POSLOVANJE KRUZING KOMPANIJA I ODRŽIVI RAZVOJ: IZAZOVI I PERSPEKTIVE

Duić, Mirjana

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:927436

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILISTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

POSLOVANJE KRUZING KOMPANIJA I ODRŽIVI RAZVOJ: IZAZOVI I PERSPEKTIVE

Mentor:

prof.dr.sc. Lidija Petrić

Student:

Mirjana Duić

Split, rujan 2019.

SADRŽAJ

1. UVOD 3

1.1. Definicija problema 3

1.2. Cilj rada 3

1.3. Metode rada 4

1.4. Struktura rada 4

2. KRUZING KOMPANIJE: AKTUALNO STANJE 5

2.1. Stanje na svjetskom tržištu 5

2.2. Stanje na hrvatskom tržištu 7

3. POSLOVANJE KRUZING KOMPANIJA 8

3.1. Marketinški program kruzing kompanija 8

3.2. Poslovne integracije 9

3.3. Ključne međunarodne institucije i regulacija 11

3.4. Zakonsko-institucionalni okvir za razvoj i regulaciju kruzinga u RH 13

4. ODRŽIVI RAZVOJ 14

4.1. Karakteristike koncepta održivog razvoja 15

4.2. Primjena koncepta održivog razvoja 16

5. UTJECAJ DJELOVANJA KRUZING KOMPANIJA NA ODRŽIVI RAZVOJ DESTINACIJE 18

5.1. Ekonomski utjecaj 19

5.2. Utjecaj na okoliš 22

5.3. Smjernice za daljni razvoj 25

6. ZAKLJUČAK 29

SAŽETAK 30

SUMMARY **31**

LITERATURA **32**

POPIS SLIKA I TABLICA **34**

1. UVOD

Izuzetan rast potražnje za krstarenjima koji se u novije vrijeme bilježi na svim svjetskim tržištima, potvrđuje da je kruzing još u fazi rasta, čemu svjedoči i činjenica da je potražnja za ovim specifičnim oblikom turizma porasla značajnih 20,5% u posljednih pet godina.[1] Prema njihovim predviđanjima, iz godine u godinu biti će sve veći dio svjetskoga, europskoga i mediteranskog turizma. Ponuda je iznimno bogata i raznovrsna, a gotovo svi segmenti potrošača mogu pronaći krstarenje po vlastitom ukusu. Potrošačima je omogućen širok izbor itinerara, koji uključuju velik broj destinacija diljem svijeta, ali i izbor najmodernije opremljenih i dizajniranih brodova koji su u novijoj povijesti postali destinacija sama za sebe.

1.1. Definicija problema

Brodovi namijenjeni kruzing turizmu već sada su kapaciteta od nekoliko tisuća posjetitelja, a trend izgradnje sve većih brodova i dalje je prisutan. Unatoč tome što samo određeni postotak tih posjetitelja silazi s kruzera, riječ je o izrazito snažnom pritisku na luku/destinaciju u svakom smislu, a njihov utjecaj u onečišćenju okoliša sve značajniji. Unatoč inicijativama svjetskih organizacija te povećane svijesti građanstva na temu održivosti, i dalje je relativno mali broj regulatornih organa i propisa koji bi proveli strože kontrole i naveli kruzing kompanije na društveno osviještenije djelovanje, posebice one koje su ih dosada nastojale ignorirati.

1.2. Cilj rada

Glavni cilj istraživanja određen je problemom i predmetom istraživanja. Rad započinje analizom trenutnog stanja kruzing tržišta i poslovanje kruzing kompanija kako bi dobili što bolji uvid u trendove njihovog razvoja i utjecaja na ekonomske i društvene segmente. Zatim nastoji te utjecaje istaknuti i analizirati kvalitativno i kvantitativno kao najveće izazove daljnjem poslovanju kruzing kompanija, a na posljetku dati ogled na potencijale njihova budućeg razvoja.

[1] FCCA: Cruise industry overview, 2018., str. 2.,dostupno na: https://www.f-cca.com/downloads/2018-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf

1.3. Metode rada

U istraživanju, formuliranju i prezentiranju ovog rada korištene su, u odgovarajućim kombinacijama brojne znanstvene metode: povijesna metoda, induktivna i deduktivna metoda, metoda deskripcije, metoda klasifikacije, komparativna metoda, metoda kompilacije te metoda analize i sinteze.

1.4. Struktura rada

Rad je strukturiran u šest cjelina, pri čemu je prva uvod sa definiranim predmetom i ciljem istraživanja. U narednoj je analizirano aktuano stanje kruzing tržišta, kako na svjetskoj, tako i na razini RH. Treća se bavi pitanjem poslovanja kruzing kompanija, u okviru njihovih marketinških napora te poslovnih integracija, kao i zakonskog okvira koji ih regulira. Četvrta definira karakteristike održivog razvoja i primjenu koncepata istog. Peta cjelina analizira utjecaje kruzing kompanija na ekonomski i ekološki segment destinacija te potencijale za njihov daljnji razvoj. Rad završava zaključkom na obrađenu temu.

2. KRUZING KOMPANIJE: AKTUALNO STANJE

Kruzing turizam kao oblik turističkoga gospodarstva sa izrazito rastućim trendom, zahvaljujući svojem golemom potencijalu pokrenuo je novu, veoma perspektivnu komponentu svjetskoga gospodarstva, i to u dijelu industrijske proizvodnje, brodogradnje te na području uslužnih, pomorsko-turističkih djelatnosti. Razvojni projekti, koji se u pojedinim destinacijama implementiraju u skladu s kretanjima turističke potražnje, najčešće se odnose na prometnu infrastrukturu, pa je posljednjih godina izrazito porasla aktivnost ulaganja u putničke terminale u destinacijama širom svijeta, a sve kako bi se udovoljilo potrebama nove generacije megabrodova („mega–kruzera"). U težnji da se postigne konkurentnost na izrazito dinamičnom tržištu kružnih putovanja, turističke destinacije u svojim razvojnim planovima moraju uzeti u obzir obilježja kruzinga, od kojih su najznačajnija[2]:

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

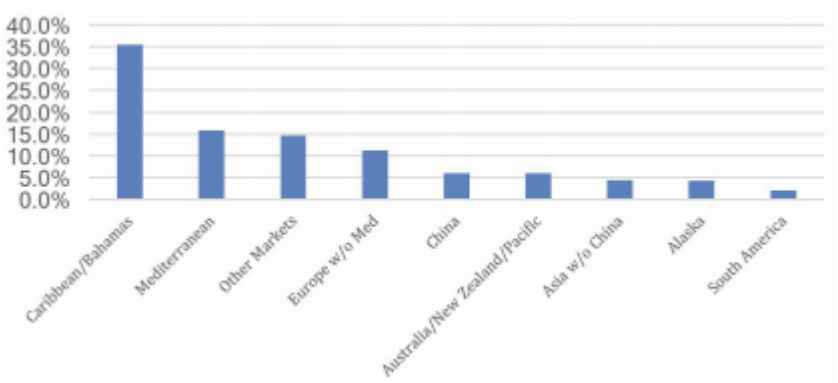
2.1. Stanje na svjetskom tržištu

Još jedan rekord je srušen u toku 2017. godine, sa 25.8 millijuna putnika na kružnim putovanjima diljem svijeta, što predstavlja porast od 4,5% u odnosu na dosegnutih 24,7 milijuna putnika u 2016. godini.[3] Zajedno s činjenicom da popunjenost kapaciteta kruzera prelazi 100%, ovaj značajan rast u broju putnika pokazuje postojani interes putnika za ovu vrstu turizma i industriju u kojoj potražnja prelazi mogućnosti ponude. Da bi udovoljili zahtjevima narasle potražnje, članovi

[2] Peručić, D., Cruising-turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013, str. 65
[3] FCCA: Cruise industry overview, 2018., str. 2.,dostupno na: https://www.f-cca.com/downloads/2018-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf

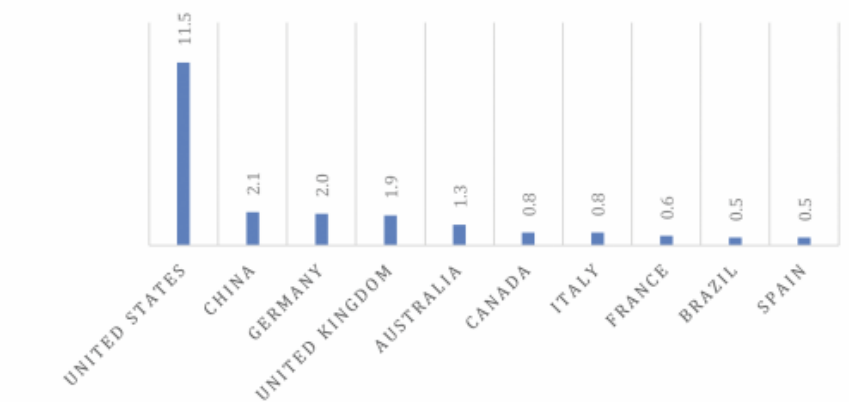
Florida-Carribean Cruise Association (FCCA) i Cruising Lines International Association (CLIA) kruzerskih linija su uveli šest novih oceanskih plovila u 2017. uz inovativne, prilagođene tehnologije kako bi osigurali što veću personalizaciju turističkog iskustva, a pored toga su naručili i 50 novih plovila u periodu 2018.- 2025., što podrazumijeva 220.000 novih ležaja i vrijednost investicije u iznosu preko 51 milijuna dolara.

Iako se na tržištu pojavljuje sve veći broj itinerera, Karibi su i dalje najtraženija lokacija sa 35% udjela u ukupnom broju putnika kružnih putovanja, dok u strukturi putnika još uvijek dominiraju građani SAD-a, s cca. 11,5 % učešća u ukupnom broju.



Slika 1. Raspoređenost ukupnih kapaciteta putnika na kružnim putovanjima 2017.

Izvor: https://www.f-cca.com/downloads/2018-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf

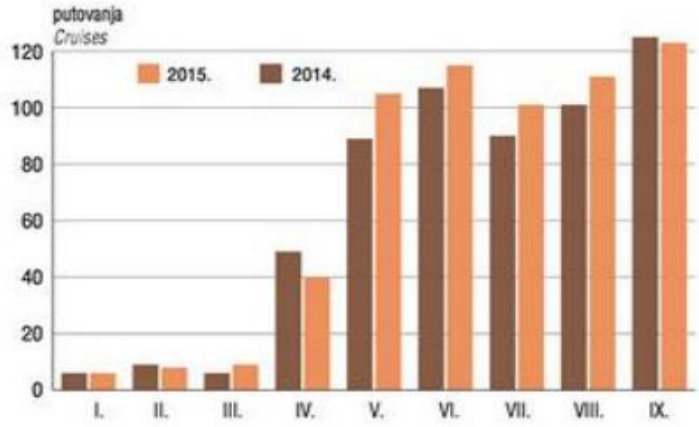


Slika 2. Struktura putnika kružnih putovanja 2016.

Izvor: https://www.f-cca.com/downloads/2018-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf

2.2. Stanje na hrvatskom tržištu

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u razdoblju od siječnja do prosinca 2016. godine ostvareno je 825 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 1 092 199 putnika koji su u Hrvatskoj boravili ukupno 1 813 dana što je u prosjeku dva dana. U strukturi kružnih putovanja stranih brodova najviše njih je 2016. evidentiralo svoj prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj (62,6%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (21,1%) što je ukupno 83,7%[4]. U Dubrovačko-neretvanskoj županiji najviše je posjećen Dubrovnik, a u Splitsko-dalmatinskoj Split, što ih prema datim podacima čini najposjećenijim hrvatskim destinacijama u međunarodnim kružnim putovanjima.



Slika 3. Kružna putovanja stranih brodova u RH po mjesecima u 2014. i 2015.

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-05_05_2015.html

Međutim, zabrinjavajući porast dolazaka kruzerskih turista na području Splita u posljednjih nekoliko godina otvara vječno prisutnu problematiku održivosti i nameće potrebu kontroliranja i planiranja daljnjeg razvoja kruzing turizma kako bi se izbjegla situacija koja je zadesila Dubrovnik, kada se jezgra toga grada gušila uslijed nekontroliranog prijema i do 7 kruzera u isto vrijeme. Stoga se, unatoč značajnim gospodarskim učincima koje kruzing turizam generira, ne smiju zanemariti ni njegovi negativni efekti. Pristajanje megabrodova na samo jedan dan ili tek nekoliko sati znači veliki pritisak na luku te pripadajuće turističko mjesto što se negativno odražava na sve segmente života i rada, a posebice na okoliš, prometovanje vozila i putnika, kvalitetu života lokalnog

[4] Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.html

stanovništva, imidž turističke destinacije i zadovoljstvo stacionarnih gostiju. To posebno dolazi do izražaja u manjim mediteranskim lukama/gradovima kao što je između ostalog i Split. U skladu s time, postavlja se pitanje može li se isti osloniti na razvoj kruzing turizma kao strategiju vlastitog održivog turističkog razvoja odnosno riskira li time gubitak potencijalno vrijednijih stacionarnih gostiju i lokalnog stanovništva koje zbog kruzerskih gužvi napušta povijesnu jezgru grada pretvarajući je tako u „spavaonicu“.

3. POSLOVANJE KRUZING KOMPANIJA

3.1. Marketinški program kruzing kompanija

Što se tiče marketinškog miksa kruzing kompanija potrebno je istaknuti kako zbog specifičnosti kruzing putovanja kao oblika turističke ponude, uobičajeni elementi marketing miksa pri aplikaciji na taj sektor, zahtijevaju određene prepravke. Zbog toga kruzing kompanije, uz četiri uobičajena osnovna elementa marketinškog miksa moraju upravljati s još četiri dodatna „P“. U konačnici to daje osam „P“ marketinškoga miksa[5]:

- proizvod (engl. product),
- program (engl. programming),
- paket-aranžman (engl. packaging),
- ljudi (engl. people),
- partnerstvo (engl. partnership),
- cijena (engl. price),
- prodaja (engl. place),
- promocija (engl. promotion).

Budući da su elementi marketinškog miksa kontrolirane marketinške varijable, dakle varijable na koje kompanija može svjesno utjecati odgovarajućim marketinškim odlukama, treba ih detaljno povezati da se njihovo ponašanje ne bi pretvorilo u nekontrolirano, što bi povećalo rizik u

[5] Peručić, D., Cruising-turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013., str. 80

poslovanju. S obzirom na kompleksnost pomorskog krstarenja, svaki od prethodno nabrojanih elemenata potrebno je raščlaniti na niz podelemenata koji utječu na kvalitetu svakog pojedinog elementa marketinškog miksa kruzing kompanije.

Kruzing kao totalni proizvod sastoji se od raznovrsnih, ali komplementarnih parcijalnih dijelova materijalnoga i nematerijalnog oblika, da bi se zadovoljili zahtjevi putnika i ostvario maksimalan ekonomski učinak. Parcijalni proizvodi materijalnog oblika su hrana, piće itd., a nematerijalne su komponente usluge, ali i određeni psihološki elementi koji se stvaraju oko proizvoda zbog njihove marke/brenda i imidža na tržištu. Ustrojno se elementi totalnog proizvoda pomorskih krstarenja mogu podijeliti na fiksne i opcionalne, pri čemu se fiksnima smatraju brod i njegova funkcionalnost (sadržajna) dispozicija prostora, a opcionalni su elementi program na brodu, hrana, piće, usluga i itinerar (luke pristajanja). Glavna obilježja kruzinga su[6]:

- heterogenost – sastoji se od više varijabilnih komponenata koje omogućuju kreiranje jedinstvenog proizvoda za individualnog turista,
- neelastičnost – proizvod se ne može uskladištiti, neprodane su usluge trajno izgubljen prihod za nositelja ponude jer nije u mogućnosti u svakom trenutku odgovoriti na promjene potražnje,
- komplementarnost – sastoji se od niza usluga što se međusobno dopunjuju i zajedno čine iskustvo krstarenja.

3.2. Poslovne integracije

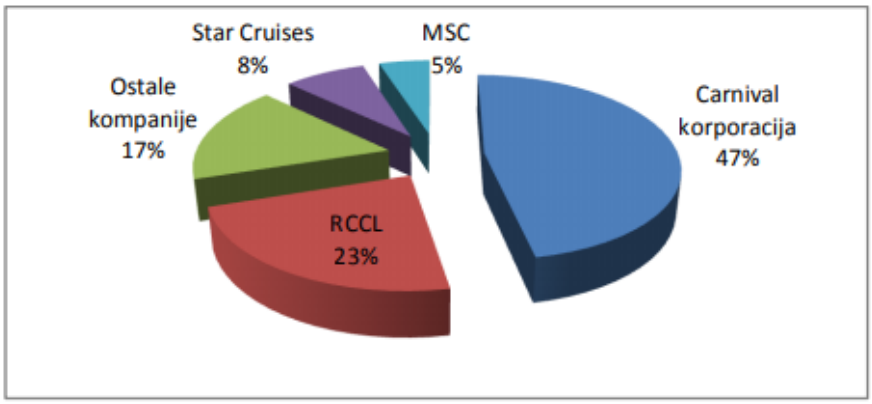
Proces poslovnog povezivanja kruzing kompanija prati se tijekom povijesti razvoja ovog oblika turističke ponude, i to radi širenja na međunarodna tržišta. Najčešće se poslovno povezuju kruzing kompanije i hotelska poduzeća, putničke agencije, prometna poduzeća, servisne službe i slično. Ekonomska opravdanost suvremenih procesa poslovnog povezivanja proizlazi iz sljedećih pogodnosti[7]:

- standardizacije turističke ponude
- zajedničkih i djelotvornijih promotivnih aktivnosti
- prodaje preko jedinstvenoga rezervacijskog sustava
- izgradnje imidža

[6] Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 77.
[7] Ibidem, str. 98.

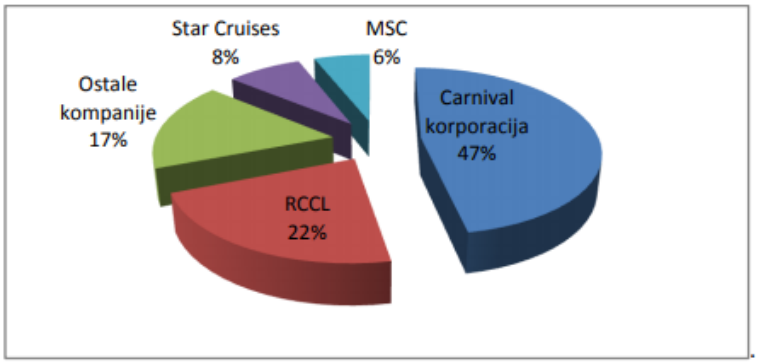
- racionalnoga korištenja raspoloživim kapacitetima i radnom snagom
- smanjenja proizvodnih troškova, učinkovitijeg istraživanja turističkog tržišta, razvoja zajedničkih odjela nabave, marketinga i dr.
- jačanja konkurentskih sposobnosti, povećanja stupnja sigurnosti u plasmanu proizvoda na tržište.

Procesi integracije prvo su se provodile unutar regije u kojoj su kompanije djelovale, a zatim i na udaljenije regije u potrazi za novim atraktivnim destinacijama razvijajući pritom turističku potražnju s tih novih tržišta. Proces okrupnjavanja izuzetno je dinamičan, u smislu da se brojne promjene događaju na dnevnoj razini. Kupnja, prodavanje, pripajanje, razdvajanje, ulazak i izlazak iz velikih korporacija dovodi do sve veće koncentracije kapaciteta u manjem broju velikih kompanija. To je dovelo do situacije u kojoj tri velike kompanije (Carnival korporacija, RCCL, Star Cruises) dominiraju udjelom na kruzing tržištu sa 78% ukupne bruto tonaže i 77% ukupnog broja kreveta. Jačaju i europske kompanije, kao što su MSC Cruises i TUI, koje se nalaze odmah nakon tri najveće svjetske grupacije, kao što je prikazano na slici 4.



Slika 4. Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 2011.

Izvor: Peručić, D., Cruising – turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013.str. 63.



Slika 5. Tržišni udjeli četiriju vodećih kompanija po broju posjetitelja 2011.

Izvor: Peručić, D., Cruising – turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013.str. 63.

3.3. Ključne međunarodne institucije i regulacija

Među institucijama kruzing industrije, najčešće spominjane i ujedno najuključenije u razvoj i unaprijeđenje iste su FCCA (Florida-Carribean Cruise Association), CLIA (Cruising lines international Association) na globalnoj razini te ECC (European Cruise Council) na europskoj.

FCCA[8] je neprofitna organizacija koju sačinjava 21 kruzing kompanija koje upravljaju sa gotovo 200 plovila na floridskom, karipskom te latinsko-američkom području. Osnovana je 1972. godine sa ciljem da se kreira forum za raspravu o unaprijeđenju turizma, o lukama, sigurnosti i ostalim pitanjima bitnim za kruzing industriju. FCCA nastoji graditi kooperativne veze sa svojim partnerskim destinacijma i razvijati produktivne bilateralne sporazume sa svim sektorima. Surađuje i sa vladama, lukama te predstavnicima privatnog i javnog sektora, a sve u cilju maksimiziranja kapaciteta plovila kružnih putovanja, kao i potrošnje putnika i zaposlenika.

CLIA[9] je osnovana 1975. godine i predstavlja najveću organizaciju te vrste u okviru industrije. Smatra se glavnim autoritetom globalne kruzing zajednice koja zastupa, obrazuje i promovira njene zajedničke interese. Podržava politike i prakse koje njeguju sigurnu, zdravu i održivu okolinu kruzing industrije.

[8] https://www.f-cca.com/about.html

[9] https://cruising.org/about-the-industry/about-clia

ECC[10] je osnovana 2004. sa ciljem podizanja europske svijesti o vrijednosti, važnosti i potencijalima sektora kruzing industrije. Odmah po osnutku je počela sa izradom studija o ekonomskim učincima industrije na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini. Zalaže se za eliminaciju barijera i učinkovitijih regulative Europske Unije koje će stimulirati daljni rast industrije te surađuje sa institucijama EU kao i sa nevladinim organizacijama u svrhu omogućavanja sigurnije plovidbe i zaštite okoliša.

Osim udruženja kruzing kompanija, ponašanje subjekata kruzing industrije i uvjeta plovidbe diktiraju razni zakonski propisi, od onih lokalnog značaja do onih koji vrijede na razini cijele Europske Unije, i šire. Među onima na razini EU ističe se direktiva o dozvoljenoj količini sumpora u tekućim gorivima, koja je svoje najnovije izdanje doživjela 2018. godine. Naime, dozvoljena razina sumpornog oksida u gorivnom spoju će biti 0.50%, počevši od 2020. godine. Međutim, to je samo kap u moru potencijalnih zagađivača koje treba regulirati. Upravo je MARPOL konvencijom obuhvaćeno više tehničkih mjera kojima se ograničava ispuštanje štetnih tvari, posebice nafte, i ujedno donosi standard za izgradnju brodova.

MARPOL konvencija je donesena 1973. ujedno sa mnogim drugim inicijativama uslijed nekolicine ekoloških katastrofa kao što je bilo izlijevanje tankera u engleskom kanalu 1967.
Stalno se mijenja i nadopunjuje, a novosti koje se uvode ne moraju čekati ratifikaciju država. Automatski stupaju na snagu godinu dana nakon odluke IMO-a (International Maritime Organisation). Osim osnovnog teksta, sadržava i šest priloga[11]:

- Prilog I. – Pravila o sprječavanju onečišćenja naftom
- Prilog II. – Pravila za kontrolu onečišćenja tekućim tvarima koje se prevoze tankerima
- Prilog III. – Pravila o sprječavanju onečišćenja štetnim tvarima u pakiranom obliku
- Prilog IV. – Pravila o sprječavanju onečišćenja fekalijama s brodova
- Prilog V. – Pravila o sprječavanju onečišćenja otpacima s brodova
- Prilog VI. – Pravila o sprječavanju onečišćenja s brodova posredno zrakom, emisijom sumporova i dušikova oksida.

[10] http://www.ashcroftandassociates.com/images/ECC-LR.pdf (pristupljeno 28.08.2019.)
[11] Branka Milošević Pujo: Sprječavanje onečišćenja mora po Marpol konvenciji, 2005., str.2., "Naše more" 52(5-6)/2005., dostupno u pdf formatu na: https://hrcak.srce.hr

Konvencija određuje i posebna područja za koja je potrebna posebna zaštita s obzirom na njihovu ekološku osjetljivost. U posebna područja ubrajaju se: Sredozemlje, Baltičko more, Crno i Crveno more, Arapski zaljev, Sjeverno more i šire područje Kariba.

3.4. Zakonsko-institucionalni okvir za razvoj i regulaciju kruzinga u RH

Ministarstvo turizma je krovno ministarstvo za razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj. Ministarstvo turizma obavlja upravne i druge odabrane poslove koji se odnose na turističku politiku, strategiju razvitka hrvatskog turizma, razvoj i investicije u turizmu te razvitak svih oblika selektivnih turizma. Putem Instituta za turizam provodi istraživanja o kruzing turizmu i donosi pravilnike i zakone kojim se regulira provedba ove vrste turizma[12].

Osnovni zakon kojim se regulira kruzing turizam je **Zakon o pružanju usluga u turizmu**[13] koji definira nautički turizam, navodi koje su usluge u nautičkom turizmu, gdje se pružaju te usluge. Također se donose pravilnici kojim se propisuju vrste i kategorije luka i plovnih objekata nautičkog turizma, kojim se propisuju minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati luke nautičkog turizma te kategorije i način kategorizacije luka i plovnih objekata nautičkog turizma.

Ministarstvo mora, prometa i infrastukture donosi **Pomorski zakonik**[14] kojim se utvrđuju morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalno-pravni odnosi u pogledu plovnih objekata.

Zakon o plovidbi unutarnjim vodama[15] kojim se uređuje plovidba unutarnjim vodama RH, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno-pravni odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće i ustroj i rad lučkih kapetanija i Zakon o lučkim kapetanijama[16] koji definira poslove lučkih kapetanija.

Idući dionik u kruzing turizmu su Lučke uprave koje predstavljaju neprofitne pravne osobe čije je osnivanje, ustrojstvo i djelatnost uređeno Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama[17]. Oni

[12] http://www.mint.hr/default.aspx?id=7906 (pristupljeno 01.09.2019.)
[13] Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07,88/10, 30/14, 89/14, 152/14)
[14] Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)
[15] Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN 109/07, 132/07, 51/13, 152/14)
[16] Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97)
[17] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

donose tarife lučkih pristojbi, Pravilnik o redu u luci, raspisuju natječaj te određuju koncesionare za pojedina područja djelatnosti koje opslužuju kruzere. Prate i statistiku o dolascima kruzera i broju putnika na njima.

U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe koje se naplaćuju brodovima za korištenje obale i za administrativne usluge, a donosi ih i javno objavljuje lučka uprava. Osim lučke pristojbe, korisnici luke za dobivene usluge u lukama otvorenim za javni promet, plaćaju lučke naknade. Lučke naknade koje se najčešće obračunavaju brodovima na kružnim putovanjima u hrvatskim lukama su:

• Naknada za privez i odvez (osnova za obračun je brutoregistarska tona-BT ili dužni metar),
• Odvoz krutog i tekućeg otpada,
• Potrošnja vode (m3),
• Potrošnja električne energije.

Izračun lučke pristojbe za kruzere u lukama provodi se prema dvije osnove: putnik i bruto tonaža (BT). Jedinična cijena po osnovi BT varira ovisno o razredima veličine broda, a cijena po putniku razlikuje se u odnosu na putniku u tranzitu, ukrcanom i/ili iskrcanom putniku[18].

4. ODRŽIVI RAZVOJ

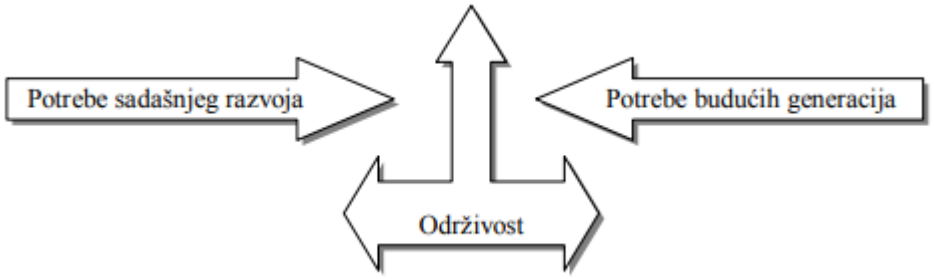
Termin održivi razvoj ušao je u opću terminologiju 80-tih godina 20. st. i ukazuje na povezanost razvoja i zaštite okoliša, a konačno je prihvaćen na konferenciji u Rio de Janeiru 1992. godine. Uspjeh koncepta održivog razvoja na svjetskoj razini moguć je ostvarivanjem glavnih političkih ciljeva i provođenjem društvenih promjena. Održivi razvoj može se definirati kao odnos između dinamičnih gospodarskih sustava koje osmišljava čovjek i većih dinamičnih ekoloških sustava koji se sporo mijenjaju i koji moraju biti u ekološkoj ravnoteži. Bez široke primjene koncepta održivog razvoja na mikro razini koncept održivog razvoja ne može dati rezultate niti na globalnoj razini.

[18] Gračan, D., Zadel, Z. (2013): Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik 47-48, str. 51.-59.

4.1. Karakteristike koncepta održivog razvoja

Pojam održivog razvoja obuhvaća ekonomsku uspješnost i društvenu odgovornost, uz istovremenu zaštitu prirodnih i ljudskih resursa. Polazeći od najraširenije definicije Lestera Browna, konstatira se da postoje tri važna elementa u koncepciji održivog razvoja[19]:

- Koncept razvoja – što ne znači isto što i gospodarski rast. Gospodarski rast u prvi plan stavlja kvantitativne elemente dok koncept razvoja sa stajališta održivog razvoja stavlja težište na kvalitativni koncept.
- Koncept potreba – u središte interesa stavlja pitanja raspodjele osnovnih resursa za ostvarivanje kvalitete života.
- Koncept budućih naraštaja – ukazuje na bit održivosti i postavlja suštinsko pitanje: „Što sadašnje generacije ostavljaju budućim generacijama?“



Slika 6. Prikaz koncepta održivosti

Izvor: https://bib.irb.hr/datoteka/580157.Koncept_odrivog_razvoja_i_sustav_upravljanja.pdf

Održivi razvoj podrazumijeva ravnotežu. S tog stajališta koncepcija održivog razvoja zahtijeva[20]:

- očuvanje prirodnih resursa;
- veću pravednost u raspodjeli resursa i bogatstva;
- uvođenje i primjenu novih tehnologija;
- razlikovanje koncepta rasta i koncepta razvoja;
- odustajanje od aktivnosti koje bi mogle ugroziti interese budućih pokoljenja;
- prihvaćanje održivog razvoja kao filozofskog pristupa i pragmatičnog djelovanja.

[19] Cf., Mladen Črnjar, Ekonomika i politika zaštite okoliša, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002, str. 189.
[20] Ibidem, str. 189-190.

U koncepciji održivog razvoja razlikuju se pojmovi slabe, umjerene i jake održivosti[21]:

- Slaba održivost – takvo narušavanje postojećeg stanja okoliša koje će vjerojatno značiti manje blagostanje budućih pokoljenja, a taj će eventualni nedostatak trebati nadoknaditi.
- Umjerena održivost – zagovara stajalište da je zaštita okoliša preduvjet gospodarskom razvoju.
- Jaka održivost – zagovara korjenite promjene u društvu i odnosu čovjeka prema prirodi. Još se naziva i ekološki razvoj. U ekološki sustav ulaže se onoliko koliko se iz njega uzima.

4.2. Primjena koncepta održivog razvoja

Koncept održivog razvoja nastoji se ugraditi u dokumentacijsku infrastrukturu i institucionalne okvire na globalnoj, regionalnoj i nacionalnim razinama. Brojne organizacije uključile su se u ukazivanje na ovaj problem u nastojanju da kreatorima politika i javnosti ukažu na konflikt i ponude rješenje te motiviraju sve i na svim razinama, da daju svoj doprinos rješavanju ovog globalnog konflikta.

Na globalnoj razini o potrebi uravnoteženja razvoja zemalja i regija svijeta, govori se u Povelji UN-a[22], osobito u dijelu koji se odnosi na globalne strateške ciljeve i načela:

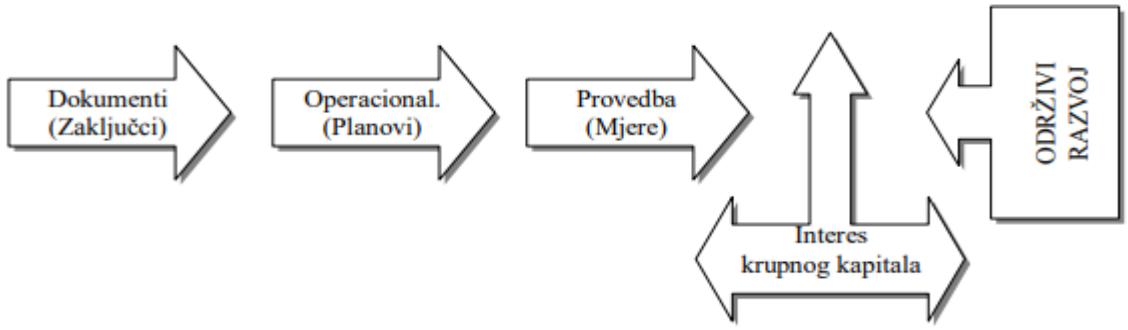
1. Održavati međunarodni mir i sigurnost;
2. Razvijati prijateljske odnose među narodima;
3. Ostvariti međunarodnu suradnju u rješavanju međunarodnih problema: ekonomske, socijalne, kulturne ili humanitarne prirode.
4. Biti središte za usklađivanje djelovanja naroda na postizanju zajedničkih ciljeva.

Zemlje EU osnivaju nacionalna ministarstva za probleme okoliša, a EU u narednom razdoblju donosi šest akcijskih program zaštite okoliša. Prvih pet akcijskih programa zaštite okoliša bili su manje-više političke izjave, dok je šesti (6EAP) imao značenje odluke koju zajednički donose Vijeće EU i Europski parlament.

[21] Ibidem, str. 190.-191.
[22] Povelja UN-a stupila je na snagu 24.10.1945. godine

Hrvatska, bez obzira što je bila izvan izravnih integracija s EU zbog svoga položaja i odnosa s gospodarskim prostorom EU uredno je slijedila europske trendove u razvoju politike okoliša i općenito u upravljanju okolišem. Slijedom toga ona se i institucionalno razvijala veoma slično europskim zemljama[23]. Osnivaju se nevladine organizacije za zaštitu okoliša, a težište aktivnosti je na poticanju i razvoju, kako individualne tako i društvene svijesti, o okolišu. Osnivaju se organi uprave za okoliš. Donijeta je Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj[24] i Nacionalna strategija zaštite okoliša Republike Hrvatske[25].

Bez obzira na donošenje brojnih dokumenata globalnog karaktera o ciljevima i mjerama za zaštitu okoliša, problem nastaje u fazi provedbe. Zbog različitih interesa, a uglavnom se radi o interesima krupnog kapitala, provedba mjera iz tih dokumenata nailazi na otpor. Razlog tome je što bi njihova provedba značila početak puta ka uravnoteženju rasta, odnosno, narušila bi jedan od temeljnih postulata neoliberalnog koncepta kapitalizma, maksimalizaciju profita.



Slika 7. Prikaz nedosljednosti provedbe mjera u svrhu održivog razvoja

Izvor: https://bib.irb.hr/datoteka/580157.Koncept_odrivog_razvoja_i_sustav_upravljanja.pdf

[23] Marko Bešker, Politika okoliša, Oskar, Zagreb, 2005, str. 134.
[24] Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj, N.N. 34/92
[25] Nacionalna strategija zaštite okoliša RH, n.n. 46/02

5. UTJECAJ DJELOVANJA KRUZING KOMPANIJA NA ODRŽIVI RAZVOJ DESTINACIJE

Kruzing obuhvaća sva četiri obilježja turizma - transport, smještaj, zanimljivosti i turoperatore - i prema tome su glavni konkurenti stacionarnom turizmu. Udio sektora pomorskih krstarenja na svjetskoj razini ostvarenja turizma iznosi 1,6 % od ukupnog broja turista ili 1,9 % od ukupnog broja noćenja. Nasuprot tome prihodi cruising kompanija predstavljaju 3% ukupnog prihoda od turizma. Prema World Travel and Tourism Council, putnici na pomorskim krstarenjima potroše 30% manje od stacionarnih gostiju[26].

Kruzing utječe na destinaciju s gledišta društva ali i s gledišta gospodarstva i okoliša. Pomorska krstarenja imaju nešto specifičniji utjecaj na društvo od klasičnog turizma jer se prije svega radi o različitom ponašanju turista/putnika, kao i njihovih potreba. Osnovna relacija odnosno utjecaj se može prikazati kroz različite sociološke segmente na koje pomorska krstarenja utječu. Povećani broj turista s kruzera, poglavito u malim gradskim sredinama kao što su kod nas dalmatinske, zahtjeva veći broj vodiča, prodavača, vozača autobusa, i sličnih uslužnih zanimanja. Može se dijelom govoriti i o migraciji iz ruralnih u urbane sredine, a vezano uz zahtjeve za radnom snagom i boljom zaradom. Sa većom razinom društvenih promjena dolazi i do promjena društvenih vrijednosti. Povećanje broja ljudi u jednom danu zahtjeva veći angažman policije, kako u prometu tako i u osiguranju putnika s obzirom da velike mase putnika privlače i kriminal.

Uz kruzing se često vežu i širenja različitih gastro oboljenja, tzv. Noro virusa. Iako kruzeri nastoje suzbiti širenje virusa na brodu različitim mjerama sanitiziranja i izolacijom putnika, nekad je to teško spriječiti jer se putnici ne mire sa karantenom dok su na odmoru. U svakom slučaju, predstavnici javnog zdravstva trebaju pregledati sve brodove kod dolaska u luku kako bi se ustanovilo stanje i provele odgovarajuće mjere te suzbilo širenje gastro oboljenja na lokalno stanovništvo. Isto tako, aktivnosti medicinskih službi općenito gledano su pojačane jer se broj intervencija povećava.

Također postoji i utjecaj na jezik domaćeg stanovništva jer se putnici služe najvećim dijelom engleskim. To svakako može biti i pozitivan detalj jer komunikacija na stranom jeziku je dio učenja. Utjecaj cruisinga najviše djeluje na populaciju u strogim urbanim sredinama poput npr.

[26] WTTC: Travel & Tourism power and performance report, 2018., dostupno na: https://www.wttc.org/-/media/files/reports/2018/power-and-performance-rankings-2018.pdf

starog grada Dubrovnika gdje se autohtono stanovništvo iseljava zbog većih troškova života. Stihijski se otvaraju suvenirnice, imajući na umu potražnju putnika s kruzera, koje su otvorene dok traje sezona kruzera. Prevelik brojčani odnos putnika prema lokalnom stanovništvu negativno utječe na zadovoljstvo putnika destinacijom koje proizlazi iz negativnog odnosa lokalnog stanovništva prema putnicima. Poglavito je to izraženo u starom gradu Dubrovniku gdje je omjer putnika s kruzera prema lokalnom stanovništvu od 10:1 do čak 35:1. To se također odnosi i na Korčulu, Hvar i druga mjesta na otocima koji imaju puno veće omjere putnika spram lokalnog stanovništva.[27] Sličan primjer našim destinacijama je Venecija gdje je odnos posjetitelja i domaćeg stanovništva u centru grada 89,4:1, dok je u široj okolici 27,6:1. Isto tako, posjetitelji kupuju nekretnine - kuće za odmor i povećanom potražnjom dižu cijene nekretnina. Rezultat toga je iseljavanje lokalnog stanovništva koje broji manje od 70 000. Odnos ovih dviju sociooloških grupa, putnika i domaćeg stanovništva može se prikazati kroz:

- prirodu i veličinu njihovih sociooloških, ekonomskih i kulturnih raznolikosti,
- brojčani odnos,
- raspodjelu i transparentnost rasta broja turista,
- brzinu i intenzitet razvoja kruzing turizma,
- širenje trgovine i zapošljavanja.

Utjecaj kruzinga s aspekta društva treba se promatrati u okviru utjecaja na kulturu, gospodarstvo, a prvenstveno na okoliš. Neplanirani i stihijski utjecaj može biti koban za neku društvenu sredinu, poglavito onu koja nema strategiju razvoja. Nažalost taj se slučaj javio u hrvatskim gradovima, gdje ne postoji razvojni plan dolaska kruzera koordiniran s elementima održivog razvoja, kao ni opredijeljenost prema različitim oblicima turizma.

5.1. Ekonomski utjecaj

Kruzing kao i turizam nisu stabilan izvor prihoda i ovise o mnogo faktora kao što su:

- sezonalnost koja utječe na investicije i vrstu poslova, koji su obično nesigurni i slabije plaćeni

[27] Benić, I.: Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna Izvrsnoat, Zagreb, god.,V, 2011., br.1., str. 43.

- potražnja odnosno posjete koje se mogu vezati uz političke utjecaje, vremenske prilike, utjecaje okoline na koje je teško utjecati
- elastičnost cijena i prihoda koja nije toliko izražena kao kod stacionarnog turizma, te je manje osjetljiva na promjene u cijeni proizvoda i dohotku putnika
- glavnu stavku čini potrošnja putnika na pomorskim putovanjima, a ne plaćeni aranžman.

Iako se pozitivni aspekti vezuju uz stvaranje prihoda destinaciji, stvaranje novih poslova i ekonomskih aktivnosti, postoji i niz negativnih utjecaja, kao što su:

- inflacija cijena i rast cijena nekretnina,
- uvoz roba iz inozemstva za potrebe brodova,
- ograničen povrat u investicijama zbog sezionalnosti kruzinga,
- dodatni troškovi gradskim vlastima,
- curenja u prihodima od pomorskih krstarenja uslijed lokalne ekonomije,
- potencijalna ekonomska ovisnost o kruzing turizmu i zapostavljanje drugih gospodarskih aktivnosti.

Ako se promatra utjecaj na gospodarstvo destinacije onda se govori o izravnim, neizravnim i indiciranim prihodima koji generiraju u destinaciji[28]:

- Izravni prihodi se vezuju uz prodavače usluga i dobara izravno brodovima na kruzing putovanjima, putnicima i posadi. Prihodi od brodova vezuju se uz lučke troškove, pristojbe i naknade, gorivo, vodu, održavanje i različite druge usluge. Putnici ukupnom prihodu pridonose kroz njihovu potrošnju u prijevozu, taxi usluge, kupnju suvenira, kupnju nakita, izlete, hranu i piće. Potrošnja posade je slična onoj putnika iako obično u različitom omjeru uz naglasak na usluge prijevoza, kupnju elektronike i roba različite namjene, hranu i piće.
- Neizravni prihodi za gospodarstvo se vezuju uz potrošnju dobara i usluga lokalnih poduzeća (turoperatora, agencija, dobavljača) koji pružaju usluge brodovima na pomorskim krstarenjima. Primjer su putničke agencije koje iznajmljuju autobuse za prijevoz putnika, kupuju gorivo, koriste usluge čišćenja, osiguravaju zaposlenike u njihovim uredima, plaćaju struju i vodu u uredima i slično.

[28] Ibidem, str. 50.

- Inducirani prihodi su u određenom odnosu proporcionalni ostvarenju izravnih i neizravnih prihoda. Svi prihodi i učinci pomorskih krstarenja na gospodarstvo destinacije se promatraju kroz različite ekonomske podatke te kroz njihov utjecaj na BDP, zaposlenost / nezaposlenost, povećanje plaća, te statistiku populacije i radne snage. Troškovi brodova, putnika i posade imaju izravni utjecaj na zapošljavanje i plaće u sektoru koji pruža ta dobra i usluge.

Category	Global	Regional Markets		
		North America	Europe (EU+3)	Rest of World
Output ($ Billion)	$61.02	$28.75	$21.34	$10.93
Share of Global		47.1%	35.0%	17.9%
Income ($ Billion)	$19.55	$9.11	$6.53	$3.92
Share of Global		46.6%	33.4%	20.0%
Employment	530,560	233,701	195,240	101,619
Share of Global		44.0%	36.8%	19.2%
Percent Change from 2016				
Output ($ Billion)	5.3%	5.6%	3.2%	9.0%
Income ($ Billion)	10.0%	8.2%	8.9%	16.4%
Employment	8.0%	8.0%	5.1%	14.3%

Slika 8. Direktni ekonomski učinak kruzing industrije globalnoj ekonomiji

Izvor: CLIA: The contribution of international cruise industry to the the global economy in 2017, 2018.

Category	Global	Regional Markets		
		North America	Europe (EU+3)	Rest of World
Output ($ Billion)	$72.93	$32.70	$30.51	$9.72
Share of Global		44.8%	41.8%	13.3%
Income ($ Billion)	$26.02	$15.38	$7.31	$3.33
Share of Global		59.1%	28.1%	12.8%
Employment	578,116	294,528	208,381	75,207
Share of Global		51.0%	36.0%	13.0%
Percent Change from 2016				
Output ($ Billion)	7.2%	7.0%	3.6%	21.2%
Income ($ Billion)	11.6%	8.5%	15.6%	18.3%
Employment	9.0%	8.2%	6.5%	19.8%

Slika 9. Indirektni i induciran ekonomski doprinos kruzing industrije

Izvor: CLIA: The contribution of international cruise industry to the the global economy in 2017, 2018.

S obzirom na izneseno može se zaključiti da je utjecaj pomorskih krstarenja sa stajališta gospodarstva značajan i treba ga promatrati u okviru odnosa sa ostalim utjecajima, a posebice sa socijalnim utjecajem i utjecajem na okoliš. Teško je valorizirati točan utjecaj na gospodarstvo i koliki je udjel kruzing turizma u ostvarenju GDP-a pojedine zemlje, ali u svakom slučaju treba

težiti jačanju indirektnog utjecaja i generiranju radnih mjesta u tom području kao posljedice izravnog prihoda od kruzing putovanja.

5.2. Utjecaj na okoliš

Kruzing kao grana turizma se može promatrati u okviru različitih regulacija glede zaštite okoliša. Iako se svrstava pod ovlasti pomorskih propisa i IMO organizacije odnosno MARPOL-a, ne može se izuzeti iz globalnog okvira zaštite okoliša. Veliki kruzeri danas generiraju oko 800 tona fekalija (engl. sewage), 4 000 tona otpadnih voda (engl. grey water), 80 tona otpadnih voda kaljuže (engl. bilge water), krutog i opasnog otpada svaki tjedan. Luke se prilagođavaju dolasku velikih cruisera iskopavanjem dna čime se narušavaju prirodna staništa. Ograničenja širenja kruzing turizma se upravo baš vezuje uz njegov negativan utjecaj na okoliš i ekološke sisteme koji su jako osjetljivi na povećanje prometa kruzera. Uz već spomenuto prije treba dodati da je prosjek zagađenja sljedeći[29]:

- 40 litara fekalija po putniku po danu,
- 360 litara otpadnih voda po putniku po danu,
- 2,3 kg krutog otpada po putniku po danu,
- 60 litara toksičnog otpada (otpada foto šopa, florescentnih lampi, baterija) po danu,
- 2 800 litara voda kaljuže po danu,
- 1 000 tona balastnih voda koje se mijenjaju prije ulaska u luku,
- emisija ispušnih plinova ekvivalentna 12 240 automobila.

Primjer štetnog djelovanja kruzera jesu i balastne vode koje se koriste za stabilizaciju brodova. Ako se ispuštaju u lukama ticanja mogu nanijeti nemjerljive posljedice za riblji fond, uništiti ekosistem i imati štetne posljedice na ljudsko zdravlje. One mogu ispustiti bakterije, životinje i patogene iz drugih područja koje mogu biti invazijske za domaći ekosustav. Tako je zebrasta školjka donesena na područje Velikih Jezera u SAD-a i u razdoblju od 1989. – 2000. nanijela štetu od 750 milijuna do 1 milijardu USD na ekosustav.[30] Zbog činjenice da postoji mnogo sličnih

[29] Benić I.: Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna izvrsnost Zagreb, god. V. (2011.), br. 1., str. 50.
[30] https://oceanactionagenda.org/story/invasive-species-threaten-great-lakes-economy-ecosystem/

primjera, International Maritime Organization (IMO) organizacija je 2004. izradila konvenciju o kontroli balastnih voda, koja nažalost nije ratificirana jer je nije prihvatio dovoljan broj zemalja (16 od 30 potrebnih). Cilj je bio razvoj programa menadžmenta balastnih voda i tretiranja putem filtriranja, zračenjem ultraljubičastim zrakama ili dodavanjem kemijskih biocida kao što je ozon. Provođenje tih mjera potpomaže američka obalna straža koja ima veliki utjecaj kao i mnoge zemlje članice IMO-a.

Štetno djelovanje velikih kruzera može se odnositi i na sustave anti korozivne zaštite trupa i premaze koji spriječavaju stvaranje algi. To svakako ide na korist brodu jer se smanjuje potrošnja goriva i poboljšavaju su manevarske osobine. Smanjuje se emisija plinova izgaranja, ali s druge strane ima štetno djelovanje na ljudsko zdravlje i ostale žive organizme. Oštećenja nastaju uslijed biocida (organotin) te zbog nakupina teških metala kroz duže vrijeme.

Velika zagađenja predstavljaju i fekalije i otpaci hrane, poglavito jer se neki brodovi ne pridržavaju pravila pa ispuštaju fekalije odmah po izlasku iz luke. Nastoje se razviti novi sustavi recikliranja fekalija, ali još nisu dovoljno usavršene kako bi se fekalije reciklirale u potpunosti. Biokemijskim procesom se postiže odvajanje čiste vode iz fekalija, ali i dalje ostaje problem sa krupnim talozima i nečistoćama koje se na kraju ispumpavaju izvan 12 NM od kraja[31]. Neki sistemi koriste i UV zračenje kod ispumpavanja tretirane vode, kao i kemikalije koje povećavaju PH vrijednost tretiranih tekućina.

Dodatan problem također čine i morski psi koji dolaze iz oceana sljedeći brodove na pomorskim krstarenjima koji ispuštaju otpatke hrane.

Najbolji primjer kako se države odnose prema mogućim opasnostima zagađenja od kruzera je američka država Aljaska koja je uvela 50 USD poreza po putniku, a od kojeg novca plaća i „ocean rangerse“ koji kontroliraju provođenje propisa. Brodovi slijedom toga koriste napajanje električnom energijom iz luka kako bi smanjili emisiju i zagađenje zraka. Također su planirali izlete na način da ne uzrokuju gužve na ulicama i zagušenja. Sličan porez se plaća na Karibima, tzv. porez na okoliš po putniku i iznosi 90 c po putniku kako onome koji je smješten u stacionarnom smještaju tako i iskrcanom putniku s kruzera.

Česti su slučajevi narušavanja propisa i regulacija, a teško je uspješno pratiti ispuštanja brodova na moru tako da dosta slučajeva ostaje neprijavljeno. Tako je npr. brod Crystal Harmony u listopadu 2002. ispustio 120 tona otpadnih voda u blizini obale Kalifornije a brod Norwegian Sun je 2003.

[31] Ibidem, str. 52.

godine ispustio 40 tona fekalija u blizini Seattlea. Kazne su velike i računaju se u milijunima USD. Jedna je putnička kompanija u razdoblju od 1993. do 1998. platila 30 milijuna USD za 87 posebnih prekršaja. Royal Caribbean International je u 1998. i 1999. platio 26 milijun USD za slične prekršaje. Računa se da su putnički brodovi u razdoblju od 1999. do 2005. platili 41 milijun USD. Ukupno gledano, 200 brodova na pomorskim krstarenjima koji prevezu preko 10 milijuna putnika godišnje imaju značajan utjecaj na okoliš. Posebno zagađenje čine brodovi veličine 5 000 putnika i posade, kao npr. brod Mariner of the Seas.

Dnevna zagađenja su sljedeća[32]:

- više od 560 tona fekalije i otpadnih voda dnevno,
- 12 tona krutog otpada dnevno,
- 20 litara toksičnog otpada,
- 16 tona kaljužnih voda i motornih otpadnih ulja,
- stotine tona balastnih voda,
- 1,5 tona smoga koji formira dušične okside, 1,3 tone sumpornog oksida, više od 50 kg organskih sastojaka i 37 kg ugljičnog dioksida dnevno.

Osnovni parametri otpada za broj od 3 500 ljudi su[33]:

- 1 kg suhog gorućeg otpada po jednoj osobi / danu,
- 0,6 kg ostataka hrane po jednoj osobi / danu,
- 1 kg stakla od boca po jednoj osobi / danu,
- 0,034 kg aluminijskih limenki po osobi / danu,
- 30 m3/h akumulacija svih otpadnih voda odnosno prosječno 3 m3 po putniku,
- oko 67 - 90 m3 procesuirane kaljužne vode mjesečno ili približno 2.3-3 m3 dnevno, odnosno ispumpano u more van 12NM od obale,
- od 25 - 40 m3 otpadnog ulja se iskrca u cisterne u lukama.

Uz ove osnovne parametre postoji i emisija ispušnih plinova. U većini američkih luka zabranjeno je sagorijevanje otpada te su kazne velike u slučaju kršenja istih. Obično se koristi Ringelmannova karta za utvrđivanje je li emisija plinova unutar dozvoljenih granica. Detaljna regulacija emisije

[32] Ibidem, str. 57.
[33] Ibidem, str. 57.

plinova sadržana je u MARPOL konvenciji, a posebno u dodatku VI. koji propisuje ograničenje sumpornog oksida (SOx) i dušičnog oksida (NOx) u ispušnim plinovima iz brodskih motora.33 Regulacije glede smanjenja emisije ispušnih plinova i sadržaja sumpora u gorivu su stupile na snagu 01. siječnja 2010. Sva ograničenja se odnose na zemlje EU i SECA1 i SECA 2. Osnovna ekološka pitanja koja su vezana uz brodove na cruising putovanjima mogu se svrstati u tri kategorije[34]:

- pitanja koja se rješavaju ili postoji značajni napredak u rješavanju (emisije sumpor oksida i dušičnih oksida uz regulacije sagorijevanja goriva u lukama sa niskim sumporom manjim od 1 %, upravljanje otpadom),
- sada riješena kako je planirano (tretiranje otpadnih voda, generiranje otpada koje destinacije primaju od kruzera, a same nisu riješile taj problem, utjecaj na ozonski omotač regulacijom upotrebe rashladnih plinova),
- pitanja koja nisu dobro riješena i koja zahtijevaju hitnu akciju (kvaliteta zraka u gradovima kao posljedica emisije plinova sa brodova, fragmentacija ekosistema, klimatske promjene, menadžment otpadom u slabo razvijenim područjima).

Na temelju iznesenog, kruzeri predstavljaju moguću ekološku "bombu" i zato treba osigurati opremu za moguća onečišćenja i napraviti scenarije obrane od istih. Treba kontinuirano provoditi mjere kontrole, kako kod dolazaka brodova u luku, tako i kod odlazaka iz luke, obratiti pozornost na onečišćenja zraka te prilagoditi propise onečišćenja zraka propisima Europske Unije.

5.3. Smjernice za daljni razvoj

Prilikom zaštite okoliša, nije dovoljno to što je nešto učinjeno, već se u današnjem vremenu povećanog regulatornog nadzora i potrebe javnosti za slobodnim protokom informacija, mora vidjeti to što je učinjeno. Odatle potreba za izradom korporativnih izvješća o održivosti njihova poslovanja, posebice kruzing kompanija. Izrada tih izvješća je ujedno omogućila kompanijama lakši pregled njihovog operativnog poslovanja što im pomaže u nadzoru njihovih performansi te određivanju daljnjih ciljeva. Tako je Costa Cruises bila prva kompanija koja je primila "Green Star" certifikat kao potvrdu da posluje na ekološki odgovoran način po najvišim standardima

[34] Ibidem, str.58.

sprječavanja zagađivanja mora te priznanje za društveno osviješteno djelovanje, sigurnost i kvalitetu. Costa Cruises je svoje prvo izvješće napravila 2005. i od tada ga podnosi svake godine. To su bili takorečeno, začetci promjena[35].

Otada se javio značajni broj inicijativa i projekata velikih kruzing kompanija, kao što je inicijativa za korištenje vremenskih balona za mjerenja koncentracije ozona i atmosferilija.

AIDA Cruises je npr. uvela sistem upravljanja rutama koji im je omogućio smanjenje potrošnje goriva i do 5% na pojedinim relacijama na način da je analizirao podatke o potrošnji energije, temperaturi, brzini broda i vjetra te kapacitet i učinkovitost motora[36].

Jedan od pionira energetske učinkovitosti kruzera bio je brod Celebrity Solstice koji je 2008. ugradio solarne panele na 500 kvadratnih metara dovoljnih za napajanje 7000 LED žarulja, odnosno za funkcioniranje 12 brodskih liftova. Unatoč tome što je ta tehnologija danas sve dostupnija, ne odlučuju se svi za takav pristup. Još jedno takvo područje u kojem ima značajnog prostora za napredak, iako ideja datira mnogo ranije jest sigurno i ekološki prihvatljivo **recikliranje brodova.** Kao najbitnije stavke javljaju se[37]:

- Inspekcija broda, inventarizacija štetnog materijala te plan recikliranja
- Koordinacija eventualne prodaje, kontrola dokumenata i plaćanja
- Nadzor čišćenja, upravljanja otpadom i rastavljanja broda
- Pomoć u edukaciji radnika o sigurnosti i zaštiti zdravlja na radu.

Osim rastavljanja broda, javlja se njegova izgradnja i dizajn kao još značajniji factor, posebice kada govorimo o brodskoj dinamici i stabilnosti. Veliki dio unaprijeđenja se fokusira na primjenu alata za kalkulaciju dinamike fluida u dizajnu novih brodova. Ti alati predstavljaju potpuni set za kontrolu nautičke hidrodinamike. Ujedno se koriste i poboljšane simulacije za postizanje konačnog cilja koji je ispomoć gradnji efikasnijih brodova.

U nadi bolje kontrole emisija ispušnih plinova i potrošnje goriva javljaju se i uvođenje napajanja brodova putem snage vjetra, iako taj system može biti manje efikasan ukoliko brodovi stalno mijenjaju kurs. Stoga je uvedena i opcija napajanja generatora brodova putem solarnih panela i korištenja prirodnog plina, koji je čistiji u smislu emisije ispušnih plinova, i to čak do 85% nižih koncentracija sumpornih i dušičnih oksida. Međutim, uvođenje takvih promjena podrazumijeva i

[35] ECC 2010/2011 report, dostupno na: http://www.ashcroftandassociates.com/images/ECC-LR.pdf, str. 47.
[36] Ibidem, str. 50.
[37] Ibidem, str. 56.

promjene u samoj konstrukciji brodova, al i luka koje ih zaprimaju, zbog čega bi primjena ovih principa mogla pričekati[38].

Što se same potrošnje goriva tiče, ona predstavlja značajan prostor za napredak. Cijene goriva značajno variraju, ali s obzirom da troškovi goriva predstavljaju i do 20% operativnih troškova, redukcija potrošnje bi mogla značiti uštedu i do milijune dolara. Znastvenici su otkrili da bi se znatne uštede postigle smanjenjem brzine brodova na 12 čvorova, što u prošlosti nije bilo moguće s obzirom na njihov dizajn i želju da maksimiziraju duljinu boravka u luci, što podrazumijeva velike brzine plovidbe kako bi se što prije stiglo iz jedne u drugu luku. Danas kompanije mogu sastaviti itinere na temelju procjene što efikasnije potrošnje goriva, kao što to radi kompanija Fred. Olsen Cruise Lines već dugi niz godina[39].

Vezano uz potrošnju energije, nastoji se optimizirati i sistem grijanja, hlađenja i ventilacije. Čak i mala razlika u hlađenju, npr. podizanje temperature sa 20 na 22 stupnja može imati značajan utjecaj na razinu potrošnje. Smanjenje zagrijavanja staklenih površina se može provoditi putem oblaganja tih površina solarnim reflektirajućim folijama, što će rezultirati manjom potrebom za hlađenjem. Zatim se i uređaji poput perilice za suđe i rublje mogu zamjeniti sa sistemima za efikasnije korištenje vode i slično. Još jedan od načina redukcije smanjenja električne energije je i uvođenje kartica za sobe koje registriraju izlazak gosta iz sobe te se automatizmom gase svjetla i klimatizacija, što se procjenjuje da je ušteda od pola tone goriva na dan[40].

Što se štetnog otpada tiče, kruzeri su nosili sa sobom znatne količine, uglavnom zbog činjenice da ih nisu mogli reciklirati. Danas, veliki broj kompanija surađuje sa dobavljačima u nastojanju da minimiziraju količinu pakovanja koje se ukrcavaju na brodove. To uključuje palete, i pakovanja koja su kruzeri dotada uglavnom iskrcavali ili na obali ili ih palili u vlastitim pogonima za spaljivanje. Primjer ograničavanja otpada su proizvodi kompanije Hepburn Bio Care koji smanjuju broj kemikalija za čišćenje koji su prisutni na brodu. Takvi proizvodi koriste površinu odvodnih cijevi za efektivnu razgradnju organskog otpada na licu mjesta, prije nego ih se proslijedi na odgovarajuća mjesta za obradu i preradu[41].

Sve navedene mogućnosti i inovacije za sobom povlače nužnost uvođenja odgovarajuće regulacije koja bi pratila usklađenost poslovanja kompanija sa novim pravilima igre. Međutim, iako je

[38] Ibidem, str.61.
[39] Ibidem, str.66.
[40] Ibidem, str. 68.
[41] Ibidem, str. 69.

globalizacija kruzing industrije donijela mnoge prednosti svim dionicima u tom sektoru, stvorila je i jedan od najvećih izazova: proliferaciju regulacije, koja se sve više primjenjuje i interpretira na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini, umjesto na globalnoj. To je jedan od glavnih razloga vrlo uske suradnje CLIA i ECC organizacija koje žele vidjeti regulatorne odluke donešene i primjenjene na internacionalnoj razini uslijed brojnih problema koji nastaju kada se različite interpretacije međunarodnih regulacija primjenjuju lokalno.

6. ZAKLJUČAK

Kruzing turizam je jedan od najbrže rastućih sektora turističke industrije i među najznačajnijim je utjecajima na okoliš, ekonomiju i društvo ciljanih destinacija. Unatoč tome, nositelji odluka u turizmu i menadžeri kruzing kompanija rijetko uključuju ili procjenjuju utjecaje na okolinu u njihovim turističkim razvojnim planovima, a analiza iskorištenosti resursa je pothvat kojeg se rijetko prihvaćaju sve dok se ne prijeđu granice nosivih kapaciteta ili se značajano smanji atraktivnost same destinacije.

Okoliš turističkih destinacija se generalno smatra otvorenim za pristup, u smislu korištenja dostupnih resursa od strane velikog broja potrošača koji time dodatno opterećuju okolinu, a da za to ne snose odgovornost. Održivi turizam je pojam koji se pojavio kao reakcija na negativne efekte turizma na okoliš i lokalnu zajednicu i sada dominira upravljanjem turističkog razvoja. Razlog tome je što postoje neizmjerni multiplicirajući "domino"efekti štete koji se događaju kada je okoliš zagađen. Ta šteta je u najvećoj mjeri prenijeta na društvo u formi smanjenjih ekonomskih prilika i zdravstvenih rizika.

Kao jedni od najvećih zagađivača vode i zraka smatraju se kruzeri. Neprikladno odlaganje štetnog otpada, emisija ispušnih plinova, korištenje znatnih količina sumpornih i dušičnih oksida te nekotrolirana potrošnja električne energije su zabrinjavajuće stavke čiju upotrebu odgovarajuće organizacije poput CLIA-e i ECC-a u suradnji sa regulatornim institucijama nastoje usmjeriti, i to na internacionalnoj razini. Materijalizacija tih rješenja počiva na direktivama i zakonskim okvirima, a počinje na mikro razini, u organizacijama. Sinergijski učinak postiže se djelovanjem svih pojedinačno, na istim načelima, istom predanošću, s istim ciljem.

Iako u svijetu, osobito u najrazvijenijim zemalja, jača svijest o potrebi korekcija ponašanja cijelog sustava, još uvijek je snažan otpor korjenitim promjenama. Suglasje se uglavnom postiže kad se radi o donošenju dokumenata, ali problem nastaje u provedbi. Riječ je o dvostrukom moralu, o sustavu vrednota koji je zreo za promjene. Radi se o problemima koji ne trpe odgodu jer održivi razvoj nije stanje nego proces koji nikad ne završava na dovoljnoj razini kvalitete da ne bi trebao biti nastavljen.

SAŽETAK

Ideja održivog razvoja nažalost teško pronalazi svoj put do praktične primjene. Čak i noviji oblici masivnog turizma kao što su kruzing turizam su prihvaćene kao dobrodošle te se rijetko sagledavaju sa stajališta njihova utjecaja na održivost lokalne zajednice i ekonomije te okoliša.
Priroda i okoliš su konačni kao turistički resurs, ali se ipak i danas u cijelom svijetu uočavaju problemi prekomjerne uporabe i manjak poticaja za ulaganja u održavanje i poboljšanje istih. Kao neki od mogućih razloga za takvo ponašanje se često navode pojmovi "neuspjelih intervencija", u kojima se odražava davanje prednosti određenim sektorima industrije od strane nositelja vlasti, te njihova inercija u zaštiti resursa uslijed neposjedovanja i neprikupljanja potrebnih i bitnih informacija.
Iako se kruzing kompanije ne mogu kriviti za nedostatak domaćih ili međunarodnih propisa, oni itekako koriste nesavršenosti sustava kako bi vršili uporabu resursa koji nisu u njihovom vlasništvu niti sudjeluju u njihovom održavanju. Nedostatnost djelotvornih odredbi o plaćanju za zagađivanje okoliša te ostalih kontrolnih mehanizama u kruzing industriji dovodi do situacije u kojoj se većina korisnika besplatno koristi dostupim sredstvima. U takvoj odsutnosti jasnih pravila upravljanja i provođenja okolišne legislative, ovaj način rukovođenja nautičkim turizmom može dovesti do značajnog društvenog problema, i to na globalnoj razini, a to je pretjerana uporaba ili čak potpuno uništenje javnih dobara kao što su voda i zrak.

SUMMARY

Unfortunately, the idea of sustainable development constantly struggles with finding its way into practice. Even new forms of mass tourism such as cruising tourism are being welcomed as acceptable and are rarely perceived from the point of their impact on local community an economy as well as the environment. The environment is a finite resource, but still, there is a great problem of resource overuse all over the world and a lack of incentive to invest in maintaining or improving them. Some of the reasons for such behaviour are said to be "intervention failure" where one sector of the industry is preferred over the others by decision makers, and their inertia when it comes to protecting the resources due to not possessing and gathering vital, necessary information.

Although cruising corporations can not to be accounted for the lack of domestic or international regulations, they do take advantage of imperfections of the system in order to utilize available resources they do not own nor do they partake in maintaining them. Insufficiency of effective pollution fees regulations and other control mechanisms in the cruising industry leads to a situation where the majority of users are using the common goods for free. In that absence of clear rules of management and enforcement of environmental legislation this style of managing marine tourism could lead to a significant social problem, on a global level, and that is overuse or total disruption of a common goods, such as air and water.

LITERATURA

Knjige:

1. Bešker Marko: Politika okoliša, Oskar, Zagreb, 2005.
2. Črnjar Mladen: Ekonomika i politika zaštite okoliša, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
3. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.
4. Peručić D.: Cruising-turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013.

Članci:

1. Benić, I.: Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna Izvrsnost, Zagreb, god.,V, 2011., br.1.
2. Carić, H.: Direct pollution cost, assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic, Financial Theory and Practice 34(2), 2010., pp.161-180
3. Drljača Miroslav, dr. sc.: Koncept održivog razvoja i sustav upravljanja, 2012., Međunarodni skup Nedelja kvaliteta, Kvalitet i izvrsnost, Vol 1, Br. 1-2, raspoloživo na: https://bib.irb.hr/datoteka/580157.Koncept_odrivog_razvoja_i_sustav_upravljanja.pdf (pristupljeno 25.08.2019.)
4. Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik 47-48, 2013.
5. Milošević Pujo Branka: Sprječavanje onečišćenja mora po Marpol konvenciji, "Naše more" 52(5-6)/2005., dostupno u pdf formatu na: https://hrcak.srce.hr (preuzeto 01.09. 2019.)
6. Joint Ocean Commission Initiative: Invasive species threaten Great lakes ecosystem, 2018., dostupno na: https://oceanactionagenda.org/story/invasive-species-threaten-great-lakes-economy-ecosystem/ (pristupljeno 05.09.)

Izvori sa interneta:

1. CLIA: https://cruising.org/about-the-industry/about-clia (pristupljeno 01.09.2019.)
2. Državni zavod za statistiku: Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., 2017., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05 (pristupljeno 24.08.2019.)
3. ECC: 2010/2011 report, raspoloživo na : http://www.ashcroftandassociates.com/images/ECC-LR.pdf (pristupljeno 28.08.2019.)
4. FCCA: Cruise industry overview, 2018.,dostupno na: https://www.f-cca.com/downloads/2018-Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf (preuzeto 25.08.2019.)
5. FCCA: https://www.f-cca.com/about.html (pristupljeno 25.08.2019.)
6. http://www.mint.hr/default.aspx?id=7906 (pristupljeno 01.09.2019.)
7. WTTC: Travel & Tourism power and performance report, 2018., dostupno na: https://www.wttc.org/-/media/files/reports/2018/power-and-performance-rankings-2018.pdf (pristupljeno 04.09.2019.)

Zakonici i propisi:

1. Deklaracija o zaštiti okoliša u Republici Hrvatskoj, N.N. 34/92, 1992., raspoloživo na: http://zakon.poslovna.hr/public/deklaracija-o-zastiti-okolisa-u-republici-hrvatskoj/3863/zakoni.aspx
2. Nacionalna strategija zaštite okoliša RH, n.n. 46/02, 2002., raspoloživo na: http://www.propisi.hr/print.php?id=3284
3. Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)
4. Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97
5. Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN 109/07, 132/07, 51/13, 152/14)
6. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)
7. Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07,88/10, 30/14, 89/14, 152/14)

POPIS SLIKA I TABLICA

Slika 1. Raspoređenost ukupnih kapaciteta putnika na kružnim putovanjima 2017. 6
Slika 2. Struktura putnika kružnih putovanja 2016. 6
Slika 3. Kružna putovanja stranih brodova u RH po mjesecima u 2014. i 2015. 7
Slika 4. Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 2011. 10
Slika 5. Tržišni udjeli četiriju vodećih kompanija po broju posjetitelja 2011. 11
Slika 6. Prikaz koncepta održivosti 15
Slika 7. Prikaz nedosljednosti provedbe mjera u svrhu održivog razvoja 17
Slika 8. Direktni ekonomski učinak kruzing industrije globalnoj ekonomiji 21
Slika 9. Indirektni i induciran ekonomski doprinos kruzing industrije 21