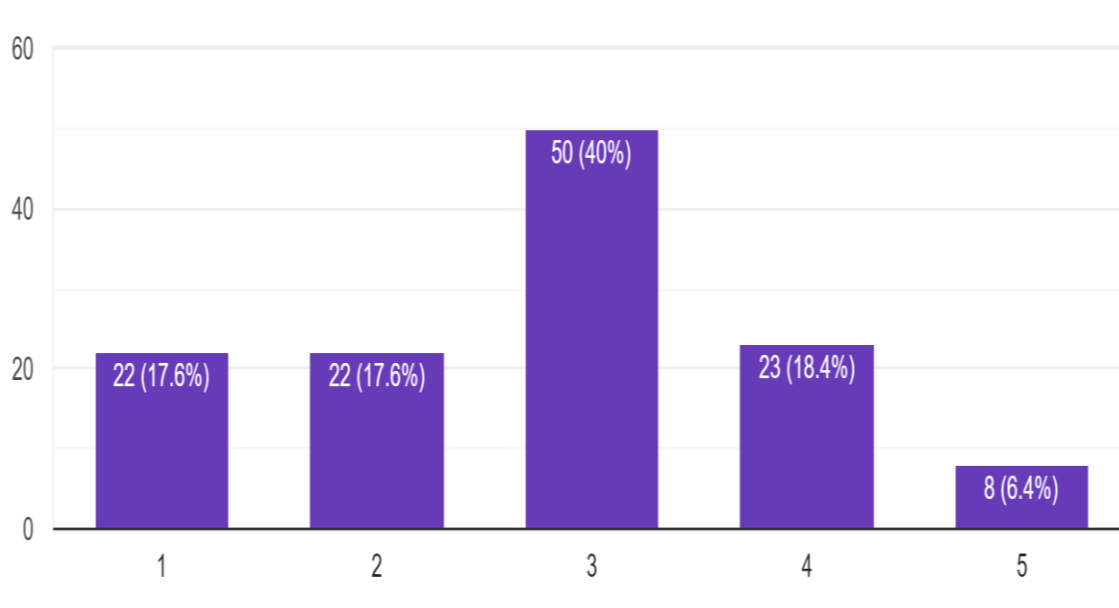
Grafikon 20. Projektom „Poštujmo Grad!“ jasno se izrazila važnost odgovornog turističkog razvoja kruzing turizma u Dubrovniku.



Izvor: izrada autorice

Izjava da se projektom „Poštujmo Grad!“, s čijom se implementacijom krenulo 2019., jasno izrazila važnost odgovornog turističkog razvoja kruzing turizma u Dubrovniku, u potpunosti se slaže 17 ispitanika (13,6 %) od njih 125. S izjavom se složilo njih 37 (29,6 %), a neodlučno je bilo 42 ispitanika (33,6 %). Navedena izjava naišla je na neslaganje kod 15 ispitanika (12 %), dok se njih 14 (11,2 %) uopće ne slaže s izjavom i smatra da se projektom nije izrazila važnost odgovornog razvoja kruzing turizma.

Grafikon 21. Implementacija projekta „Poštujmo Grad!“ omogućila je značajne pomake u provedbi održivog kruzing turizma, što je transformiralo grad Dubrovnik kao destinaciju kruzing turizma u trogodišnjem razdoblju od 2019. do 2022.



Izvor: izrada autorice

Kod izjave da je implementacija projekta „Poštujmo Grad!“ 2019. omogućila značajne pomake u provedbi održivog kruzing turizma, što je transformiralo grad Dubrovnik kao destinaciju kruzing turizma u trogodišnjem razdoblju od 2019. do 2022., većinom se naišlo na neodlučnost ispitanika. Od 125 ispitanika, njih svega 8 (6,4 %) u potpunosti se slaže s izjavom, dok se njih 23 (18,4 %) slaže. Neodlučno je 50 ispitanika (40 %). Veći je broj ispitanika koji se općenito ne slažu s izjavom, podjednak broj njih, 22 (17,6 %) se ne slaže s izjavom, a njih 22 (17,6 %) se uopće ne slaže s izjavom te smatraju da pomaci i transformacija grada i destinacije nisu vidljivi.

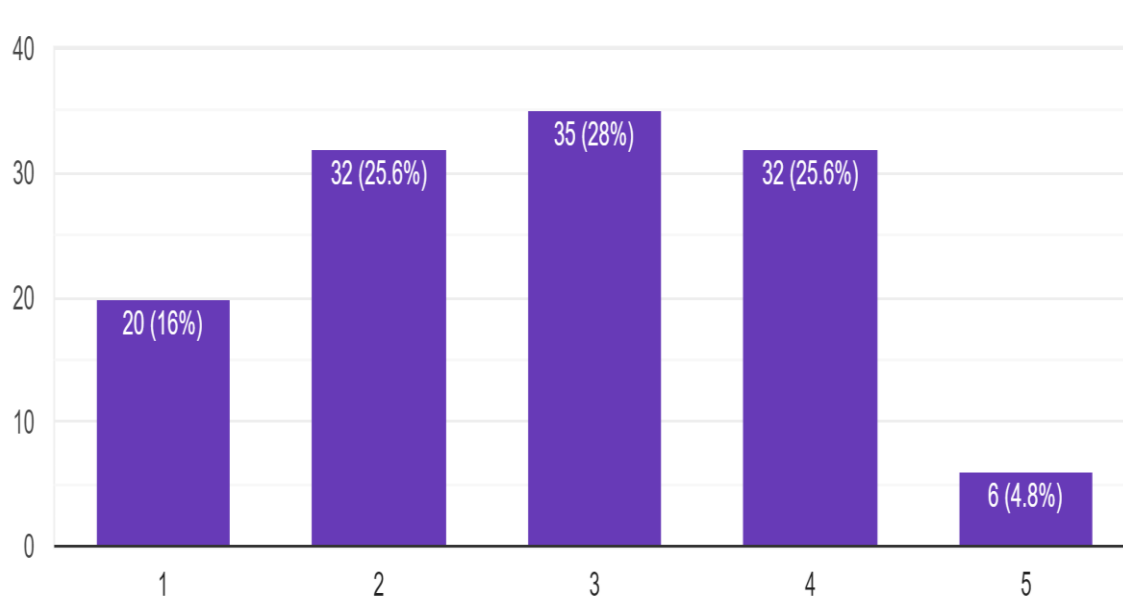
Nastavno na prethodnu izjavu, „Implementacija projekta „Poštujmo Grad!“ 2019. omogućila je značajne pomake u provedbi održivog kruzing turizma što je transformiralo grad Dubrovnik kao destinaciju kruzing turizma u trogodišnjem razdoblju od 2019. do 2022.“, od ispitanika se tražilo da navedu primjer aktivnosti koje su, prema njihovom mišljenju, omogućile pomake u provedbi održiva kruzing turizma, na što je svoje primjere dalo 59 ispitanika.

Najviše ispitanika, njih 29, osvrnulo se na limitiranje dolazaka kruzera na dnevnoj bazi, manje istodobnih ticanja, planiranje rasporeda uplovljavanja brodova gdje su uočili manje kruzera u danu, dulje zadržavanje u luci kao i posjetitelja u destinaciji. Postoje i oni koji smatraju kako nisu ostvareni nikakvi pomaci te da ne postoje primjeri aktivnosti, njih 11, naglašavajući kako održivi turizam u gradu Dubrovniku ne postoji.

Mnogo je ispitanika koji ne uočavaju nikakve pomake i ne navode primjere aktivnosti govoreći da ne postoji realna slika na temelju koje se mogu osvrnuti i nadovezati na izjavu, s obzirom na to da je pandemija Covida-19 zaustavila turistička kretanja. Ako jesu ostvareni neki pomaci, ispitanici navode da su se isti dogodili zbog pandemije koja je stopirala i minimalizirala turistička kretanja, a ne zbog implementacije projekta, što navodi 9 ispitanika.

Kao primjer aktivnosti koje su omogućile pomake u provedbi održiva kruzina turizmu navedeno je da je izrazito važno što Luka Dubrovnik nije dana u koncesiju privatnom koncesionaru. Također, proširenje Luke Gruž navedeno je kao nešto što je omogućilo pomak u provedbi održivog kruzina turizma. Nadalje, navedeni su i rasterećenje Starog grada drugim znamenitostima i kulturnim sadržajima koji se nalaze u bližoj okolini, manji broj pristanaka ispred stare gradske jezgre, a red je uveden i regulacijom iskrcavanja turističkih grupa iz autobusa. Grupe su organizirane tako da idu na različite lokacije, a ne dolaze u grad u isto vrijeme. Izdvojio se promet autobusa koji voze od kruzera do grada i time je osigurana bolja protočnost na cestama te se donekle osiguralo smanjenje gužve i stvaranja čepova na prometnicama. Nomadski turizam je također spomenut kao primjer.

Grafikon 22. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku je uočeno smanjenje gužvi i veća disperzija turista.

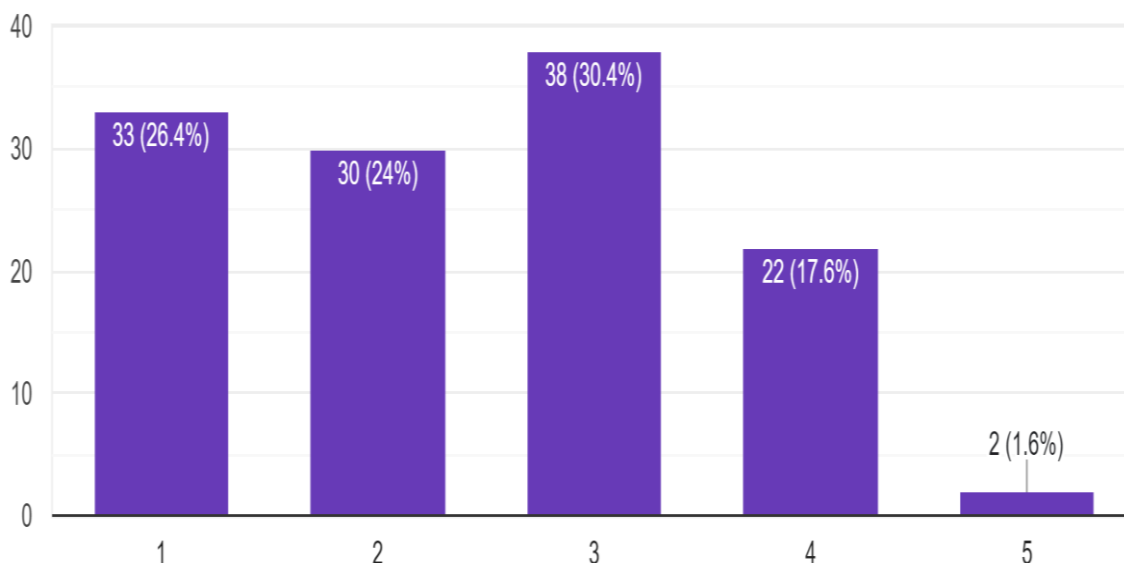


Izvor: izrada autorice

S izjavom da se nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku uočilo smanjenje gužvi i veća disperzija turista, od 125 ispitanika, u potpunosti se slaže njih svega 6 (4,8 %), a njih 32 (25,6 %) slaže se s izjavom. Oko izjave je bilo neodlučno 35 ispitanika (28 %). Uočeno je da se veći broj ispitanika ne slaže s izjavom, 32 (25,6 %), a njih 20 (16 %) se uopće ne slaže s izjavom i nisu uočili smanjenje gužvi niti veću disperziju turista.

Podjednak je broj onih koji su uočili smanjenje gužvi i veću disperziju, kao i onih koji navode da navedeno nisu uočili. Svakako je značajno izraženo neslaganje s izjavom i ako se sagledaju ocjene 1 i 2, može se zaključiti da se 52 ispitanika (41,6 %) ne slaže s navedenim.

Grafikon 23. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku su uočene manje gužve po prometnicama i u staroj gradskoj jezgri.

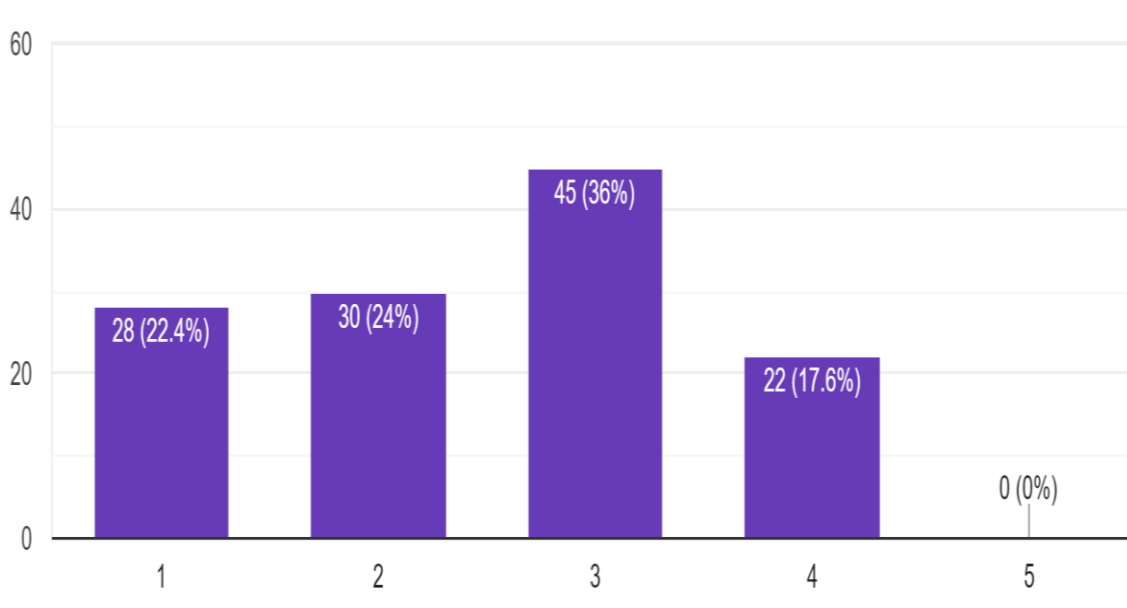


Izvor: izrada autorice

Tvrdnja da su nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u razdoblju od 2019. do srpnja 2022., u Dubrovniku uočene manje gužve po prometnicama i u staroj gradskoj jezgri, najviše je naišla na neodobravanje. Od 125 ispitanika, njih svega 2 (1,6 %) u potpunosti se slaže s izjavom, a njih 22 (17,6 %) se slaže s izjavom. Neodlučnih je bilo 38 ispitanika (30,4 %), a velik je broj onih koji se ne slažu s izjavom, njih 30 (24 %), dok se njih 33 (26,4 %) uopće ne slaže s izjavom.

Slična situacija kao i kod prethodne izjave javlja se i kod izjave da su uočene manje gužve po prometnicama i u staroj gradskoj jezgri. Ukupno 63 ispitanika (50,4 %) općenito se ne slaže s izjavom da je isto vidljivo.

„Grafikon 24. Od 2019. do 2022., nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u Dubrovniku se povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada.

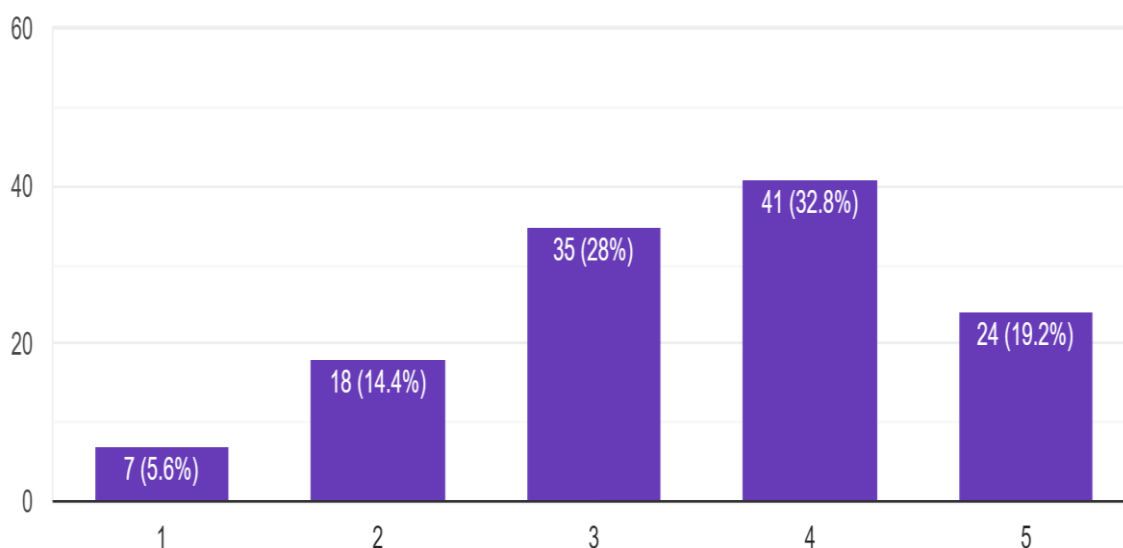


Izvor: izrada autorice

Izjava da se od 2019. do 2022., nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u Dubrovniku povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada nije naišla na odobravanje ispitanika. Nitko od ispitanika, od njih 125, se u potpunosti ne slaže s izjavom, dok se njih 22 (17,6 %) slaže. Izražen je broj neodlučnih ispitanika, njih 45 (36 %). Izraženo je neslaganje ispitanika s izjavom jer je njih 30 (24 %) navelo da se ne slaže s izjavom, a njih 28 (22,4 %) uopće se ne slaže.

Izrazito veliki broj neodlučnih ispitanika kod ove izjave jasno daje do znanja da je teško prepoznati poboljšanja s obzirom na to da su turistička kretanja stala i minimalizirala se zbog pandemije. Neodlučno je 45 ispitanika (36 %), no i dalje je izraženo da se veći broj njih ne slaže s izjavom, 58 (46,4 %) ispitanika.

Grafikon 25. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do danas, na dnevnoj bazi uplovljava manji broj kruzera nego je to bio slučaj ranije.

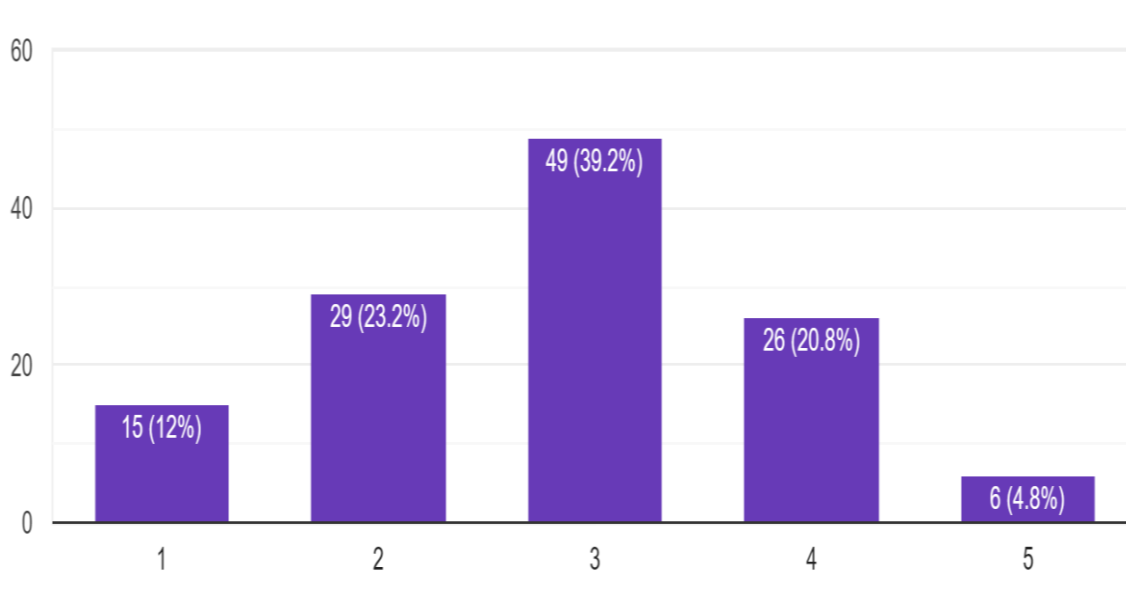


Izvor: izrada autorice

Kod izjave da je uočeno da nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do danas, na dnevnoj bazi uplovljava manji broj kruzera nego je to bio slučaj ranije, od 125 ispitanika s izjavom se u potpunosti slaže njih 24 (19,2 %), a njih 41 (32,8 %) se slaže. Manji je broj neodlučnih ispitanika, 35 (28 %). S izjavom se ne slaže 18 ispitanika (14,4 %), dok je njih 7 (5,6 %) navelo kako se uopće ne slaže s izjavom.

Posljedično implementaciji projekta ispitanici su uočili manji broj kruzera koji uplovljavaju. Promatrajući grupno one koji se slažu s izjavom, 65 ispitanika uočilo je navedeno (52 %), a manji je broj onih koji to nisu uočili, njih 25 (20 %).

Grafikon 26. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do 2022., smanjilo se onečišćenje mora i zraka uzrokovanih prethodnim prevelikim ticanjem kruzera u Luci Dubrovnik.

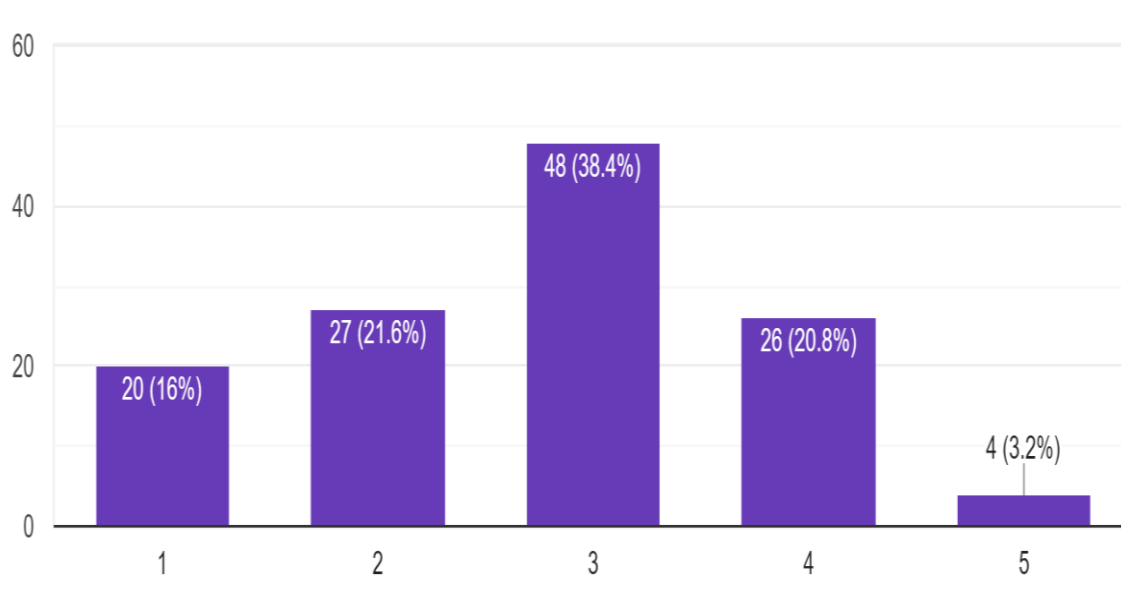


Izvor: izrada autorice

S izjavom da se nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do 2022., smanjilo onečišćenje mora i zraka uzrokovanih prethodnim prevelikim ticanjem kruzera u Luci Dubrovnik, u potpunosti se slaže 6 ispitanika (4,8 %), dok se njih 26 (20,8 %) slaže s izjavom. Najveći je broj ispitanika koji su neodlučni, njih 49 (39,2 %), njih 29 (23,2 %) se ne slaže, a 15 (12 %) se uopće ne slaže s izjavom.

Kod ispitanika se uočava izražena neodlučnost oko izjave da je smanjeno onečišćenje mora i zraka radi smanjenja prevelikog broja ticanja kruzera. Navedeno je, naravno, teško uočiti u tako kratkom vremenskom periodu, s obzirom na to da je prije početka provedbe projekta u Dubrovnik uplovljavalo i po 8 kruzera dnevno, što je ostavilo značajne posljedice i potreban je duži vremenski period da se iste stabiliziraju.

Grafikon 27. Održivim kruzing turizmom grada Dubrovnika od 2019. do 2022., koji je s provedbom započeo 2019., izbalansirale su se potrebe kruzing tržišta i koristi te je uočeno poboljšanje kvalitete usluga i/ili proizvoda.

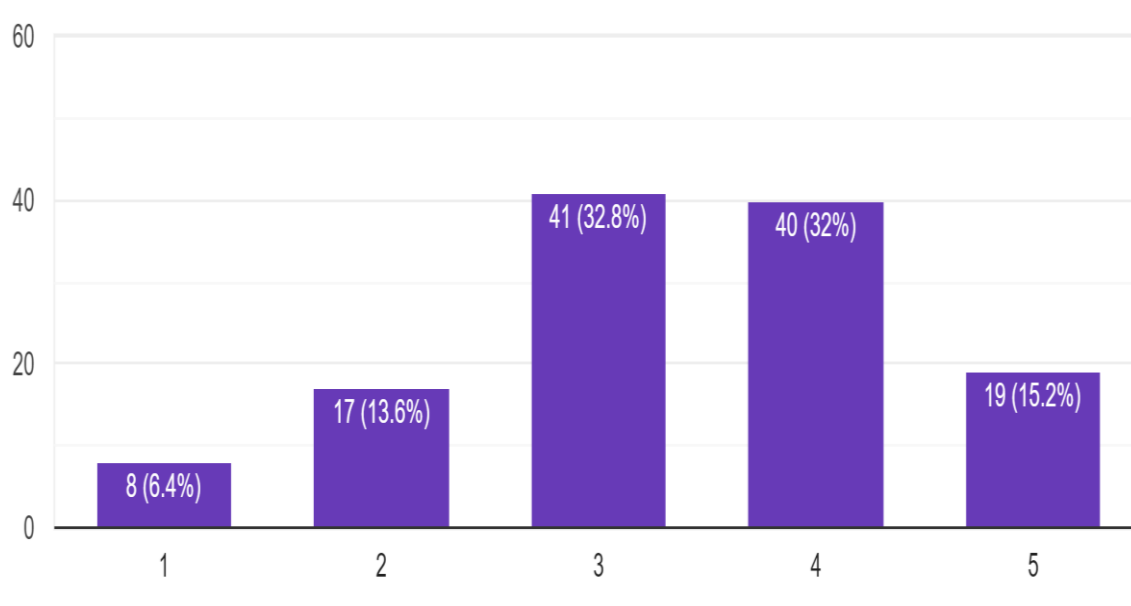


Izvor: izrada autorice

S ovom se izjavom slaže manji broj ispitanika. Od 125 ispitanika, njih svega 4 (3,2 %) izjavilo je kako se u potpunosti slaže s izjavom, dok se njih 26 (20,8 %) slaže s izjavom. Neodlučnih ispitanika oko ove izjave ima puno, njih 48 (38,4 %). S izjavom se ne slaže 27 (21,6 %) ispitanika, a njih 20 (16 %) se uopće ne slaže s izjavom.

Neodlučnost i neslaganje s ovom izjavom izraženi su podjednako. Ukupno 47 ispitanika (37,6 %) smatra da održivi kruzing turizam od 2019. do 2022. nije ostvario poboljšanja u vidu kvalitete, kao ni izbalansiranosti potreba kruzing tržišta i njegovih koristi. S obzirom na to da je teško izvršiti adekvatnu procjenu zbog, kako je već navedeno, doba pandemije koje je obilježilo upravo promatrano razdoblje, 48 ispitanika (38,4 %) izjasnilo se neodlučnima.

Grafikon 28. Implementacija održivog kruzing turizma, koja je započela 2019., potisnula je društvenu dimenziju održivosti te isti nije osigurao poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva u gradu Dubrovniku.



Izvor: izrada autorice

Izjava da je implementacija održivog kruzing turizma, koja je započela 2019., potisnula društvenu dimenziju održivosti te da isti nije osigurao poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva u gradu Dubrovniku, u većem je postotku naišla na slaganje. Od 125 ispitanika, njih 19 (15,2 %) izjavilo je da se u potpunosti slaže s izjavom, dok se njih 40 (32 %) slaže s izjavom. Neodlučnih je bilo njih 41 (32,8 %). Manji je postotak ispitanika koji se ne slažu s izjavom. Njih 17 (13,6 %) izjavilo je da se ne slaže s izjavom, a njih 8 (6,4 %) navelo je da se uopće ne slaže.

Skoro polovica ispitanika, njih 59 (47,2 %), smatra da implementacija održivog kruzing turizma nije osigurala poboljšanje života lokalnog stanovništva i općenito društvenog stanja. Njih 41 (32,8 %) izjasnilo se neodlučnima oko navedenoga, a najmanje je ispitanika koji ne smatraju da je potisnuta društvena dimenzija održivosti, njih 25 (20 %).

Nastavno na prethodnu izjavu, „implementacija održivog kruzing turizma, koja je započela 2019., potisnula je društvenu dimenziju održivosti te isti nije osigurao

poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva u gradu Dubrovniku”, ispitanike se tražilo da navedu zašto smatraju da implementacija održiva kruzing turizma nije osigurala poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva, na što je osvrst dalo 55 ispitanika.

Pandemija Covida-19 razlog je što navedeno nije primjenjivo. Ispitanici navode da se ne može vidjeti da se nešto implementiralo ako je isto naglo prekinuto pandemijom. Ne može se nešto ocijeniti i komentirati, posebice u razdoblju od 2019. do 2022., kada ne postoji realna slika. Kruzeri su u 2020. potpuno otkazani, 2021. bio je mali broj njih u destinaciji, a tek se 2022. primjećuje njihov povratak, što navodi 12 ispitanika, uz zanimljiv komentar jednog ispitanika da sada „prolazimo kroz veliki porast inflacije i ratnu situaciju u Ukrajini uz neizvjesnu zimu i sljedeću sezonu - tako da rezultati nečega što je bilo planirano 2019. i nije bilo planirano za navedene izvanredne okolnosti u kakvima se nalazimo - ne mogu niti imati rezultat.“

Prevelike gužve navelo je 13 ispitanika, a komentar da nema konkretnih rezultata i direktno nema puno koristi od implementacije dalo je 7 ispitanika. Kao razlog što implementacija nije osigurala poboljšanja, 8 ispitanika navodi lošu politiku upravljanja gradom.

Pet ispitanika navodi da lokalno stanovništvo ovisi o turističkim tokovima i prihodima, a posljedično se navodi pitanje koliko su njihovo društveno stanje i život bili kvalitetniji kad nisu imali prihoda.

Ostali navedeni primjeri su: zagađenje zraka, loša infrastruktura, buka i opijanje u noćnim satima, turističko nepoštivanje kulturnog identiteta, kruzing turisti nisu veliki potrošači jer se ne zadržavaju dovoljno dugo da potroše novac, cijene se podižu što nanosi štetu gostima koji ostaju u gradu, nepostojanje trgovina za život građana.

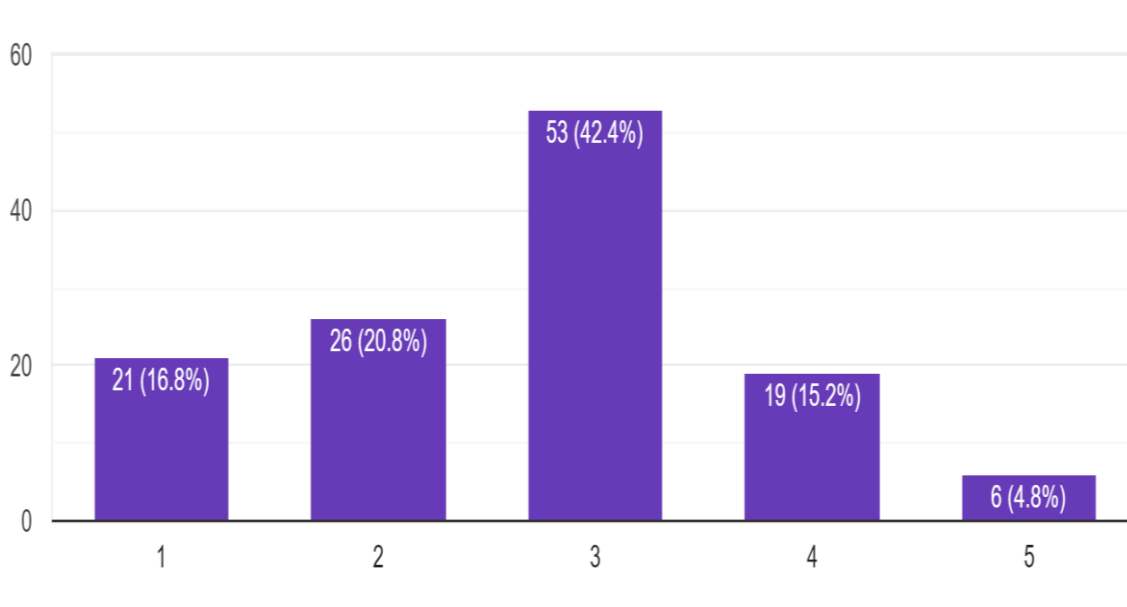
Navode i da se radi isključivo u smjeru oplemenjivanja turističkog proizvoda da bi se ostvario sto veći profit, dok su potpuno zanemarene potrebe građana. Navodi se kako održivi turizam nije vidljiv u svakodnevnom životu, osim kao populizam u medijima. Nadalje, navode da bi Dubrovnik trebao imati elitni turizam umjesto

masovnog, da nema nosivi kapacitet sukladan UNESCO-u, da broj kruzera nekada premašuje dopušteni broj, a Dubrovnik je premalen za više od jednog kruzera dnevno. Javne površine i dalje su zauzete stolovima, izražen je nedostatak „*personal*“ čime se gubi na kvaliteti i autentičnosti usluge. Stvoren je dodatni pritisak na stambeni fond tijekom sezone što dodatno narušava kvalitetu života i mogućnost stambenog zbrinjavanja stanovnika, a što u širem smislu pogoduje odlasku domaćih ljudi iz Dubrovnika.

Zanimljiv je komentar jednog ispitanika koji kaže: „Zašto bi implementacija održivog kruzing turizma trebala uopće osigurati poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva?! Pa to je privatni biznis, od kojega u Dubrovniku profitira samo određena skupina građana.“

Od mnogih negativnih primjera i komentara, jedan je bio pozitivan, a u njemu ispitanik navodi da smatra kako se situacija znatno poboljšala, ali uvijek postoje glasni pojedinci kojima apsolutno smeta suživot s bilo kakvim oblikom turizma, a istovremeno, izravno ili neizravno, zarađuju od turističkih dolazaka.

Grafikon 29. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“ uvidjelo se pojačano financiranje održivih aktivnosti u smislu povećanja plasmana natječaja i potpora poduzetnicima i obrtnicima na lokalnoj razini za financiranje održivih aktivnosti i projekata.



Izvor: izrada autorice

S izjavom da se nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“ od 2019., i prepoznavanja istog od strane Ministarstva turizma i sporta Republike Hrvatske i Vlade Republike Hrvatske, uvidjelo pojačano financiranje održivih aktivnosti u smislu povećanja plasmana natječaja i potpora poduzetnicima i obrtnicima na lokalnoj razini za financiranje održivih aktivnosti i projekata, od promatranih 125 ispitanika, njih 6 (4,8 %) u potpunosti se slaže, a 19 (15,2 %) navodi kako se slaže. Najveći je broj neodlučnih ispitanika, njih 53 (42,4 %). Izraženo je više ispitanika koji se ne slažu s izjavom, 26 (20,8 %), dok se 21 ispitanik (16,8 %) uopće ne slaže s izjavom.

Neodlučnost i neslaganje s izjavom najviše se ističu. Od 125 ispitanika čak 53 (42,4 %) izjasnilo se neodlučnima, dok njih 47 (37,6 %) smatra da ne postoji pojačano financiranje održivih aktivnosti. Lokalno stanovništvo, mali obrtnici i poduzetnici teško da će i uvidjeti financira li se nešto ili ne, s obzirom na to da nisu u prevelikoj mjeri uključeni u informiranje o istom jer je primarni fokus stavljen na profit.

Kroz provedeno istraživanje došlo se do zaključka da izrazito velika većina stanovnika grada Dubrovnika i njegove okolice smatra kako je dosadašnji razvoj turizma imao negativan utjecaj na destinaciju, posebno naglašavajući da se istom ne upravlja na adekvatan način na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Veliki postotak ispitanika održivi razvoj vidi kao budućnost turizma grada Dubrovnika gdje je srednja ocjena 4,2. Ispitanici se slažu da je projekt „Poštujmo Grad!“ pokazao važnost implementacije održiva turizma sa srednjom ocjenom, no izrazito velika većina smatra da istim nije ostvareno niti uočeno značajno poboljšanje. Međutim, izuzetak je da su stanovnici primijetili manje ticanje kruzera u destinaciju. Mjesta za napredak ima i potrebno je usmjeriti se poboljšanju onoga što je u ovom istraživanju u negativnoj percepciji ispitanika; segmenti u kojima nije primjetno poboljšanje. Kvalitetnijim upravljanjem razvoja turizma i većom brigom o održivosti destinacije osigurat će se pravovremeno poboljšanje subjektivnog viđenja situacije i samih stanovnika.

U Tablici 7. u nastavku prikazani su prosječni rezultati za svaku pojedinačnu izjavu, kao i statističke vrijednosti varijance i standardne devijacije.

Tablica 7. Stavovi ispitanika

| TVRDNJA (IZ ANKETE) | N | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Ar. sred. | Stand. dev. | Var. |
|--|-----|----|----|----|----|----|-----------|-------------|--------|
| 1. Današnji turizam u gradu Dubrovniku dosegao je svoje maksimalne kapacitete te je izgubio autentičnost. | 125 | 2 | 9 | 22 | 42 | 50 | 4.032 | 1.0075 | 1.0151 |
| 2. Intenzivan razvoj turizma izazvao je negativan učinak na kvalitetu života lokalnog stanovništva, što je osobito vidljivo u povećanoj razini buke, zagađenju zraka te gužvama u pješačkom i cestovnom prometu. | 125 | 3 | 5 | 11 | 38 | 68 | 4.304 | 0.9607 | 0.923 |
| 3. Dosadašnji razvoj turizma u gradu Dubrovnik nije pratio destinacijski razvoj grada Dubrovnika. | 125 | 1 | 5 | 19 | 47 | 53 | 4.168 | 0.8866 | 0.7861 |
| 4. Kvaliteta upravljanja razvojem turizma od strane zajedničkog djelovanja dionika na nacionalnoj, regionalno i lokalnoj razini u gradu Dubrovniku na zadovoljavajućoj je razini. | 125 | 27 | 38 | 33 | 23 | 4 | 2.512 | 1.1189 | 1.2519 |
| 5. Održivi destinacijski turizam imperativ je budućnosti dubrovačkog turizma. | 125 | 2 | 5 | 18 | 35 | 65 | 4.248 | 0.9559 | 0.9138 |
| 6. Dionici javnog sektora na lokalnoj razini (grad Dubrovnik, Gradsko vijeće, TZ, DURA, Zavod za obnovu Dubrovnik, Dubrovačka baština, Javna ustanova rezervat Lokrum, razni upravni odjeli za turizam, kulturu, zaštitu okoliša, prostorno uređenje i ostali) vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnik. | 125 | 17 | 26 | 49 | 29 | 4 | 2.816 | 1.0425 | 1.0868 |
| 7. Dionici regionalnog sektora (Dubrovačko-neretvanska županija, Zavod za prostorno uređenje DNŽ, Županijska lučka uprava Dubrovnik, Regionalna razvojna agencija DNŽ, Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode DNŽ, TZ DNŽ i ostali) vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnik. | 125 | 22 | 35 | 46 | 19 | 3 | 2.568 | 1.0266 | 1.0538 |
| 8. Privatni dionici (poduzetnici, obrtnici), javni dionici (na lokalnoj razini) i civilni sektor međusobno surađuju i uključuju se u praksu u cilju održiva razvoja grada Dubrovnik. | 125 | 14 | 26 | 63 | 17 | 5 | 2.784 | 0.9553 | 0.9126 |
| 9. Javno-civilna partnerstva u gradu Dubrovniku se unaprijedu te se postiže ravnoteža upravljanja održivim turističkim razvojem kroz sinergiju svih dionika. | 125 | 19 | 27 | 56 | 18 | 5 | 2.704 | 1.0241 | 1.0488 |
| 10. Projektom "Poštujmo grad" koji je sa svojom implementacijom započeo 2019. godine, jasno se izrazila važnost odgovornog turističkog razvoja kruzing turizma u Dubrovniku. | 125 | 14 | 15 | 42 | 37 | 17 | 3.224 | 1.1699 | 1.3688 |
| 11. Implementacija projekta "Poštujmo grad" 2019. godine, omogućila je značajne pomake u provedbi održivog kruzing turizma što je transformiralo grad Dubrovnik kao destinaciju kruzing turizma u trogodišnjem razdoblju od 2019.-2022. | 125 | 22 | 22 | 50 | 23 | 8 | 2.784 | 1.1329 | 1.2836 |
| 12. Nakon implementacije projekta "Poštujmo grad", u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku je uočeno smanjenje gužvi i veća disperzija turista. | 125 | 20 | 32 | 35 | 32 | 6 | 2.776 | 1.1420 | 1.3043 |
| 13. Nakon implementacije projekta "Poštujmo grad", u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku su uočene manje gužve po prometnicama i u staroj gradskoj jezgri. | 125 | 33 | 30 | 38 | 22 | 2 | 2.44 | 1.1101 | 1.2323 |
| 14. Od 2019.- 2022. godine, nakon implementacije projekta "Poštujmo grad" u Dubrovniku se povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada. | 125 | 28 | 30 | 45 | 22 | 0 | 2.488 | 1.0287 | 1.0583 |
| 15. Nakon implementacije projekta "Poštujmo grad", od 2019. do danas, uočeno je kako na dnevnoj bazi uplovljava manji broj kruzera nego je to nekada bio slučaj. | 125 | 7 | 18 | 35 | 41 | 24 | 3.456 | 1.1253 | 1.2662 |
| 16. Nakon implementacije projekta "Poštujmo grad", od 2019. - 2022. godine smanjena su onečišćenja mora i zraka uzrokovanih prethodnim prevelikim ticanjem kruzera u luci Dubrovnik. | 125 | 15 | 29 | 49 | 26 | 6 | 2.832 | 1.0452 | 1.0930 |
| 17. Održivim kruzing turizmom grada Dubrovnik koji je s provedbom započeo 2019. godine, primjetno je kako su se od 2019.- 2022. godine izbalansirale potrebe kruzing tržišta i koristi, uočeno je poboljšanje kvalitete usluga i/ili proizvoda. | 125 | 20 | 27 | 48 | 26 | 4 | 2.736 | 1.0636 | 1.1314 |
| 18. Implementacija održivog kruzing turizma koja je započela 2019. godine, potisnula je društvenu dimenziju održivosti, isti nije osigurao poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva u gradu Dubrovniku. | 125 | 8 | 17 | 41 | 40 | 19 | 3.36 | 1.0954 | 1.2000 |
| 19. Nakon implementacije projekta "Poštujmo grad" od 2019. godine i prepoznavanja istog od strane Ministarstva turizma i sporta Republike Hrvatske i Vlade Republike Hrvatske, povećalo se javno financiranje održivih aktivnosti u smislu povećanja plasmana natječaja i potpora poduzetnicima i obrtnicima na lokalnoj razini za financiranje održivih aktivnosti i projekata. | 125 | 21 | 26 | 53 | 19 | 6 | 2.096 | 1.0703 | 1.1455 |

Izvor: izrada autorice

7.3. Kritički osvrt

Anketni upitnik u potpunosti je ispunilo 125 ispitanika. U najvećoj mjeri upitniku su pristupili ispitanici dobne skupine 35 - 44 godine (28,8 %) te 45 - 54 godine (26,4 %). Osobe ženskog spola su zastupljenije, 66,4 %, a kod razine završenog obrazovanja ispitanika najviše je zastupljena VSS (38,4 %) te VŠS (32,8 %). Zaposleno je njih 86,4 %, s projektom je upoznato 76 % ispitanika, a njih 51,2 % izjasnilo se da ne ovisi o prihodima od kruzing turizma. U gradu Dubrovniku i/ili okolici živi 91,2 %, a najviše je onih koji tu žive duže od 24 godine, 72,9 %.

Vidljivo je da se ispitanici s općenitim izjavama većinski slažu (ili u potpunosti slažu). Čak 73,6 % ispitanika slaže se da je današnji turizam grada Dubrovnika izgubio autentičnost i dosegao maksimalne kapacitete. Čak 84,8 % ispitanika slaže se da je intenzivan razvoj turizma doveo do negativnog učinka na kvalitetu života lokalnog stanovništva, 80 % smatra da nije praćen destinacijski razvoj grada razvojem turizma, 52 % smatra da ne postoji zadovoljavajuća razina kvalitete zajedničkog djelovanja dionika kod upravljanja razvojem turizma na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini, 80 % izjasnilo se da je održivi destinacijski turizam imperativ budućnosti dubrovačkog turizma.

Konkretnije izjave većinski su naišle na neodlučnost kod ispitanika (slažu li se ili ne slažu s istima). Autorica razlog vidi u činjenici da u promatranom razdoblju nije postojala prava i relevantna slika na temelju koje bi ispitanici mogli doći do konkretnog zaključka. Lokalna zajednica u provedbi održivog kruzing turizma igra veliku ulogu i, ako oni ne uviđaju promjene, upitno je postoje li iste ili je ovdje riječ o nečemu deklarativnom i namijenjenom u političke svrhe?

Iako je tijekom intervjua s gradonačelnikom rečeno da je implementacija programa osigurala smanjenje broja stolova i stolica u povijesnoj jezgri i da se povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada, provedenim je anketnim upitnikom 46,4 % ispitanika navelo da se nije povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada, dok 50,4 % smatra da nisu uočene manje gužve u staroj gradskoj jezgri.

Projektom je uvedena politika s maksimalno dva kruzera i minimalno šest sati pristanka dnevno, disperzija ticanja kruzera tijekom tjedna, a ne samo u dane vikenda. Gradonačelnik je u intervjuu naveo da se ovim potezom osigurala transformacija Dubrovnika u grad koji prihvaća, ali istovremeno i upravlja svojim turizmom. Kroz provedeni anketni upitnik, 52 % ispitanika uočilo je smanjenje broja kruzera koji uplovljavaju u luku Dubrovnik, 23,2 % ispitanika smatra da se projektom nije izrazila važnost odgovornog razvoja kruzing turizma, 52 % smatra da kvaliteta upravljanja nije na zadovoljavajućoj razini, 35,2 % izjasnilo se da pomaci i transformacija grada i destinacije nisu vidljivi.

Većina ispitanika izjasnila se neodlučnima kada je riječ o brizi dionika javnog (39,4 %) i regionalnog sektora (36,8 %) o održivosti destinacije grada Dubrovnika, 32 % ispitanika izjasnilo se da nisu uočili da su privatni, javni i civilni sektor uključeni u suradnju i praksu u cilju održiva razvoja, nisu uočili ravnotežu upravljanja od strane dionika, kod javnog sektora njih 34,3 %, a kod regionalnog 45,6 % ispitanika.

Primjetno je da pomaci nisu vidljivi kad se sagledava subjektivna perspektiva ispitanika, a ako bi se sagledala objektivna perspektiva, upravo zbog Covida-19, teško da bi se isto moglo dokazati i da bi bilo neporecivo. Pola ispitanika, 50,2 %, nije uočilo smanjenje gužvi u staroj gradskoj jezgri ni na prometnicama, 47,2 % smatra da je implementacijom projekta potisnuta društvena dimenzija održivosti, 46,4 % nije uočilo povećanje broja javnih površina jer su iste i dalje zauzete stolovima i suvenirnicama.

Ono što je uočilo 52 % ispitanika je da od 2019. do 2022. na dnevnoj bazi uplovljava manji broj kruzera nego je to bio slučaj ranije. Ono što ostaje ovdje nedorečeno jest je li navedeno uočeno zbog zaustavljanja turističkih kretanja na skoro godinu dana jer nije niti postojala mogućnost da zbog zabrana, ograničenja i mjera kruzери uplovljavaju. Kroz provedbu projekta došlo se do zaključka da održivost podrazumijeva smanjenje uplovljavanja na dnevnoj bazi i to počevši s najviše dva kruzera dnevno, sukladno proučavanju relevantnih podataka, kao i izračunima podnosnog kapaciteta infrastrukture grada Dubrovnika, a pritom se

održivim kruzing turizmom nastoji ne umanjiti kvaliteta života lokalnog stanovništva.

Općenito gledano na anketni upitnik, ispitanici nisu uočili poboljšanja u značajnijoj mjeri od kada se 2018. započelo s implementacijom projekta „Poštujmo Grad!“. Ako su i ostvareni neki pomaci, isti su nastali zbog pandemije koja je stopirala i minimalizirala turistička kretanja, a ne zbog implementacije projekta.

Problematika i razlog tome je, prema mišljenju autorice i prema mišljenju 21,8 % ispitanika, činjenica da je kraj 2019. obilježio početak pandemije Covida-19. Pandemija je potrajala dvije godine, a posljedično je 2020. ostvaren iznimno veliki pad broja putnika u Luci Dubrovnik koji su se, za razliku od 2019. i brojke od 768.924 putnika, u 2020. smanjili na svega 4.323, a od 486 kruzera u 2019., brojka se spustila na svega 47 kruzera u sljedećoj godini. Od travnja do lipnja 2019. te od listopada do prosinca iste godine nije bilo prometa putnika u luci, kao ni tijekom prve polovice 2020. (od siječnja do svibnja).

Nije realno sagledavati razdoblje od 2019. do 2020., uzevši u obzir da je pandemija onemogućila objektivnu sliku. Pandemija virusa Covida-19 s globalnim utjecajem, počevši od kraja 2019. do danas, utjecala je na činjenicu da sagledavanje rezultata anketnog upitnika ne može biti mjerilo, upravo zato što su prilike izvanredne, nisu redovne.

S obzirom na postavljene pomoćne hipoteze rada H1 i H2, teško je govoriti o mogućnostima primjećivanja uspješne implementacije održiva kruzing turizma tijekom razdoblja trajanja pandemije Covida-19, a posebice da je ista u promatranom razdoblju pridonijela uravnoteženom i dugoročnom razvoju gospodarstva grada Dubrovnika. Sudjelovanje i suradnja relevantnih dionika u pravilu je izostala u spomenutom razdoblju pandemije jer se zbog epidemioloških mjera, kao i graničnih, županijskih i međugradskih zabrana kretanja, normalan život nije mogao odvijati.

Autorica misli da je rok za primjećivanje pomaka percepcije od strane eksternih dionika (poduzetnika i stanovnika grada) nastalih implementacijom projekta prekratak. Teško da itko od ispitanika može odvojiti generalne društvene prilike

uzrokovane pandemijom, koja je u globalu smanjila turistička kretanja, od rezultata implementacije projekta „Poštujmo Grad!“. Čak se niti nakon sezone 2021. neće vidjeti pravi efekti, nego tek u nadolazećim godinama. Dva kruzera dnevno će se ubuduće smanjivati na jedan, što je gradonačelnik najavio već u lipnju 2022., jer su i ova dva puno prema viđenom. Promjene će biti lako moguće i bolje vidljive nakon najavljenog daljnjeg smanjenja broja ticanja, no to i ne mora biti slučaj.

Kroz anketni upitnik je vidljivo da se nastavlja trend nezadovoljstva lokalne zajednice zasićenjem infrastrukture, pomaci su mali i teško primjetni, što je u anketnom upitniku izjavilo 35,2 % ispitanika. Ispitanici navode da održivi turizam nije vidljiv u svakodnevnom životu osim kao populizam u medijima. Utjecaj na kvalitetu života nije primjenjiv jer do promjena nije došlo, a to je uvidjelo 47,2 % ispitanika anketnog upitnika. Promjene su vjerojatno nastupile, informacije o njima su plasirane u javnost, no period naveden u anketnom upitniku nije relevantan jer je 2020. obilježena pandemijom Covida-19 i zaustavljanjem turizma, a 2021. dolazi do oporavka turizma.

Vidljivo je, prema podacima prometa putnika i brodova u Luci Dubrovnik, da su podatci od 2021. značajno niži od onih ostvarenih u 2019., iako su bolji od 2020. godine. Primjer se može vidjeti kod prometa putnika koji je u 2019. dosegnuo broj od 768.924 putnika, u 2020. zabilježen je nagli pad na 4.323., a iako je u 2021. vidljiv lagani oporavak s 110.130 putnika, brojka je skoro sedam puta manja od one postignute u 2019. godini. Što se tiče dolazaka kruzera, 2019. bilo ih je 486, 2020. godine 47, a lagani oporavak bilježi 2021. sa 139 dolazaka (u odnosu na 2019. to je pad od nešto više od tri puta).

Jasno se uočava da sve donesene mjere i provedbe nisu mogle dati realnu sliku, ali ni polučiti relevantne rezultate. Transformacija turizma nije ostvarena, barem trenutačno. Godine koje slijede pokazat će hoće li, i u kojoj mjeri, implementacija projekta „Poštujmo Grad!“ polučiti rezultate i hoće li se moći govoriti o održivom kruzingu turizmu. Istraživanje koje je provedeno u vidu anketnog upitnika trebalo bi ponoviti nakon određenog vremenskog perioda jer bi se tada mogla procijeniti realna slika koju je ostvario projekt. Produženje promatranog razdoblja na još 3

do 5 godina dalo bi značajnije rezultate jer bi se moglo i vidjeti je li ostvaren ikakav pomak kod provedbe održivog kruzing turizma i jesu li ostvareni pozitivni rezultati.

Jedno je sigurno, razvijanjem održivog kruzing turizma razvit će se gospodarstvo grada Dubrovnika, unaprijedit će se društveni odnosi i očuvat će se okoliš. No da bi njegova implementacija bila uspješna, ona se mora temeljiti na informiranoj suradnji i sudjelovanju relevantnih dionika. Komunikacija i sinergija lokalne zajednice i dionika na svim razinama od velikog je značaja za provedbu održivog kruzing turizma kako bi promjene bile vidljive i kako bi povoljno utjecale na kvalitetu života. Fokus se mora staviti na njegovo promicanje, ali ne tako da je to njegova glavna svrha. Svi dionici, počevši od lokalnog stanovništva do državnog sektora, moraju se uključiti u održivi kruzing turizam i njegovu provedbu, a fokus staviti upravo na provedbu, promicanje i implementaciju. Bez održiva kruzing turizma nema kvalitete pa je jasno zašto ove dvije stavke moraju postići sinergiju. Ravnoteža i dugoročni razvoj kruzing turizma kroz određeno vremensko razdoblje teoretski će polučiti rezultate i osigurati gospodarski, društveni i ekološki rast i razvoj, čime se potvrđuje radna hipoteza rada. Kroz anketni upitnik navedeno nije primijećeno zbog izvanrednih okolnosti, no u godinama koje dolaze očekuje se da će se informiranost eksternih dionika povećati te da će isto postepeno i njima biti vidljivo.

Svaki segment i svaki oblik turizma moraju biti uravnoteženi da bi se ostvarila održivost turističke destinacije. Svi pomaci moraju biti usmjereni prema istom cilju i time se omogućuje stvaranje održivosti na lokalnoj, regionalnoj i globalnoj razini. Relevantni dionici nastoje zajedničkim snagama osigurati uspješnu implementaciju održiva kruzing turizma gdje se kroz informativno sudjelovanje i suradnju nastoji osigurati veća održivost destinacije grada Dubrovnika. Razvija se gospodarstvo lokalne zajednice, omogućuje se očuvanje okoliša te se unaprjeđuju društveni odnosi među stanovništvom i posjetiteljima. Navedeno potvrđuje postavljenu radnu hipotezu H0 i pomoćnu hipotezu H1. Uzevši u obzir rezultate istraživanja i činjenicu da su se ispitanici izjasnili da se ne slažu s tim da dionici lokalnog i regionalnog sektora te privatni dionici vode brigu o održivosti i da se uključuju u praksu u cilju održiva razvoja, nije uočena informiranost,

suradnja, unaprjeđenje niti sinergija javno-civilnih partnerstava. Iz tog razloga se pomoćna hipoteza H2 ne potvrđuje kada je promatramo iz aspekta rezultata istraživanja.

8. KRITIČKI OSVRT

8.1. Razvojne prepreke kruzinge turizma i okoliša

Turizam i okoliš ovise jedno o drugome, ali važno je gledati dalje od samo kratkoročne dobiti. Održivost kreće i od nas samih jer je čovjek taj koji pokreće svijet i koji omogućuje mijenjanje istog, u ovom aspektu na bolje i na održivije. Upravo zato je važno postojanje kontinuiranog usmjeravanja prema samoj održivosti kako bi se naglasilo da ona nije tu kao nešto privremeno, već se ista mora duboko ugraditi kao temeljna vrijednost u društvo u globalu. Ovakvim načinom postiže se održivija budućnost.

Održivost podrazumijeva ravnotežu koja se postiže smanjenjem nejednakosti u svijetu. To smanjenje uvjetovano je spremnošću političkih i ekonomskih sila da se odmaknu od isključivog fokusa na profit. Uloga koju država i sustav moraju ispuniti je osiguranje zdravlja i obrazovanja za sve, ako se govori o održivosti.

Prepreke održivosti su mišljenje da je ista nemoguća, zadržavanje krivo usmjerenog pogleda i doživljaja svijeta, kao i davanje moći velikim korporacijama usmjerenima prvenstveno na profit. Promjene na nacionalnoj razini, koje će na nov način posložiti prioritete i istaknuti novi fokus, omogućit će da se u potpunosti može govoriti o pojmu održivosti, kao i sam dolazak do ravnoteže. Međunarodni ustroj mora se reorganizirati, organizacije usmjeriti, a društva diljem svijeta ujediniti. Postizanje ravnoteže se, naime, bez istoga ne može ostvariti. Mijenjanje percepcije osigurat će navedeno.

Povijesni razvitak kruzinge turizma je od svojih početaka, od 1800-ih do 1960-ih, rastao postepeno, a kasnije se bilježi neprekidan rast. Najsnažniji zamah u rastu kreće od 1980-ih godina i od tada raste po godišnjem prosjeku od 7,5 %.

Taj rast prekinula je pandemija Covida-19, no opet se godinu dana kasnije počeo vraćati uzlaznom putanjom. Na kratko vrijeme putovanja su prestala, stagnirala, no bilo je i za očekivati da neće posve prestati, čim se situacija malo normalizira. Izoliranost tijekom i zbog pandemije u ljudima je pobudila još veću želju za

putovanjima pa su turistička kretanja godinu kasnije opet krenula uzlaznom putanjom. Ljudima nije trebalo dugo da se ponovno počnu osjećati sigurnima za putovanja. Iako je pandemija utjecala s financijskog, psihološkog i fizičkog aspekta, turizam se općenito u globalu izdigao.

Vraćajući se na prethodnu tvrdnju da je kruzing turizam naglo počeo rasti, razlog takvog naglog rasta dogodio se zahvaljujući naprednoj segmentaciji tržišta, kao i mnogim inovacijama, ali i smanjenju cijena kruzing aranžmana jer su isti s vremenom postali privlačniji sve većem broju putnika. Iz godine u godinu nicali su destinacije koje su se mogle posjetiti kruzerom, ponuda je postajala veća, opsežnija, bogatija, kako na kruzerima, tako i u samim destinacijama. Što je potražnja postajala veća, događale su se snažnije promjene. Sve je više i više luka bilo zainteresirano za ugošćivanje što je moguće većeg broja putnika s kruzera.

Takvi pritisci su s vremenom počeli ostavljati vidljive tragove na samoj destinaciji, od degradacije, getoizacije, akulturacije, uniformiranosti, komodifikacije i stereotipizacije kulture, komercijalizacije, demonstracijskog efekta i mnogih drugih. Stvari su se morale početi pod hitno mijenjati jer su destinacije počele trpjeti prevelike pritiske. Onečišćenja koja su se javljala onda i dalje su prisutna, no u puno manjoj mjeri i to zahvaljujući nizu zakona, pravila, akcijskih planova, studija i konvencija koje su odlučile tome stati na kraj i okrenuti se prema očuvanju resursa.

Sve su izraženiji problemi uzrokovani na turističkom tržištu, a postali su značajan akcelerator promjena, bržeg djelovanja i prelaska na održivi turizam. Upravo se promjenom viđenja turizma, okretanja prema održivosti i provođenju iste, stvara novi mentalni sklop. Sve je više onih koji iz godine u godinu uviđaju važnost djelovanja na održiv način, razmišljanja, fokusiranja na održivost i okretanja suradnji i pomoći svima onima koji bi također trebali početi mijenjati svoj mentalni sklop i okrenuti se održivijem načinu življenja i poštivanja onog "što je dano".

Nužnost početka djelovanja već postoji i čeka da se implementira u turizam. Problem koji se nastoji predstaviti, kao i pronaći način rješavanja istog, je u

činjenici da današnji kruzing turizam više ne može ići naprijed ako se u njega ne implementiraju načela i strategije održivosti.

Neki bi rekli da se promjena odvila dijelom iz potrebe za samom kvalitetom usluge i kvalitetom ponude jer ono što se zna je činjenica da je kvalitetu danas teško, gotovo i nemoguće, imati uz masovnost. Drugi bi rekli da je do navedenih promjena došlo zbog povećanja svijesti pojedinaca o potrebi za zaštitom i očuvanjem samog okoliša, uključivanja sve većeg broja dionika u sklop održiva razmišljanja i djelovanja, a isti su počeli takav način primjenjivati i u svojim kruzing destinacijama.

Razlog zbog kojeg je došlo do promjene čak i nije važan kao sama činjenica da je navedeno bilo od iznimne važnosti za sprječavanje „propadanja” određenih destinacija, za sprječavanje „propadanja” zraka, flore i faune, sprječavanje onečišćenja koja su i dalje bila uzrokovana otpadnim vodama, otpadom, balastnim vodama i ispušnim plinovima.

Održivi kruzing turizam pojavljuje se kao potreba za nastavak života destinacije i svega i svakoga u njoj, nastavka života, svega što je nekadašnji masovni kruzing turizam izjedao i uništavao, isti se treba početi oporavljati i regenerirati te krenuti prema novom, održivijem načinu upravljanja.

Kruzing turizam, unatoč padu u doba pandemije Covida-19, ponovo je u rastu. Pitanja i izazovi koji se stavljaju pred destinacije imaju sve veći značaj; ekološka, društvena i gospodarska pitanja i izazovi. Sve se više destinacija susreće s izazovima koja kruzing turizam predstavlja lukama i okolnim područjima. Strateška pitanja i ključni izazovi danas traže i zahtijevaju sve veću pozornost.

Naglašavanje, ali i unaprjeđivanje važnosti održivosti danas je jedno od strateških pitanja kad je riječ o održivom kruzing turizmu, posebice gledajući na ekološki i društveno odgovorni rast. Pravilno upravljanje održivim kruzing turizmom danas postaje imperativ da isti ne bi bio oprečan s okolišem i narušavao ga.

Kroz sustavno upravljanje, s uključivanjem svih dionika i partnera, korištenjem i primjenom suvremenih upravljačkih alata i održivih modela, integriranim

sustavom upravljanja procesima, uvođenjem diverzifikacije poslovnih politika glavnih nositelja, inovacijom poslovnih i upravljačkih modela, stvaranjem kvalitetnog turističkog proizvoda koji će zadovoljiti ekološke standarde i kriterije, jasno je da će se kruzing turizam izdignuti s daleko povoljnijim rezultatima, dajući pozitivniji ishod gledajući u potpunom globalu jednu objedinjenu sliku, pozitivni ishod za cijelo čovječanstvo, od „jedinke do organizma“, od prirode i okoliša, do destinacije, putnika i lokalnog stanovništva.

Osiguranje održivosti kruzing turizma koji će se odvijati u kontinuitetu i rasti zahtijeva i određene prvotne polazišne stavke, a to se odnosi na koordinaciju. Koordiniranost je iznimno važna stavka koja omogućuje sinkronizirano odvijanje procesa kruzing turizma. Prvotno je važno da se koordiniraju luke za krstarenja međusobno, njihovi sustavi i sve operacije koje se u njima odvijaju, a naposljetku je važno da se same destinacije i svi njihovi akteri, javni i privatni, mali i veliki, koordiniraju, s ciljem što je moguće uspješnije organiziranosti kompletnog lanca kruzing turizma.

Nemoguće je reći da kruzing turizam nema razvojnih prepreka s okolišem. Mnogi su to znali, ali nije bilo puno destinacija koje su činile pomake u smjeru ostvarivanja pozitivnih učinaka kako bi nešto pokrenule. Dubrovnik kao destinacija kruzing turizma „nosi“ najveći broj uplovljavanja kruzera ako promatramo sve hrvatske luke. Od nekadašnje prenatrpane destinacije koja je bila ugrožena sa svih strana, ekoloških, društvenih i gospodarskih, Dubrovnik postaje destinacija o čijoj se praksi počelo govoriti u svjetskim medijima.

Kroz projekt „Poštujmo Grad!“, koji se tiče samog kruzing turizma, došlo je do pozitivnih pomaka zbog smanjenja broja dolazaka brodova, boljeg rasporeda dolazaka na godišnjoj, mjesečnoj i dnevnoj razini, a na koje je utjecao i partnerski odnos s CLIA-om. Na taj način došlo se do značajnih pomaka u smanjenju pritiska na jezgru u ljetnim sezonama od 2018./2019. godine. Postoje relevantni rezultati vezano za to. Sam predmet rada, kao i interes autorice, vezan je za održivi kruzing turizam.

Gradski projekt „Poštujmo Grad!“, multidisciplinarni projekt strateškog upravljanja destinacijom s akcijskim planom, s mjerama koje su u fokusu stvaranja Dubrovnika kao predvodnika održivog i odgovornog turizma na Mediteranu, do značaja je doveo iskorak u upravljanju destinacijom i u svega dvije i pol godine postigao rezultate.

Za Dubrovnik je dobro poznato da je top destinacija kruzing turizma, a sama luka stekla je mnoge turističke nagrade. Kružna putovanja iz godine u godinu bilježe sve veći broj dolazaka. Osim mnogih dobrobiti, isti ostvaruje i razne negativne operativne reperkusije. Sudjelovanjem grada Dubrovnika 2019. u GSTC-ovoj procjeni odredišta, koja je kao takva općenito prva u Hrvatskoj, pokazuje se predanost grada upravljanju odredištem.

Prema GSTC-ovim standardima njih 37 (35,2 %) je identificirano kao srednje rizična područja, a 9 (8,6 %) je označeno kao visoko rizična područja, gdje isto predstavlja praznine ili rizike za održivo upravljanje destinacijom. Naglasak je stavljen na poboljšavanje održiva upravljanja destinacijom, povećanje svijesti o zraku, okolišu i vodi, uključivanje dionika, uvođenje standarda održivosti, podrška lokalnim poduzetnicima. Standardima održivosti daje se najveći fokus, s obzirom na to da je Dubrovnik top destinacija kruzing turizma te se prvenstveno zbog istoga, koji je značajan konzument, oni moraju adekvatno donijeti, implementirati i evaluirati s ciljem postizanje održiva razvoja kruzing turizma u Dubrovniku.

Dubrovnik se smatra svojevrsnim pionirima uvođenja održiva kruzing turizma jer je uvidio prijeku potrebu za svojevrsnim *restartom* i novim početkom Dubrovnika kao kruzing destinacije, destinacije održiva kruzing turizma. Činjenica je da su hrvatske vlasti dobivale upozorenja od strane UNESCO-a da će se povijesna jezgra Dubrovnika naprosto preopteretiti ako ima preveliki prihvat kruzera i preveliki broj posjetitelja. Upravo zbog toga što su posjetitelji s kruzera „gušili“ samu destinaciju i sve što nju čini, gradonačelnik je odlučio donijeti odluku o ograničenju broja kruzera za prihvat na samo dva dnevno, dok je prije bilo dopušteno čak sedam dnevno. Zaključeno je kako je prihvat dva kruzera istovremeno održivi kapacitet za Dubrovnik, a s obzirom na to da se ticanja inače najviše odvijaju u ranim jutarnjim satima kako bi se izbjegli preveliki priljevi

putnika, ta ista dva kruzera potrebno je odvojiti od istovremenog ticanja. Dopustiti uplovljavanje jednog u ranim jutarnjim satima, a drugog u popodnevnim, kako bi se izbjegli pritisci veći no što destinacija može podnijeti.

Imidž je danas neophodno potreban da bi se turisti privukli u destinaciju, stoga je važno poraditi na tome da se Dubrovnik, kao destinacija kruzining turizma, okrene održivom kruzining turizmu, s ciljem reparacije dosadašnjeg imidža, a da bi se u slici i perspektivi posjetitelja stvorila upravo ona slika kakvu žele, usmjerena prema održivosti.

Uloga i važnost održiva kruzining turizma u Dubrovniku je presudna. Početak ostvaren 2018. do danas osigurao je već relevantne pomake implementiravši održivi razvoj kruzining turizma u samoj destinaciji, kroz podršku drugih domaćih i stranih organizacija. Održavanje te iste razine, a ujedno i njezino poboljšavanje, ostvarit će pozitivne dimenzije održivosti. Sustavno daljnje upoznavanje lokalnog stanovništva s ulogom održiva razvoja i njegove važnosti presudno je za isto.

Implementacija kreće od pojedinca. Istoj trebaju prethoditi dobro razrađeni, kontrolirani te evaluirani planovi. Ujedno je potrebno ljude sve više educirati o potrebi i dobrobiti stvaranja i održavanja održivosti destinacije te važnosti primjene istoga u kruzining turizmu koji je u Dubrovniku na najvećem udjelu. Lokalna zajednica ima značajan udio u stvaranju održivosti, a pritom ih moraju poticati, informirati i podržavati svi ostali dionici.

Fokus pažnje velike većine turista, posjetitelja u destinaciji, su atrakcije, ali i sama atraktivnost destinacije. Atrakcije su često u fokusu pažnje posjetitelja i mogu biti i početna motivacija posjećivanja destinacije, a kod Dubrovnika je to tako u većini slučajeva. No problematika koja se ovdje javila je činjenica da se neodrživim upravljanjem Dubrovnika kao atrakcije do sada, došlo do razine na kojoj se događa komodifikacija kulture u destinaciji.

Prije pandemije Covida-19 Dubrovnik je doslovno pucao po šavovima. Tada je znalo dnevno na prihvat uploviti do sedam kruzera čime je u grad na dnevnoj bazi „uplovljavalo” skoro 10 tisuća posjetitelja. U skladu s planovima daljnjeg razvoja kruzining turizma, potrebno je osigurati cjeloviti i održivi turizam grada Dubrovnika.

Ovdje je riječ o procesu koji nije tako kratkog trajanja, njegov proces je dužeg vijeka s dugoročnim ciljem, te osim kvalitete, važno je očuvati kulturni identitet same turističke destinacije. Važno je postići balans između turista, domicila i svih nositelja turističke ponude. Kroz sustavno planiranje, provođenje i implementiranje ciljeva, strategija, planova, svega što je vezano uz daljnji održivi kruzing turizam, suradnjom, odnosno partnerstvima dionika i specijalizacijom održive ponude kruzing turizma, omogućit će se stvaranje kvalitetnog proizvoda i kvalitetne industrije.

Navedeno će pomoći osigurati mnogo veću konkurentnost na svjetskom turističkom tržištu, a sigurno je da će i mnoge druge svjetske kruzing destinacije, po uzoru na Dubrovnik, isto početi primjenjivati u svojim destinacijama.

Kroz integrirani pristup osigurat će se održivost turizma, a s posebnim naglaskom na kruzing turizam, što je jasno prikazano u ovom radu. Kroz partnerstva i uključivanje javnog i privatnog sektora te svih relevantnih i irelevantnih dionika može se postići održivost, utjecati na zaštitu okoliša, osigurati bolje sutra za Dubrovnik te izbjeći bombastične negativne natpise poput onih iz 2017. koji su obišli cijeli svijet. Dubrovnik se treba percipirati kao pionir uvođenja održiva kruzing turizma, biti primjer drugima upućujući ih na koji način, sustavnim djelovanjem, postići sinergiju i zajedništvo s ciljem postizanja održiva kruzing turizma i turističkog razvoja u globalu.

Sinergijsko djelovanje ima višestruke koristi, a najvažnije je što se njime ostvaruje viši stupanj kvalitete, u ovom slučaju okrenute održivom načinu razmišljanja i djelovanja. Navedeno je glavni motiv koji će povezati sve dionike i potaknuti ih na suradnju.

Među ključnim pitanjima kojima se luke kruzing turizma trebaju baviti su dostupnost odgovarajuće infrastrukture i organizacija operacija terminala za krstarenje na učinkovit način. Optimalno planiranje luka za kruzing turizam i njihovih terminala omogućuje najodrživiji mogući rad.

Za budući rast i razvoj održiva kruzing turizma od velike je važnosti izrada strategije i strateškog plana da bi se znalo koje su to aktivnosti, ekonomske,

društvene, ekološke ili tehnološke, na koje će se destinacija usmjeravati i na kojima će graditi održivu budućnost i održivi turizam te samim time osigurati prosperitet pojedine destinacije.

8.2. Prijedlog modela održivijeg razvoja turizma na području Dubrovnika

Održiviji razvoj turizma može započeti s implementacijom onda kad se taj isti proizvod i/ili usluga razvije i promovira. Značajna podrška tome je činjenica da postoji tržište za održivi turizam. Turistički proizvod se kroz konzumaciju može jasno osjetiti u svojim diferencijacijama, posebice kad je riječ o održivom naspram standardnog. Gdje ima volje, ima i načina za postizanje održivijeg turizma.

Destinacija u turističkoj industriji jedan je od važnijih elemenata jer upravo je ona turistička atrakcija koja generira posjete. Iz tih istih posjeta proizlaze ekonomske i društvene koristi, proizvodi i usluge se konzumiraju unutar destinacije. Preveliki i neadekvatno raspoređen priljev turista kod mnogih je destinacija degradirao okoliš. Turistička potražnja iz dana u dan raste te degradacije u pojedinim destinacijama postaju sve očitije.

Održivi turizam koncept je ostvarivanja pozitivnog utjecaja na okoliš, društvo i gospodarstvo. Razvoj proizvoda i usluga usmjeren je upravo prema tim dimenzijama, s ciljem ostvarenja pozitivnih dugoročnih koristi za turiste i za lokalnu zajednicu. Provedba takvih putovanja s minimalnim utjecajem na okoliš i lokalne zajednice fokus je kod ovog koncepta koji promiče prirodnu svijest i poštovanje. Kod čovječanstva je svijest o problemima ograničenosti resursa, ekoloških i razvojnih problema već dulje vremena usmjerena. Sukladno tome, destinacije moraju promišljanjem i sustavnim djelovanjem ići u smjeru stvaranja alternativnih metoda turizma, okrećući se čak i onim eksperimentalnim, u turizmu u globalu, u svim segmentima ponude i potražnje, usmjeravajući se prema osiguranju ekološke, društvene i gospodarske sigurnosti i koristi.

Za poboljšanje održivog turizma potrebno je uložiti trud, rad i strpljenje. Njegovo implementiranje nije toliko jednostavno koliko se čini. Sustavnost u primjeni je

ključna stavka. Usluge se moraju oblikovati na takav način da su ekološki prihvatljive, društveno prihvatljive i ekonomski opravdane te je potrebno osmisliti programe koji će poboljšati život lokalnom stanovništvu. Usmjeravanjem prema održivim i ekološkim proizvodima i uslugama ciljano se ide prema većem osiguranju održivosti. Čovjek je ključ svega. Navike koje imamo moraju se promijeniti. Resursi nisu neiscrpnj. Ključan iskorak u promicanju održivog turizma je prvenstveno informiranje, smanjenje emisije sumpora, smanjenje stakleničkih plinova, recikliranje, korištenje lokalnih sirovina i usluga.

Model održiva turizma u destinaciji mora poštivati mnogo toga ako se želi primjenjivati. Putovanja se mogu organizirati i na potpuno drugačiji način, pružiti iskustvo potpunog doticaja s lokalnim stanovništvom i lokalnim obiteljskim obrtima, poduzećima, OPG-ovima, upoznavajući njihove lokalne običaje, proizvode i usluge, i to na mnogo održiviji način nego je to sada. Putovanje se ne mora odvijati stereotipno, obvezno uključivati posjete muzejima, unaprijed definirane izlete, već se isto može odvijati i na način da se vide prirodne ljepote i da se osjeti život stanovnika destinacije. Stvaranjem ponude kojom se pokušavaju minimizirati negativni utjecaji turista na samu destinaciju, a da se privremeno fokus stavlja na očuvanje lokalne bioraznolikosti i poštivanje lokalne kulture. Destinacije u svom radijusu imaju veliki opseg ponude koja je drugačija i može pomoći stvaranju održivog turizma. Izletima biciklom, pješaćenjem, planinarenjem do onih mjesta koja nude drugačiji, održiviji način doživljaja turizma, može se stvoriti, među ostalim, poseban oblik iskustvenog putovanja.

Moderni sadržaji kojima je danas čovječanstvo okruženo često ne idu uz koncept održiva turizma, stoga je potrebno osmisliti nove proizvode, usluge i sadržaje. Drugačiji doživljaj može se osigurati upravo kroz prethodno navedeno - ispreplitanje s lokalnim stanovništvom, učenjem novoga, konzumacijom lokalnoga, slušanja novih priča kroz oči mještana, a ne turističkih vodiča.

Lokalno stanovništvo poštuje prirodu i kulturno nasljeđe jer to je djelić njih samih. Zahvaljujući tome ne stvaraju toliko negativan utjecaj na okoliš, a približavajući se njima, neće ni ostali. Osiguranje boljeg života lokalnoj zajednici osigurava se izravnim doprinosom lokalnoj ekonomiji. Uživanje u svježem zraku, drugačije

iskustveno doživljavanje, slušanje s izvora, širenje perspektive i upoznavanje s drugačijom kulturnom sredinom.

Održivost u destinaciji mora moći biti vidljiva, turisti moraju znati da ona postoji. Uvođenjem certifikata i sustava koji će potvrditi da je destinacija održiva dat će se veliki značaj njezinom daljnjem razvijanju jer će sve više osviještenih ljudi upravo takvu certificiranu destinaciju birati za svoje putovanje.

Održivost se mora i motivirati, provedbom različitih programa koji će poticati njegovu primjenu. Financijska potpora stvaranju održivosti mora postojati. Sredstva se moraju izdvajati iz lokalne zajednice i iz gospodarstva u cijelosti. Održivi turizam promovira ekologiju. Od posjeta određenim mjestima, muzejima i parkovima, dio cijene ulaznice koju turisti plaćaju mora se izdvajati za poboljšanje i stvaranje održivosti. Okoliš se bez pomoći ne može sam okrenuti prema održivosti. Pomoć mora ići u fizičkom smislu, ali i u financijskom.

Mnoge ponude unutar same destinacije mogu imati drugačiji iskustveni doživljaj uključivanjem lokalne zajednice u njih. Drugačije se vidi kroz oči mještana, nego onih koji su o tom mjestu pročitali u knjizi. Lokalne priče i običaji drugačije se doživljavaju kroz onog tko ih uistinu doživljava. Lokalna zajednica pomaže osnažiti okoliš oko sebe, važno im je da je priroda njihovog mjesta očuvana. Kod odlučivanja o provedbi održivog turizma, lokalna zajednica u suradnji s ostalim dionicima mora izraditi, odobriti i donijeti plan provedbe istoga. Stručna pomoć ovdje mora biti dostupna kako bi se osiguralo upravo ono što se želi postići s ciljem održivosti destinacije, poticanja „održivih” posjeta te stvaranje ekonomskih dobiti iz te iste provedbe održivog turizma. Oni moraju biti sastavni dio odlučivanja i stvaranja održivih aktivnosti, bilo eksperimentalnih ili već viđenih, implementirati ih skupa sa svim ostalim relevantnim dionicima, promičući tako održivi koncept.

Održivi turizam mora se planirati i upravljati s ciljem zaštite prirodnih dobara. Sama kvaliteta turističkog proizvoda i uspjeh održiva razvoja ovisit će o usmjerenosti fokusa na razvijanje, planiranje i kontroliranje turizma na odgovoran i uredan način. Lokalna zajednica, dionici, organizacije, sektori, svi moraju biti u

sinergijskom djelovanju pažljivog planiranja i razvijanja održiva turizma s ciljem njegove optimizacije, a da se pritom ne stvaraju ekološki, društveni i ekonomski problemi, točnije da se poštuju tri dimenzije održivosti.

Promicanje održivog turizma mora biti fokus, ako ne i glavna svrha mnogih privatnih i javnih dionika. Pomaganje mora dolaziti sa svih strana, od pojedinca pa sve do državnih sektora. Destinacije koje u svoju ponudu implementiraju održivi turizam moraju imati određene olakšice, određene nagrade, olakšan dolazak do sredstava za poboljšanje istoga, pristup informacijama i pomoć kad god im je to potrebno. Osnivanjem gospodarskih subjekata koji će se fokusirati isključivo na provedbu, promicanje i implementaciju održiva turizma navedeno će se pomoći postići.

Integrirano sustavno upravljanje i koordiniranje u koje su uključeni svi dionici koji se koriste suvremenim upravljačkim alatima i primjenjuju održive modele rasta i razvoja destinacije, kroz inovativnu poslovnu politiku i inovativne poslovne i upravljačke modele stvorit će kvalitetan održivi turistički proizvod i uslugu koja će osigurati zamjetnije rezultate i dati pozitivan iskorak prema budućnosti održivog turizma.

Uključivanje politike, kontrole, provedbe i koordinacije značajno je jer će se usred sve većeg razvijanja svijesti kod ljudi, destinacije birati po stupnju njihove održivosti. Usklađivanjem ciljeva i strategija tako da se isti poklapaju s ciljevima održivosti, planiranje, provođenje i stvaranje planova i akcija osigurat će poduzimanje proaktivnih mjera za osiguranje održivosti koje će se omogućiti kroz pravilno upravljanje razvojem i implementacijom iste u destinaciju.

Na što će se destinacija usmjeriti, koje specifične aktivnosti na kojima će graditi održivi turizam i održivu budućnost, nije toliko važno koliko je važna činjenica da će se istim usmjeravanjima osigurati prosperitet same destinacije. Pritom je važno napomenuti da je podrška lokalne zajednice održivom turističkom razvoju ključni faktor uspješnosti provođenja i implementiranja prethodno navedenog.

Razvoj destinacije ovisit će o njezinom razvoju održivosti te sukladno njezinu odnošenju prema razvoju i aktivnostima koje se u destinaciji provode. Svi budući

projekti koji će se provoditi na području grada Dubrovnika moraju biti minimalno invazivni i u skladu s ciljevima i načelima održiva razvoja. Također je važno da se prije početka provedbe projekata provedu studije utjecaja na destinaciju. Održivi nosivi kapacitet ne smije se prekoračiti. Prenapučenost je uvijek bila prijetnja te se mora pratiti posjetitelje i ograničavati njihov broj. Najidealnije je kroz cijelu godinu, raznim provedbenim aktivnostima, motivirati i poticati posjetitelje na posjet destinaciji kako bi se osigurala ravnomjerna preraspodjela posjetitelja.

9. ZAKLJUČAK

Tema specijalističkog rada bila je primjena koncepcije održiva razvoja u kruzing turizmu. Održivost znači da se resursi koriste na odgovoran način kako bi se osiguralo njihovo kontinuirano postojanje. Ona započinje od pojedinca koji kroz promjenu osobnih vrijednosti prenosi promjene dalje na sva područja života. Održivi turizam fokusiran je na razvoj koji osigurava koristi lokalnom stanovništvu, okolišu i ekonomiji. Njegovim planiranjem omogućuje se promicanje koje orijentira turističku industriju u smjeru veće održivosti.

Kruzing turizam definira se kao putovanje na brodu u trajanju od nekoliko dana, a po određenom planu puta. Obilježen je manje izraženom sezonalnošću, a kako je rasla potražnja, postao je sastavna ponuda skoro svake destinacije smještene na moru ili rijeci. Današnji kruzing turizam ne može napredovati ako se u njega ne implementiraju načela i strategije održivosti kojima će prethoditi dobro razrađeni, kontrolirani i evaluirani planovi.

Dubrovnik je međunarodno prepoznat kao jedna od top destinacija kruzing turizma, a zahvaljujući svojim povijesnim obilježjima te očuvanoj prirodi i okolišu, ima prepoznatljiv identitet. Dosadašnja turistička kretanja u turizmu grada Dubrovnika imala su obilježja masovnog turizma, posebice kada se govori u kontekstu kruzing turizma.

Kroz provedenu analizu primjene održiva kruzing turizma u Luci Dubrovnik, kao i samoj destinaciji te uočio se značaj primjene koncepta održiva kruzing turizma te održiva turizma. Ključ održivosti leži u činjenici da je važno napraviti jasnu ravnotežu između stanovnika i posjetitelja. Zahvaljujući strateškom planiranju i definiranju aktera provedbe održiva kruzing turizma, lakše se nadziru razine i opseg odgovornosti. U destinaciji je naglasak stavljen na ekološku, gospodarsku i društvenu održivost, a sam učinak primjene koncepta ostvario je pozitivne učinke u luci i u destinaciji. Očuvale su se prirodne, socijalne i kulturne višestrukosti. Implementirana načela i strategije održivosti dale su značajan doprinos poboljšanju cjelokupne slike održiva kruzing turizma ostvarujući tako

pozitivne reperkusije. Određene su prioritetne provedbene aktivnosti kojima je cilj zaštititi prirodu i okoliš, s ciljem daljnjeg korištenja resursa prema konceptu održiva razvoja. Postignuti razvoj kompatibilan je s biološkim resursima i raznolikostima, poštujući kulturu i stvarajući jači identitet zajednice.

Primjena održiva razvoja kruzing turizma u destinaciji dala je značajne rezultate te će se nastavkom provedbe aktivnosti i dalje ostvarivati. Studija slučaja Luke Dubrovnik jasno prikazuje da se planiranjem destinacijskog turističkog razvoja omogućuju ekološki, društveni i ekonomski pozitivni rezultati. Provedbene aktivnosti koje su implementirane u kruzing turizam osiguravaju minimalizaciju štetnih negativnosti, uz mogućnosti i njihova uklanjanja. Informiranim sudjelovanjem relevantnih dionika isto je postignuto.

Navedeno će pridonijeti daljnjim turističkim kretanjima, u skladu s konceptom održivosti, i razvijanju gospodarstva lokalne zajednice, očuvanju okoliša i unaprjeđenju društvenih odnosa. Iako je na početku provođenja, vidljivo je da će njegova implementacija pridonijeti daljnjem uravnoteženom razvoju gospodarstva grada Dubrovnika.

Promatrajući dinamiku prometa putnika i brodova u Luci Dubrovnik, kao i provedeni intervju s gradonačelnikom u kolovozu 2021., sukladno prikupljenim podacima te postavljenim hipotezama, kroz jasno sagledive rezultate provedbe projekta „Poštujemo Grad!“, potvrđena je radna hipoteza H0: *„Razvoj održivog kruzing turizma pridonosi razvoju gospodarstva lokalne zajednice, unaprjeđenju društvenih odnosa i očuvanju okoliša.“* Od samog početka projekta, povećanjem broja dostupnih javnih površina u gradskoj jezgri, detaljnijim pristupom Luke Dubrovnik i ostalih relevantnih dionika, rasporedu ticanja kruzera na dnevnoj, tjednoj i mjesečnoj osnovi, uvođenjem kruz pristojbe, smanjenjem opterećenja destinacije na maksimalnih 8.000 posjetitelja dnevno (odnosno 6.000) i to ne istovremeno, nego raspoređeno tijekom dana, povećano je zadovoljstvo stanovnika i posjetitelja, posljedičnim smanjenjem onečišćenja. Kroz svoje početne, kratkoročne i sagledive dugoročne rezultate primijećeno je da svaki segment i oblik turizma ima značajan utjecaj na cjelokupnu sliku turizma jer svi oblici moraju biti uravnoteženi i kretati se u istom pravcu s ciljem stvaranja održiva

turizma lokalno, regionalno, ali i općenito, u globalu. Pomoćne hipoteze H1: „*Uspješna implementacija krusing turizma rezultat je informiranog sudjelovanja i suradnje relevantnih dionika.*“, te H2: „*Implementacija održiva krusing turizma pridonosi uravnoteženom i dugoročnom razvoju gospodarstva grada Dubrovnika.*“, postavljene na početku rada, također su potvrđene, kao i zadani ciljevi.

No s druge strane, kroz istraživanje provedeno anketnim upitnikom među dionicima grada Dubrovnika u srpnju 2022., uočena je drugačija slika nego je to predstavljeno godinu dana ranije u intervjuu.

I u slučaju provedbe anketnog upitnika prihvaća se radna hipoteza H0: „*Razvoj održivog krusing turizma pridonosi razvoju gospodarstva lokalne zajednice, unapređenju društvenih odnosa i očuvanju okoliša.*“ Naime, kroz razvoj održiva krusing turizma u gradu Dubrovniku osigurat će se gospodarski, društveni i ekološki boljitak.

Ipak, postavljene pomoćne hipoteze prema anketnom upitniku i dobivenim rezultatima se ne prihvaćaju. Razlog leži u tome što ispitanici nisu uočili informiranost, kao ni suradnju i sudjelovanje dionika, prvenstveno u provedbi i implementaciji projekta „Poštujmo Grad!“. Iako je iz rezultata anketnog upitnika vidljivo da je projekt implementiran, prema rezultatima istog, ispitanici su pretežno neodlučni kod sagledavanja posljedične situacije i vidljivih rezultata, vrlo moguće zbog neočekivanih zbivanja koje je donijela pandemija Covida-19, kao i rat u Ukrajini. Prema navedenom, postavljena pomoćna hipoteza H1: „*Uspješna implementacija krusing turizma rezultat je informiranog sudjelovanja i suradnje relevantnih dionika.*“ opovrgava se za grad Dubrovnik sukladno rezultatima anketnog upitnika, obzirom da je većina ispitanika na relevantne tvrdnje odgovorila neodlučno ili negativno.

U anketnom upitniku promatrano je razdoblje od 2019. do 2022. u kojemu, uzevši u obzir pandemiju Covida-19, nije bilo značajnih turističkih kretanja, a realno viđenje i doživljaj situacije nisu u skladu s onim što bi bilo da su se turistička kretanja odvijala normalnim, uobičajenim tijekom. Sukladno tome, nemoguće je uvidjeti je li i u kolikoj mjeri, implementacija projekta i održiva krusing turizma

pridonijela dugoročnoj uravnoteženosti grada Dubrovnika. Prema rezultatima anketnog upitnika opovrgava se pomoćna hipoteza H2: „*Implementacija održiva kruzina turizma pridonosi uravnoteženom i dugoročnom razvoju gospodarstva grada Dubrovnika.*“ s obzirom da se većina ispitanika na postavljene relevantne tvrdnje izjasnila neodlučno.

Sagledavanje rezultata istraživanja ne može biti mjerilo s obzirom na to da su prilike bile izvanredne. Kroz ponovnu provedbu empirijskog istraživanja, 3 - 5 godina nakon normalizacije situacije i prilika, mogla bi se dobiti realnija slika i doživljaj ispitanika od one dobivene s trenutnim rezultatima.

SAŽETAK

Kroz specijalistički poslijediplomski rad analizira se koncepcija održiva kruzing turizma. Radi se o selektivnom obliku turizma kojim se nastoji promicati razvoj gospodarstva u zajednici, pružiti primjereni turistički doživljaj, unaprijediti kvalitetu života lokalnih stanovnika te pridonijeti očuvanju okoliša kroz minimiziranje okolišnih negativnih učinaka i naglašavajući važnost implementacije istog u današnje moderno turističko doba. Problem istraživanja ovog specijalističkog poslijediplomskog rada još je uvijek nedovoljno prepoznavanje važnosti i same uloge održiva razvoja.

Radna hipoteza rada („Razvoj održivog kruzing turizma pridonosi razvoju gospodarstva lokalne zajednice, unapređenju društvenih odnosa i očuvanju okoliša.“) testirana je na primjeru odabrane studije slučaja, grada Dubrovnika. Radi se o iznimno atraktivnoj turističkoj destinaciji suočenoj s brojnim izazovima (preveliki broj istovremenih posjetitelja, prometne gužve u destinaciji, ugrožavanje kulturne raznolikosti, utjecaj na prag tolerancije turista te prag tolerancije lokalnog stanovništva, utjecaj na morski okoliš i dr.).

Na primjeru Luke Dubrovnik istražuje se postoji li mogućnost održiva razvoja kruzing turizma. Potencijal u mnogim destinacijama danas nije iskorišten zbog neadekvatnog upravljanja istima. Brojni pozitivni učinci razvoja kruzing turizma (doprinosi gospodarskom razvoju mjesta, zapošljavanje stanovništva, smanjenje brojeva stolova i stolica u povijesnoj jezgri u svrhu povećanja broja javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada, smanjenje broja suvenirnica koje su koristile javne prostore za prodaju samih suvenira i dr.), nerijetko su popraćeni i brojnim negativnim učincima: zagađenost mora i zraka, prekoračenje kapaciteta prihvata, degradacija prostora i dr. Održivi razvoj i njegova implementacija u kruzing turizam već danas moraju postati imperativ.

Ključne riječi: održivi razvoj, kruzing turizam, održivi razvoj Dubrovnika, utjecaji kruzing turizma.

SUMMARY

This specialist postgraduate thesis aims to investigate the concept of sustainable cruising tourism. This particular form of tourism seeks to promote the development of the community economy, provide an appropriate tourist experience, improve the quality of life of residents and contribute to environmental protection by minimizing environmental adverse effects and by emphasizing the importance of implementing it in today's modern tourism age. The problem of the research of this specialist postgraduate thesis is the fact that there still needs to be more recognition of the importance and role of sustainable development. The main hypothesis of this thesis "Development of sustainable cruising tourism contributes to the development of the local community economy, improvement of social relations and environmental protection " was tested on the example of a selected case study, the city of Dubrovnik. Dubrovnik is an extremely attractive tourist destination facing many challenges (too many simultaneous visitors, traffic jams in the destination, endangering cultural diversity, impact on the tolerance threshold of tourists and the tolerance threshold of locals, impact on the marine environment, etc.). On the example of the port of Dubrovnik, it is investigated whether there is a possibility of sustainable development of cruising tourism. The potential in many destinations today is not used due to inadequate management. In addition to the numerous positive effects of cruising tourism development (contribution to economic development, employment of the population, reduced number of tables and chairs in the historic centre to increase the public space available to all visitors, reduction of the number of souvenir shops located in public spaces etc.), is often accompanied by numerous negative effects: pollution of the sea and air, exceeding the capacity of the reception, degradation of space, etc. Sustainable development and its implementation into cruise tourism are to become imperative today.

Keywords: sustainable development, cruising tourism, sustainable development of Dubrovnik, impacts of cruising tourism

POPIS LITERATURE

Knjige:

- 1) Alfier, D. (2010.) *Zaštita prirode u razvijanju turizma*, Nebo d. o. o., Zagreb
- 2) Cifrić, I. (2002.) *Okoliš i održivi razvoj - ugroženost okoliša i estetika krajolika*, Hrvatsko sociološko društvo, Zagreb
- 3) Čavlek N., Bartoluci M., Prebežac D. (2011.) *Turizam - Ekonomske osnove i organizacijski sustav*, Školska knjiga, Zagreb
- 4) Črnjar, M., Črnjar, K. (2009.) *Menadžment održivog razvoja*, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Glosa, Rijeka
- 5) Dickinson, B., Vladimir, A. (2008.) *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*, Second edition, John Wiley & Sons, Inc., USA
- 6) Gržinić, J. (2014.) *Međunarodni turizam*, Pula, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula
- 7) Gržinić, J. (2018.) *Turizam i razvoj - rasprava o globalnim izazovima*, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula
- 8) Gržinić, J. (2019.) *Uvod u turizam - povijest, razvoj, perspektive*, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula
- 9) Harris, R. (2006.) *Povijest Dubrovnika*, Golden Marketing, Zagreb
- 10) Herceg, N. (2013.) *Okoliš i održivi razvoj*, Synopsis, Zagreb
- 11) Jadrešić, V. (2010.) *Janusovo lice turizma, Od masovnog do selektivno-održivog turizma*, Plejada d. o. o., Zagreb
- 12) Keča, K., Vukonić, B. (2001.) *Turizam i razvoj – pojam, načela i postupci*, Romeno, Zagreb
- 13) Kunst, I. (2012.) *Hrvatski turizam i EU integracije*, Institut za turizam, Zagreb

- 14) Kušen, E. (2002.) *Turistička atrakcijska osnova*, Institut za turizam, Zagreb
- 15) Magaš, D. (2003.) *Management turističke organizacije i destinacije*, BMG, Zagreb
- 16) Magaš et al. (2018.) *Menadžment turističke organizacije i destinacije*, FMTU, Rijeka
- 17) Richards, B. (1995.) *Marketing turističkih atrakcija, festivala i posebnih događanja*, Longman group, London
- 18) Usorac, M. (2010.) *Turizam- poslovna etika, društvena odgovornost i održivi razvoj*, Beretin, Split
- 19) Vukonić, B. (2010.) *Turizam – budućnost mnogih iluzija*, Plejada d. o. o., Zagreb
- 20) Vukonić, B., Čavlek., N. (2001.) *Rječnik turizma*, Masmedia, Zagreb
- 21) Webber, S., Mikačić, V. (2001.) *Osnove turizma*, ŠK, Zagreb

Članci:

- 1) Ban, I. et al. (2014.) *Izazovi razvoja crusing-turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji*, Zbornik sveučilišta u Dubrovniku (1), str. 1-33.
- 2) Bučar, K. et al. (2010.) *Pravila ponašanja u turizmu i njihov utjecaj na održivi turizam*, Acta turistica, 22(2), str. 221-246.
- 3) Bramwel, B. (2011.) *Governance, the state and sustainable tourism: a political economy approach*, Journal of Sustainable Tourism, 19(4-5), str. 459-477.
- 4) Carić, H. (2010.) *Direct pollution cost assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic*, Financial theory and practice, 34(2), str. 161-180.

- 5) De Lange, D., Dodds, R. (2017.) *Increasing sustainable tourism through social entrepreneurship*, International Journal of Contemporary Hospitality Management, 29(7), str. 1977-2002.
- 6) Frajman-Jakšić, A. et al. (2010.) *Sreća i ekološka svjesnost - čimbenici održivog razvoja*, Ekonomski vjesnik: Review of Contemporary Entrepreneurship, Business, and Economic Issues, 13(2), str. 467-481.
- 7) Gračan, D., Zadel, Z. (2013.) *Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske*, Pomorski zbornik, 47-48(1), str. 51-60.
- 8) Logunova, N. et al. (2020.) *Specifics of cruise tourism and features of creating a cruise tourism product*, International Scientific and Practical Conference "Environmental Risks and Safety in Mechanical Engineering" (ERSME-2020), Rostov-on-Don, Russia, 217, id. 05005.
- 9) Lučić, I. et al. (2017.) *Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam*, "Naše more", 64(2), str. 54-60.
- 10) Pallis, A. A., Papachristou, A. A. (2021.) *Cruise Industry*, International Encyclopedia of Transportation, United Kingdom, 5, str. 593-599.
- 11) Peručić, D. (2020.) *Analysis od the world cruise industry*, Dubrovnik International Economic Meeting, 5(1), str. 89-100.
- 12) Vojvodić, K. (2005.) *Tržišne niše krstarenjima morem*, Naše more, 52(3-4), str. 156-162.
- 13) Vukašina, M., Brechelmacher, M. i Miočić, J. (2021.). *Filmski turizam u Hrvatskoj – studija slučaja „Igra prijestolja“*. Oeconomica Jadertina, 11(2), 94-105.

Ostali izvori:

- 1) Afrić Rakitovac, K. (2011.) *Smjernice razvoja kulturnog turizma ruralnog prostora Istre*, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, dostupno na [Smjernice razvoja kulturnog turizma ruralnog prostora Istre | revitas.org](http://revitas.org) (pristupljeno 18.11.2021.)
- 2) *Akcijski plan Programa Poštujemo Grad! za razdoblje do 2025. godine*, dostupno na [Akcijski-plan-Projekta-Postujmo-Grad.pdf \(dubrovnik.hr\)](http://dubrovnik.hr) (pristupljeno 24.3.2022.)
- 3) Ban, I., et al. (2011.) *Integrirano upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku*. Sveučilište u Dubrovniku, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju. Elaborat/studija. Dostupno na [201303 \(srce.hr\)](http://201303.srce.hr) (pristupljeno 29.03.2022.)
- 4) Benačić, A. (2021.) *Povratak kruzera, uz obećanje da će nas manje trovati*, dostupno na [Povratak kruzera, uz obećanje da će nas manje trovati - Faktograf.hr](http://Faktograf.hr) (pristupljeno 18.11.2021.)
- 5) Cruise Market Watch, dostupno na <https://cruisemarketwatch.com/> (pristupljeno 17.11.2021.)
- 6) Hauswitschka, A. (2018.) *Zaštita UNESCO-ova bisera*, dostupno na ZAŠTITA UNESCO-ova BISERA - Dubrovnik Portal (pristupljeno 15.10.2021.)
- 7) IAATO, dostupno na Homepage - IAATO (pristupljeno 26.10.2022.)
- 8) IMO, dostupno na [International Maritime Organization \(imo.org\)](http://International Maritime Organization (imo.org)) (pristupljeno 23.12.2021.)
- 9) IZTZ (2006.) *Održivi turizam u deset koraka: planiranje održivog turizma zasnovanog na baštini i prirodnom naslijeđu: priručnik za razvijanje i*

upravljanje turističkih regija, destinacija i proizvoda, Zagreb, dostupno na [Prirucnik HR 02 \(iztzg.hr\)](http://Prirucnik_HR_02.iztzg.hr) (pristupljeno 12.11.2021.)

- 10) IZTZ (2007.) *Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj*, Zagreb, dostupno na [01_02_SAZETAK - Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj naslovna stranica.cdr \(gov.hr\)](http://01_02_SAZETAK_-_Studija_odrzivog_razvoja_kruzing_turizma_u_Hrvatskoj_naslovna_stranica.cdr.gov.hr) (pristupljeno 12.11.2021.)
- 11) Kulturistra, dostupno na www.kulturistra.hr (pristupljeno 17.12.2021.)
- 12) Net.hr, *Turizam u Dubrovniku kao Titanik: promet ugostitelja potonuo za 92 posto, a i još nešto je na vrlo klimavim nogama*, dostupno na [TURIZAM U DUBROVNIKU KAO TITANIK: Promet ugostitelja potonuo za 92 posto, a i još nešto je na vrlo klimavim nogama \(net.hr\)](http://TURIZAM_U_DUBROVNIKU_KAO_TITANIK:_Promet_ugostitelja_potonuo_za_92_posto,_a_i_jos_nesto_je_na_vrlo_klimavim_nogama_(net.hr)) (pristupljeno 23.3.2022.)
- 13) Lasić, I. (2020.) *Dubrovnik za i protiv kruzera*, DW, dostupno na <https://www.dw.com/hr/dubrovnik-za-i-protiv-kruzera/a-54591731> (pristupljeno 17.1.2021.)
- 14) Lučka uprava Dubrovnik (2018.) *Plan gospodarenja otpadom s brodova na području pod upravljanjem Lučke uprave Dubrovnik*, dostupno na [plangospodarenjaotpadom20181230193650.pdf\(portdubrovnik.hr\)](http://plangospodarenjaotpadom20181230193650.pdf(portdubrovnik.hr)) (pristupljeno 16.10.2021.)
- 15) MARPOL, dostupno na [MARPOL | Zaštita okoliša \(dashofer.hr\)](http://MARPOL_|_Zastita_okolisa_(dashofer.hr)) (pristupljeno 27.10.2021.)
- 16) Milić, R. (2021.) *Akcijski plan Programa Poštujmo Grad! za razdoblje do 2025. godine*, Grad Dubrovnik, Eupolis grupa, dostupno na [Akcijski-plan-Projekta-Postujmo-Grad.pdf \(dubrovnik.hr\)](http://Akcijski-plan-Projekta-Postujmo-Grad.pdf(dubrovnik.hr)) (pristupljeno 5.1.2022.)
- 17) Održivi turizam, dostupno na www.odrzivi.turizam.hr (pristupljeno 1.5.2021.)
- 18) Poštujmo Grad, dostupno na [Poštujmo Grad | Grad Dubrovnik](http://Poštujmo_Grad_|_Grad_Dubrovnik) (pristupljeno 24.03.2022., 19.11.2022.)

- 19) Pallis, A.; Lekakou, M., (2012.) *Cruise Tourism From a broad perspective to a focus on Zeeland*, Research Centre for Coastal Tourism , Tourismos, 4(4), str. 215-240, dostupno na [Cruise Tourism From a broad perspective to a focus on Zeeland | Nadia Ajeerah - Academia.edu](#) (pristupljeno 1.5.2021)
- 20) Sezgin, E.; Yolal, M. (2012.) *Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development, Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies*, Dr. Murat Kasimoglu (Ed.), ISBN: 978-953-51-0520-6, InTech, dostupno na [\[PDF\] Golden Age of Mass Tourism: Its History and Development | Semantic Scholar](#) (pristupljeno 20.10.2021.)
- 21) *Strategija razvoja turizma i odredbe u krizing turizmu na području grada Dubrovnika* (2017.) dostupno na [Microsoft Word - STRATEGIJA FINAL - 12. 2. 2018. \(dubrovnik.hr\)](#) (pristupljeno 2.11.2021.)
- 22) *Strategija razvoja turizma i odredbe o krizing-turizmu na području grada Dubrovnika do 2025. (I. faza)*, dostupno na [Strategija razvoja turizma i odredbe u krizing turizmu na području grada Dubrovnika \(I. FAZA\) | Grad Dubrovnik](#) (pristupljeno 18.10.2021.)
- 23) Strokstad, E. (2021.) *Shipping rule cleans the air but dirties the water* Science, AAAS, dostupno na [Shipping rule cleans the air but dirties the water | Science | AAAS](#) (pristupljeno 3.1.2022.)
- 24) Transport & Environment (2019.) *One Corporation to Pollute Them All Luxury cruise air emissions in Europe*, European Federation for Transport and Environment AISBL, Belgium, dostupno na [One Corporation to Pollute Them All_English.pdf \(transportenvironment.org\)](#) (pristupljeno 7.10.2021.)
- 25) Tudor, G. (2021.) *Volimo krstarenja, naravno. A znamo li koliki su kruzeri zagađivači, da otežu s promjenama? Kako ih prisiliti?*, dostupno na [Volimo krstarenja, naravno. A znamo li koliki su kruzeri zagađivači, da otežu s promjenama...? Kako ih prisiliti?](#) (pristupljeno 17.12.2021.)
- 26) Turistička zajednica grada Dubrovnika, [TURISTIČKA ZAJEDNICA GRADA DUBROVNIKA - službeni web site \(tzdubrovnik.hr\)](#) (pristupljeno 23.3.2022.)

- 27) Turistička zajednice Dubrovačko-neretvanske županije, *Statistika*, dostupno na [Statistika » Visit Dubrovnik](#) (pristupljeno 23.3.2022.)
- 28) Vujačić, V. (2021.) *Marimo li za održivi razvoj i koja je u tome uloga kulturnog turizma?*, Kulturistra, dostupno na [Kulturistra – portal za kulturu Istarske županije Marimo li za održivi razvoj i koja je u tome uloga kulturnog turizma? - Kulturistra - portal za kulturu Istarske županije|Portal of culture of Istria|Portale della cultura dell 'Istria](#) (pristupljeno 8.10.2022.)
- 29) Zavod za obnovu Dubrovnika, *Plan upravljanja svjetskim dobrom UNESCO-a „Starim gradom Dubrovnikom“*, dostupno na [Plan-upravljanja-svjetskim-dobrom-UNESCO-a-Starim-gradom-Dubrovnikom.pdf](#) (pristupljeno 25.3.2022.)
- 30) ZZJZ Dubrovačko-neretvanske županije, *Praćenje okoliša*, dostupno na [Praćenje okoliša](#), (pristupljeno 8.11.2021.)
- 31) Yann Arthus-Bertrand, *Home*, dostupno na <https://www.youtube.com/watch?v=Flu-9YRoTnU> (pristupljeno 14.3.2021.)
- 32) World Wide Fund For Nature (1991.) *Caring for the Earth: A Strategy for Sustainable Living*, Gland, Švicarska, dostupno na [Caring for the Earth: A strategy for sustainable living - 1st Edition \(routledge.com\)](#) (pristupljeno 8.4.2021.)
- 33) World Commission on Environment and Development (1987.) *Our Common Future*, dostupno na [Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development \(un.org\)](#) (pristupljeno 18.4.2021.)

POPIS GRAFIKONA, PRIKAZA I TABLICA

Grafikoni

| | |
|---|-----|
| Grafikon 1. Dinamika prometa brodova u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine | 101 |
| Grafikon 2. Dinamika prometa putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine | 106 |
| Grafikon 3. Dobna struktura ispitanika | 129 |
| Grafikon 4. Struktura ispitanika prema spolu..... | 129 |
| Grafikon 5. Struktura ispitanika prema obrazovanju..... | 130 |
| Grafikon 6. Radni status ispitanika..... | 131 |
| Grafikon 7. Ovisnost prihoda ispitanika o kruzing turizmu | 131 |
| Grafikon 8. Mjesto stanovanja ispitanika | 132 |
| Grafikon 9. Broj godina koje ispitanici žive u gradu Dubrovniku..... | 133 |
| Grafikon 10. Poznavanje strateškog projekta „Poštujmo Grad!“..... | 134 |
| Grafikon 11. Današnji turizam u gradu Dubrovniku dosegao je svoje maksimalne kapacitete te je izgubio autentičnost..... | 135 |
| Grafikon 12. Intenzivan razvoj turizma izazvao je negativan učinak na kvalitetu života lokalnog stanovništva, što je osobito vidljivo u povećanoj razini buke, zagađenju zraka te gužvama u pješačkom i cestovnom prometu. | 136 |
| Grafikon 13. Dosadašnji razvoj turizma u gradu Dubrovniku nije pratio destinacijski razvoj grada Dubrovnika. | 137 |
| Grafikon 14. Kvaliteta upravljanja razvojem turizma zajedničkim djelovanjem dionika na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini u gradu Dubrovniku je na zadovoljavajućoj razini. | 138 |
| Grafikon 15. Održivi destinacijski turizam imperativ je budućnosti dubrovačkog turizma. | 139 |
| Grafikon 16. Dionici javnog sektora na lokalnoj razini vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika. | 140 |
| Grafikon 17. Dionici regionalnog sektora vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika. | 141 |

| | |
|--|-----|
| Grafikon 18. Privatni, javni i civilni sektor međusobno surađuju i uključuju se u praksu u cilju održiva razvoja grada Dubrovnika. | 142 |
| Grafikon 19. Javno-civilna partnerstva u gradu Dubrovniku se unaprjeđuju te se postiže ravnoteža upravljanja održivim turističkim razvojem kroz sinergiju svih dionika..... | 143 |
| Grafikon 20. Projektom „Poštujmo Grad!“ jasno se izrazila važnost odgovornog turističkog razvoja kruzing turizma u Dubrovniku. | 144 |
| Grafikon 21. Implementacija projekta „Poštujmo Grad!“ omogućila je značajne pomake u provedbi održivog kruzing turizma, što je transformiralo grad Dubrovnik kao destinaciju kruzing turizma u trogodišnjem razdoblju od 2019. do 2022. | 145 |
| Grafikon 22. Nakon implementacije projekta “Poštujmo Grad!”, u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku je uočeno smanjenje gužvi i veća disperzija turista. | 147 |
| Grafikon 23. Nakon implementacije projekta “Poštujmo Grad!”, u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku su uočene manje gužve po prometnicama i u staroj gradskoj jezgri. | 148 |
| Grafikon 24. Od 2019. do 2022., nakon implementacije projekta “Poštujmo Grad!”, u Dubrovniku se povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada. | 149 |
| Grafikon 25. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do danas, na dnevnoj bazi uplovljava manji broj kruzera nego je to bio slučaj ranije. | 150 |
| Grafikon 26. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do 2022., smanjilo se onečišćenje mora i zraka uzrokovanih prevelikim ticanjem kruzera u Luci Dubrovnik. | 151 |
| Grafikon 27. Održivim kruzing turizmom grada Dubrovnika od 2019. do 2022., koji je s provedbom započeo 2019., izbalansirale su se potrebe kruzing tržišta i koristi te je uočeno poboljšanje kvalitete usluga i/ili proizvoda. | 152 |
| Grafikon 28. Implementacija održivog kruzing turizma, koja je započela 2019., potisnula je društvenu dimenziju održivosti te isti nije osigurao poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva u gradu Dubrovniku. | 153 |
| Grafikon 29. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“ uvidjelo se pojačano financiranje održivih aktivnosti u smislu povećanja plasmana natječaja i potpora poduzetnicima i obrtnicima na lokalnoj razini za financiranje održivih aktivnosti i projekata..... | 156 |

Prikazi

| | |
|--|----|
| Prikaz 1. Značajna putovanja koje je organizirao Thomas Cook | 13 |
| Prikaz 2. Promijenjena slika turizma nakon 2. svjetskog rata | 14 |
| Prikaz 3. Značajke masovnog turizma..... | 18 |
| Prikaz 4. Karakteristike suvremenog turizma | 23 |
| Prikaz 5. Značajke suvremenog turizma | 25 |
| Prikaz 6. Obilježja održiva razvoja..... | 32 |
| Prikaz 7. Strateški ciljevi održiva razvoja..... | 37 |
| Prikaz 8. Prednosti održiva turizma | 47 |
| Prikaz 9. Načela koja obilježavaju održivi turizam | 49 |
| Prikaz 10. Koraci postizanja veće održivosti u turizmu | 57 |
| Prikaz 11. Segmentacija tržišta kruzing turizma | 67 |
| Prikaz 12. Povijesni razvoj krstarenja i kruzing turizma | 72 |
| Prikaz 13. Pozitivni i negativni utjecaji kruzing turizma na destinaciju | 76 |

Tablice

| | |
|---|-----|
| Tablica 1. Podatci o broju dolazaka i noćenja po turističkim zajednicama - TZ Dubrovnik, u promatranom razdoblju od 2013. do 2021. godine | 91 |
| Tablica 2. Faktori koji utječu na odluku o silasku u luku ticanja za putnike i članove posade na kruzerima..... | 95 |
| Tablica 3. Dinamika prometa brodova u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine | 102 |
| Tablica 4. Udio kruzera u ukupnom prometu u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju od 2011. do 2021., pregled po mjesecima, prikazano u % | 105 |
| Tablica 5. Dinamika prometa putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021. godine | 107 |
| Tablica 6. Udio putnika s kruzera u ukupnom broju putnika u Luci Dubrovnik u promatranom razdoblju 2011. - 2021., izraženo u %..... | 108 |
| Tablica 7. Stavovi ispitanika | 158 |

PRILOG 1.

Pitanja za intervju s gradonačelnikom Grada Dubrovnika

1. Što sve obuhvaća održivi kruzing turizam? Ima li isti smisla u našem turističkom okruženju? Na koji način se može uključiti održivu praksu u poslovanje?
2. Kada je nastala ideja o provedbi održivog kruzing turizma u destinaciji? Je li rađena ocjena održivosti destinacije?
3. Na koji način se provode održive aktivnosti u kruzing turizmu? Kolika je važnost odgovornog turističkog razvoja kruzing turizma?
4. Idu li kvaliteta i održivost u turizmu ruku pod ruku? Koji su najvažniji aspekti komuniciranja održivosti u turizmu?
5. Postoje li natječaji i potpore za održive i zelene projekte u kruzing turizmu? Na koji način destinacija potiče razvoj održivog kruzing turizma? Iz kojih se izvora financiraju održive provedbene aktivnosti?
6. Koji su glavni izazovi održivosti kruzing turizma, a koje glavne prilike? Kako se smanjuju/minimaliziraju negativni aspekti nekontroliranog kruzing turizma?
7. Na čemu se temelji daljnji održivi razvoj kruzing turizma u destinaciji?

PRILOG 2.

Anketni upitnik

Opći demografski pokazatelji

1. U koju dobnu skupinu spadate?

- a) 18 - 24
- b) 25 - 34
- c) 35 - 44
- d) 45 - 54
- e) 55 - 64
- f) 65 +

2. Vaš spol?

- a) Muško
- b) Žensko

3. Koja je Vaša razina završenog obrazovanja?

- a) SSS
- b) VSS
- c) VŠS
- d) Specijalizanti, doktorandi i ostali

4. Jeste li zaposleni?

- a) Da
- b) Ne

5. Jeste li upoznati s programom „Poštujmo Grad!“?

- a) Da
- b) Ne

6. Ovisi li vaši prihodi o kruzing turizmu direktno ili indirektno?

- a) Direktno
- b) Indirektno
- c) Ne ovise

7. Živate li u gradu Dubrovniku i/ili okolici?

- a) Da
- b) Ne

8. Ako živite u gradu Dubrovniku i/ili okolici, u kojem je to razdoblju?

- a) 0 - 8 godina
- b) 8 - 16 godina
- c) 16 - 24 godine
- d) Više od 24 godine
- e) Isključivo tijekom sezone

Grad Dubrovnik – turistička destinacija i destinacija kruzing turizma

Ocijenite od 1 do 5 sljedeće tvrdnje, gdje ocjene označavaju:

1 = uopće se ne slažem, 2 = ne slažem se, 3 = neodlučno, 4 = slažem se, 5 = u potpunosti se slažem

1. Današnji turizam u gradu Dubrovniku dosegao je svoje maksimalne kapacitete te je izgubio autentičnost.
2. Intenzivan razvoj turizma izazvao je negativan učinak na kvalitetu života lokalnog stanovništva, što je osobito vidljivo u povećanoj razini buke, zagađenju zraka te gužvama u pješaćkom i cestovnom prometu.
3. Dosadašnji razvoj turizma u gradu Dubrovnik nije pratio destinacijski razvoj grada Dubrovnika.

4. Kvaliteta upravljanja razvojem turizma zajedničkim djelovanjem dionika na nacionalnoj, regionalno i lokalnoj razini u gradu Dubrovniku na zadovoljavajućoj je razini.
5. Održivi destinacijski turizam imperativ je budućnosti dubrovačkog turizma.
6. Dionici javnog sektora na lokalnoj razini (grad Dubrovnik, Gradsko vijeće, TZ, DURA, Zavod za obnovu Dubrovnika, Dubrovačka baština, Javna ustanova rezervat Lokrum, razni upravni odjeli za turizam, kulturu, zaštitu okoliša, prostorno uređenje i ostali) vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika.
7. Dionici regionalnog sektora (Dubrovačko-neretvanska županija, Zavod za prostorno uređenje DNŽ, Županijska lučka uprava Dubrovnik, Regionalna razvojna agencija DNŽ, Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode DNŽ, TZ DNŽ i ostali) vode brigu o održivosti destinacije grada Dubrovnika.
8. Privatni dionici (poduzetnici, obrtnici), javni dionici (na lokalnoj razini) i civilni sektor međusobno surađuju i uključuju se u praksu u cilju održiva razvoja grada Dubrovnika.
9. Javno-civilna partnerstva u gradu Dubrovniku se unaprjeđuju te se postiže ravnoteža upravljanja održivim turističkim razvojem kroz sinergiju svih dionika.
10. Projektom „Poštujmo Grad!“, koji je sa svojom implementacijom započeo 2019., jasno se izrazila važnost odgovornog turističkog razvoja kruzing turizma u Dubrovniku.
11. Implementacija projekta „Poštujmo Grad!“ 2019. omogućila je značajne pomake u provedbi održivog kruzing turizma što je transformiralo grad Dubrovnik kao destinaciju kruzing turizma u trogodišnjem razdoblju od 2019. do 2022. godine.

12. Navedite primjer aktivnosti koje su po Vašem mišljenju omogućile pomake u provedbi održiva kruzina turizam.
13. Nakon implementacije projekta "Poštujmo Grad!", u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku je uočeno smanjenje gužvi i veća disperzija turista.
14. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u razdoblju od 2019. do danas, u Dubrovniku su uočene manje gužve po prometnicama i u staroj gradskoj jezgri.
15. Od 2019. do 2022., nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, u Dubrovniku se povećao broj javnih površina dostupnih svim posjetiteljima grada.
16. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do danas, uočeno je kako na dnevnoj bazi uplovljava manji broj kruzera nego je to nekada bio slučaj.
17. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“, od 2019. do 2022., smanjena su onečišćenja mora i zraka uzrokovanih prethodnim prevelikim ticanjem kruzera u Luci Dubrovnik.
18. Održivim kruzina turizmom grada Dubrovnika, koji je s provedbom započeo 2019., primjetno je kako su se od 2019. do 2022. izbalansirale potrebe i koristi kruzina tržišta, a uočeno je i poboljšanje kvalitete usluga i/ili proizvoda.
19. Implementacija održiv kruzina turizma, koja je započela 2019., potisnula je društvenu dimenziju održivosti, isti nije osigurao poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva u gradu Dubrovniku.
20. Smatrate li da implementacija održiva kruzina turizma nije osigurala poboljšanje društvenog stanja i poboljšanje života lokalnog stanovništva.
21. Nakon implementacije projekta „Poštujmo Grad!“ od 2019., i prepoznavanja istog od strane Ministarstva turizma i sporta Republike Hrvatske i Vlade Republike Hrvatske, povećalo se javno financiranje održivih aktivnosti u

smislu povećanja plasmana natječaja i potpora poduzetnicima i obrtnicima na lokalnoj razini za financiranje održivih aktivnosti i projekata.