

Stanje i razvojne perspektive riječnog krizinga na području Hrvatske

Orlić, Franka

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **VERN University / Sveučilište VERN**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:146:566229>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-28**



Repository / Repozitorij:

[VERN' University Repository](#)



SVEUČILIŠTE VERN'

Zagreb

Specijalistički diplomski stručni studij

Menadžment održivog razvoja turizma

SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI STRUČNI RAD

**STANJE I RAZVOJNE PERSPEKTIVE RIJEČNOG
KRUZINGA NA PODRUČJU HRVATSKE**

Franka Orlić

Zagreb, 2021.

SVEUČILIŠTE VERN'

Specijalistički diplomski stručni studij

Menadžment održivog razvoja turizma

SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI STRUČNI RAD

STANJE I RAZVOJNE PERSPEKTIVE RIJEČNOG KRUZINGA NA PODRUČJU HRVATSKE

Mentorica:

mr.sc. Gordana Ćorić, v.pred.

Studentica:

Franka Orlić, bacc. oec.

Zagreb, veljača 2021.

SADRŽAJ

SADRŽAJ.....	I
SAŽETAK.....	III
ABSTRACT.....	IV
1. UVOD.....	1
1.1. Problem i predmet istraživanja.....	1
1.2. Ciljevi istraživanja i istraživačka pitanja.....	2
1.3. Metode istraživanja.....	3
1.4. Struktura rada.....	3
2. POJMOVNA ODREĐENJA I TEORIJSKI OKVIRI.....	5
2.1. Nautički turizam.....	5
2.2. Kruzing.....	9
2.3. Riječna kružna brodska putovanja.....	9
3. PRIMJERI DOBRE PRAKSE RIJEČNOG KRUZINGA U EUROPI.....	11
3.1. Stanje i razvoj riječnog kruzinga u Europi.....	11
3.2. Prevladavajući trendovi u riječnom kruzingu.....	15
3.3. Novi oblici turizma i turističkih aktivnosti za razvoj kruzinga malim brodovima.....	18
4. STANJE KRUZINGA U HRVATSKOJ.....	20
4.1. Kruzing morem velikim i srednjim brodovima.....	21
4.2. Kruzing na manjim brodovima.....	30
4.3. Kruzing na hrvatskim rijekama.....	33
4.4. Obilježja turističkih potencijala u kontinentalnoj Hrvatskoj za razvoj kruzinga.....	34
4.5. Zaključak o stanju kruzinga u Hrvatskoj i (ne)postojanju turističkih aktivnosti korištenja postojećih turističkih potencijala.....	35
5. UVJETI ZA RAZVOJ KRUZINGA NA HRVATSKIM RIJEKAMA.....	37
5.1. Riječni slivovi i njihov potencijal za razvoj kruzinga.....	37
5.2. Riječne luke kontinentalne Hrvatske i njihov potencijal za razvoj kruzinga.....	40
5.3. Destinacija kontinentalne Hrvatske i njihov potencijal za razvoj kruzinga.....	47
5.4. Riječna flota kontinentalne Hrvatske i njezin potencijal za razvoj kruzinga.....	50
5.5. Zaključak o potencijalu kontinentalne Hrvatske za razvoj Hrvatske.....	54
6. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE.....	56
6.1. Predstavljanje korištene metodologije za istraživanje mogućnosti rasta, razvoja i realizacija kruzinga malim plovilima na hrvatskim rijekama.....	56
6.2. Provjera mogućnosti povećanja turističke atraktivnosti Hrvatske razvojem riječnog kruzinga (SWOT analiza).....	57

6.3. Rezultati istraživanja – intervjui s dionicima	58
6.4. Krstarenja u doba korona virusa	62
6.5. Rasprava	68
6.6. Prijedlozi unapređenja kruzinga na hrvatskim rijekama	70
7. ZAKLJUČAK	72
LITERATURA	75
POPIS SLIKA I TABLICA	82
POPIS TABLICA	82
POPIS SLIKA	82
PRILOZI	84
Prilog 1. – Pitanja za intervju s djelatnicima lučkih kapetanija i lučkih uprava	85
Prilog 2. – Pitanja za intervju s djelatnicima turističkih zajednica i turističkih agencija	86
ŽIVOTOPIS	87

SAŽETAK

Osnovni cilj diplomskog rada „*Stanje i razvojne perspektive riječnog kruzinga na području Hrvatske*“ je ispitivanje mogućnosti razvoja nove vrste turističke ponude, riječnog kruzinga manjim brodovima. Analizira se aktualno stanje riječnog kruzinga na hrvatskim rijekama i njegovi potencijali za razvoj, te se sadašnje stanje uspoređuje s dobrim primjerima iz europskih zemalja i ubrzanim razvojem malih kruzera na Jadranu. Iz europske prakse i iskustava razvoja malih jadranskih obalnih kruzera vidljivo je da je razvoj riječnog kruzinga malim brodovima na samom začetku. Potencijali postoje, a za razvitak je potrebno razmotriti osnovna obilježja riječnog kruzinga, prije svega riječne plovne putove, lučku infrastrukturu, flotu pogodnu za takvu vrstu putovanja i atrakcije na destinacijama koje se nude ili bi se trebale nuditi putnicima na riječnim krstarenjima. Metodom ispitivanja putem dubinskog intervjua s ključnim dionicima u riječnome pomorstvu, te turističkim djelatnicima u tom području Hrvatske, zaključeno je da ih je većina svjesna svih trenutnih nedostataka za razvoj kruzinga, ali i velikih potencijala u budućnosti. Razvoj kruzinga malim brodovima se može pokrenuti provođenjem cjelovite strategije razvoja riječnog kruzinga, koja mora riješiti plovnost hrvatskih rijeka, donijeti poticajne mjere za izgradnju riječnih kruzera hrvatskih brodara i potaknuti usklađeno djelovanje državnih tijela zaduženih za sigurnost plovidbe, prometne pravce i zaštitu okoliša sa jedinicama lokalne samouprave, turističkim i brodarskim gospodarskim subjektima.

Ključne riječi: kruzing, riječni kruzing, kruzing malim brodovima

ABSTRACT

The state and development perspectives of river cruising in Croatia

The main aim of this thesis „*The state and development perspective of river cruising in Croatia*“ is to investigate the possibility of developing new type of tourist offer, notably: small-ship river cruising. It will analyse the current situation of river cruising on Croatian rivers, and as well as it's potential for development, and the current situation in Croatia will be compared to good examples of river cruising in other European countries, with the rapid development of small cruise ships in the Adriatic. Through examination of European practice, and the experience of the development of small Adriatic coastal cruisers, it is evident that the development of small-ship river cruising is in it's early stages. There is potential, so it is necessary to consider the basic characteristics of a river cruise, specifically: river waterways, port infrastructure, fleet suitable for that type of travel, and attractions at destinations that are, or should be, offered to passengers on a river cruise. Using the method of in-depth interviewing with main stakeholders in river maritime, and tourism workers in this field, it is concluded that most of them are aware of the current shortcomings required for cruise development, but also, it's great potential for the future. The development of small-ship cruising can begin by implementing a comprehensive river cruise development strategy. This will solve the navigability of Croatian rivers, incentives for the construction of river cruisers for Croatian shipping companies, whilst also encourage coordinated action between national authorities responsible for the safety of navigation, traffic routes and environmental protection with local governments, tourism and shipping companies.

Keywords: cruising, rivercruising, small boats cruising

1. UVOD

Prema Horaku (2007), kruzina podrazumijeva turizam brodskih kružnih putovanja kao skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, 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. Kruzini manjih dimenzija su specifičan hrvatski proizvod. Imaju sposobnost plovidbe do odredišta koja su nedostupna velikim brodovima, nudeći priliku putnicima da posjete skrivene uvale i mjesta nedostižna drugim načinima putovanja. Krstarenje manjim brodom daje notu ekskluzivnosti i intimnosti. Takva putovanja omogućavaju stvaranje personaliziranih putovanja za sve vrste putnika, te uključuju, primjerice, *fitness* programe, pješačke i biciklističke ture, kuharske tečajeve i degustacije vina kod lokalnih kuhara, odnosno vinara, kao i odlaske na druge ture, odnosno jednodnevne izlete koje bi putnici mogli izabrati kada bi došli na pristanište u riječnu luku. Dakle, daje se mogućnost turistima da izabere krstarenje kakvo odgovara njihovim željama. Na rijekama, pogotovo na Dunavu, razvijena je *industrija kruzina* i plovidbe velikih brodova. Za razliku od mora, Hrvatska nema razvijen riječni turizam manjim plovilima kojima bi se moglo ploviti i onim dijelovima rijeka koji su nepristupačni velikim brodovima zbog ograničene plovnosti rijeka. Na plovnim putovima Hrvatske vladaju različiti prirodni režimi: hidrološki, hidrometeorološki i morfološki, koji zbog neuređenosti tih plovnih putova imaju velik utjecaj na njihovu kvalitetu, plovnost i njihovo korištenje. Riječni kruzina malim plovilima pruža mogućnost razvoja turizma čak i u najmanje razvijenim dijelovima Hrvatske. Uz relativno mala ulaganja otvorila bi se mogućnost njihovog razvoja, a turistima pružila mogućnost uživanja uz mirno okruženje, netaknutu prirodu, upoznavanje običaja tih područja i izravnu komunikaciju s domaćinima. Razvojem te vrste turizma utjecalo bi se na sprečavanje iseljavanja i poboljšanje životnog standarda domicilnog stanovništva.

1.1. Problem i predmet istraživanja

Glavni **problem istraživanja** je nedovoljna iskorištenost turističkih potencijala u kontinentalnoj Hrvatskoj, te nedostatak novih oblika turizma ili novih turističkih

aktivnosti i sadržaja, kojima bi se iskoristio postojeći turistički potencijal. Nedovoljno investiranje u infrastrukturu, promjene vodostaja na rijekama tijekom godine, te nedostatak održavanja plovnih putova prohodnim su neki od ključnih problema i poteškoća koje utječu na razvoj riječnog kruzinga. Naime, u Hrvatskoj postoji relativno razvijen kruzing velikim riječnim kruzima na Dunavu, ali u turističkoj ponudi nedostaje ponuda „malog“ kruzinga rijekama koji bi se obavljao manjim plovilima, kapaciteta do tridesetak putnika.

Iz navedenoga proizlazi i **predmet istraživanja** koji se odnosi na analizu mogućnosti razvoja manjih, luksuznijih kruzera koji bi plovili rijekama, te mogućnost proširenja turističke sezone tijekom čitave godine ili njezinog većeg dijela, a ne samo tijekom ljetnih mjeseci.

1.2. Ciljevi istraživanja i istraživačka pitanja

Glavni cilj ovoga diplomskog rada je mogućnost razvoja nove vrste turističke ponude, tj. riječnog kruzinga na manjim plovilima koja bi plovila po rijekama Savi, Dravi i Dunavu, te bi se time razvila mogućnost proširenja turističke ponude na čitavu Republiku Hrvatsku. Potrebno je istražiti koji su uvjeti za mogućnost razvoja ovakve vrste plovidbe, a tiču se uvjeta plovnosti rijeka, mogućnosti gradnje i eksploatacije ovakvih plovila, te zainteresiranosti lokalnog stanovništva za razvoj i sudjelovanje u ovakvom obliku turizma. Pretpostavlja se da bi na taj način moglo doći do daljnjeg razvoja turizma u Slavoniji.

Podciljevi rada su:

C1: Analizirati postojeće stanje riječnoga kruzinga u Hrvatskoj i njegove potencijale za razvoj.

C2: Istražiti primjere dobre prakse riječnog kruzinga u Europi i malog obalnog kruzinga na Jadranu, te ih usporediti sa sadašnjim stanjem riječnog kruzinga u Hrvatskoj.

C3: Istražiti mogućnost realizacije rasta i razvoja kruzinga malim plovilima na hrvatskim rijekama.

Istraživačka pitanja u ovom radu su:

IP1: Na temelju uvida u postojeće stanje, koje su mogućnosti daljnjeg razvoja riječnog kruzinga u Hrvatskoj?

IP2: Koje su sličnosti i razlike primjera prakse malog obalnog i riječnog kruzinga u Hrvatskoj i Europi, te što je od toga korisno za analizu riječnog kruzinga u Hrvatskoj?

IP3: Koje su mogućnosti rasta i razvoja kruzinga malim plovilima na hrvatskim rijekama, te kako ih realizirati?

1.3. Metode istraživanja

Za potrebe ovog istraživanja i pisanja diplomskoga rada koristili su se primarni i sekundarni izvori podataka. Korištenjem sekundarnih izvora podataka tj. stručne literature i statističkih podataka povezanih s temom rada, definirane su osnovne značajke kruzinga općenito, te trenutno stanje riječnoga kruzinga na hrvatskim rijekama.

Korištena je **metoda ispitivanja putem dubinskog intervjua**, na uzorku od deset ispitanika. Intervjui su provedeni u osobnom razgovoru sa stručnim djelatnicima iz lučkih kapetanija, lučkih uprava (s ciljem razumijevanja značajki riječnih plovni putova, promjena vodostaja, vezova, i slično), te sa stručnim djelatnicima iz turističkih zajednica i turističkih agencija o postojećoj i poželjnoj turističkoj ponudi tog dijela Hrvatske.

U radu je korištena i **metoda komparacije, odnosno usporedbe**, koja je bila ključna i od pomoći pri planiranju istraživanja, odnosno korištenja primjera dobre prakse riječnog i obalnog kruzinga iz europskih zemalja, koji su uspoređeni sa stanjem u Hrvatskoj, odnosno Slavoniji, te omogućili davanje smjernica za razumijevanje mogućnosti razvoja.

1.4. Struktura rada

Rad se sastoji od sedam poglavlja, uključujući uvod i zaključak. U **uvodu** su definirani problem i predmet istraživanja, glavni cilj i podciljevi istraživanja, istraživačka pitanja kojima će se autorica baviti, te metode istraživanja.

U **drugom** poglavlju se definiraju pojmovi nautičkoga turizma, kruzinga ili krstarenja, te domaća kružna brodska putovanja koji ovaj rad obuhvaća.

U **trećem** se poglavlju daje prikaz primjera dobre prakse riječnoga kruzinga u Europi, te stanja, razvoja i prevladavajućih trendova riječnoga kruzinga u Europi, kao i pojašnjenje novih oblika turizma i turističkih aktivnosti za razvoj kruzinga malim plovilima.

U **četvrtom** poglavlju opisuje se kruzing morem velikim, srednjim i malim plovilima, zatim obilježja turističkih potencijala na području kontinentalne Hrvatske, te se izvodi zaključak o stanju kruzinga u Hrvatskoj.

Peto poglavlje definira uvjete za razvoj kruzinga na rijekama kao što su riječni slivovi, riječne luke, riječna flota, te destinacije kontinentalne Hrvatske i njihov potencijal za razvoj kruzinga.

Šesto, empirijsko, poglavlje donosi sažeti prikaz procesa provedenog istraživanja - od predstavljanja metodologije istraživanja, provjere mogućnosti povećanja turističke atraktivnosti Hrvatske razvojem riječnog kruzinga pomoću SWOT analize, preko predstavljanja rezultata istraživanja pomoću provedenih dubinskih intervjua s odabranim dionicima, pa do prijedloga unaprjeđenja kruzinga na hrvatskim rijekama.

U **sedmom** poglavlju autorica ukratko opisuje zaključak rada, te utvrđuje u kojoj su mjeri ostvareni postavljeni ciljevi rada, te kako je odgovoreno na zadana istraživačka pitanja.

2. POJMOVNA ODREĐENJA I TEORIJSKI OKVIRI

U drugom poglavlju predstavljeni su temeljni pojmovi za bolje upoznavanje s konceptom nautičkog turizma, kruzinga, te s riječnim kružnim brodskim putovanjima.

2.1. Nautički turizam

Nautički je turizam turistički fenomen koji je u posljednjih tridesetak godina zabilježio jednu od najviših razvojnih stopa u svjetskom i hrvatskom turizmu, te gospodarstvu. Ostvaruje fizičke i financijske rezultate kakve u kontinuitetu ne ostvaruje nijedna druga gospodarska grana (Horak i sur., 2007). Zbog svojega izrazito dobrog geografskog položaja, prirodnih, povijesnih i kulturnih karakteristika, Hrvatska je postala jedna od značajnijih destinacija Mediterana. Pojam *nautički turizam* koristi se u svakodnevnom životu, ali ne postoji njegova općeprihvaćena definicija. U „Strategiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske“¹, kao najprihvatljivije polazište uzeto je određenje nautičkoga turizma definirano u Zakonu o turističkoj djelatnosti² (NN br. 8/96) u članku 52., koje glasi: „*Nautički turizam je plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije*“.

Članak 53. istoga Zakona definira i grupira usluge nautičkoga turizma kao³:

1. iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima,
2. iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (čarter, kruzing i sl.),
3. usluge skipera,
4. prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhome vezu,
5. usluge opskrbe nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.),
6. uređenje i pripremanje plovnih objekata,
7. davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.),

¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma (2008). *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.* Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma.

² Narodne novine (1996). *Zakon o turističkoj djelatnosti*. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1996_01_8_119.html (27. 05. 2020.)

³ Narodne novine (1996). *Zakon o turističkoj djelatnosti*. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1996_01_8_119.html (27. 05. 2020.)

8. škole jedrenja, obuke za skipere i vođitelje brodica, te
9. druge usluge za potrebe nautičkoga turizma.

U novom Zakonu o ugostiteljskoj djelatnosti (NN br. 85/15, 121/16, 99/18, 25/19, 98/19, 32/20 i 42/20) nautički turizam se ne spominje. U međuvremenu je donesen Zakon o pružanju usluga u turizmu⁴ (NN br. 130/17, 25/19, 42/20) koji u čl. 84. nautički turizam definira kao „*plovidbu i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja*“.

Člankom 85. propisane su usluge u nautičkom turizmu⁵:

1. usluge korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima,
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara,
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkoga turizma,
4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu,
5. uređenje i pripremanje plovnih objekata i
6. druge usluge za potrebe turista.

Na osnovu ovog Zakona donesen je Pravilnik o vrstama plovnih objekata nautičkog turizma (NN br.68/19), po kojem se plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju , prema vrsti usluga, u sljedeće vrste⁶:

1. plovni objekti za izlete,
2. plovni objekti za krstarenje,
3. ribarsko plovilo.

⁴Narodne novine (2017). *Zakon o pružanju usluga u turizmu*. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_12_130_2982.html (27. 05. 2020.)

⁵Narodne novine (2017). *Zakon o pružanju usluga u turizmu*. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_12_130_2982.html (27. 05. 2020.)

⁶Narodne novine (2019). *Pravilnik o vrstama plovnih objekata nautičkog turizma*. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2019_07_68_1369.html (23.09.2020.)

Plovni objekt za izlete namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na izletima u trajanju do 24 sata, u kojem se ne pruža usluga smještaja. *Plovni objekt za krstarenje* namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na krstarenjima u trajanju preko 24 sata, a opremljen je za višednevni boravak turista. *Ribarsko plovilo* namijenjeno je za gospodarski ribolov uz prisustvo turista radi posebnog doživljaja, te za sportski i rekreacijski ribolov, u trajanju do 24 sata.

U dokumentu *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma* (Horak, Marušić, Carić i Sever, 2015), nautički se turizam definira kao *vrsta turizma u kojoj je glavni motiv putovanja plovidba, odnosno s njom povezani doživljaji na vodi i kopnu*. Radi se o višednevnim boravcima na plovilima koja omogućuju takav boravak. U praksi i teoriji dolazi do različitih gledišta o tome što bi se trebalo smatrati nautičkim turizmom, prije svega zbog toga što se dugo godina pod tim nazivom podrazumijevala plovidba i s njom povezani događaji samo na brodicama i jahtama te u lukama posebne namjene – marinama. Razvoj turističkih proizvoda, međutim, rezultirao je pojavom većih brodova za krstarenje u domaćem i međunarodnom prometu, sa svrhom putovanja putnika koja je gotovo ista kao i kod onih na brodicama i jahtama, ali su korištene druge vrste luka, drugačiji itinereri i taj je oblik nautičkog turizma dijelom poprimao karakteristike masovnosti. Budući da se u osnovi radi o istoj svrsi putovanja, ali o donekle različitim pojavnostima (veličina broda, individualni-masovni, itinereri, luke, itd.) trebalo je uvesti nazive za svaki takav pojavni oblik nautičkoga turizma.

Pojam nautički turizam podrazumijeva i skup različitih aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista–nautičara u lukama nautičkoga turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim i tuđim plovnim objektima, radi rekreacije, sporta i razonode. Prof. dr. sc. Vlatko Jadrešić (2001) sa stajališta veličine i vrste plovila dijeli nautički turizam na:

- brodski ili „veliki” (putnički, putničko-turistički brodovi, putničko-teretni brodovi, trajekti, hidrokrilni brodovi, brodovi – ploveće kuće ili ploveći hoteli i sl.),
- jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina za krstarenje i izlete), te
- moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri raznih vrsta, razna plovila za šport i rekreaciju, specijalna plovila za podvodnu aktivnost itd.).

Sa stajališta udjela, opsega i područja plovidbe i značenja u nautičkome turizmu, Jadrešić (2001) ga dijeli na:

- „veliki” nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, *cruising*, duži izleti, *charteri*),
- „mali” nautički turizam ili zabavna navigacija (suvremeno malo brodarstvo – „mala ili 4. flota”: jahte, jedrilice, športski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i dokolicu i sl.).

Sa stajališta organizacije plovidbe, Jadrešić (2001) razlikuje ove podvrste nautičkog turizma:

- individualni,
- grupni – masovni i
- nautički turizam u konvojima.

Na kraju, Luković (2007, str. 701) dijeli nautički turizam na:

- „luke nautičkog turizma,
- čarter i
- kruzing“.

Horak (2014) definira nautički turizam kao vrstu turizma koju, kao i druge vrste turizma, određuje glavni motiv putovanja, a taj je boravak na brodu i s tim povezani doživljaji na moru i kopnu. U Hrvatskoj se nautički turizam danas odvija u okviru sljedećih podvrsta, odnosno proizvoda (Horak i sur., 2015):

- plovidba na vlastitim ili unajmljenim (čarter) brodicama i jahtama (jahting turizam ili jahtarenje),
- krstarenja morem na brodovima (uglavnom tzv. guletima) pod hrvatskom zastavom (domaći kruzing ili višednevna domaća krstarenja na moru),
- krstarenja morem na malim, srednjim i velikim brodovima pod stranom zastavom (međunarodni kruzing ili međunarodna krstarenja na moru),te
- krstarenja rijekama brodovima pod stranim zastavama (riječni kruzing ili međunarodna riječna krstarenja).

U kaosu različitih definicija nautičkoga turizma čini se da je najkonzistentnije definiran u knjizi *Turizam i promet* autora Horaka (2014), što je kasnije primijenjeno i u

Akcijškome planu razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj koji su 2015. godine izradili autori Horak, Marušić, Carić i Sever iz Instituta za turizam.

2.2. Kruzing

Pojam kruzing podrazumijeva turizam brodskih kružnih putovanja kao skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. 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.

Prema *Akcijškome planu razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj* (Horak i sur., 2015) kruzing se kao vrsta nautičkoga turizma pojavio poprilično kasno, ali u zadnjih trideset godina više od 185 milijuna putnika u svijetu sudjelovalo je u nekoj vrsti kružnoga putovanja u trajanju duljem od dva dana. Od toga je broja oko 70% ostvarilo putovanje u zadnjih deset godina, a 38% u zadnjih pet godina (računajući od 2012. godine unatrag).

Kruzing se razvijao na rubnome području turizma i pomorstva, preuzimajući od njih osnovne karakteristike, turistička obilježja, te vještinu pomorstva i brodogradnje. Dinamični razvoj kruzinga vezao je uz sebe velika kapitalna ulaganja i razvoj flote kruzera sa zadaćom zadovoljiti turista putnika i osigurati vlasnicima kompanija visok profit (Luković, 2008).

2.3. Riječna kružna brodska putovanja

Kruzing se općenito može podijeliti na morski i riječni. Pojmovna određenja i teorijski okvir koji se koriste, opisujući riječna kružna brodska putovanja ista su kao i ona koja se koriste za kruzing općenito. Dakle, za riječni kruzing se može reći da podrazumijeva turizam brodskih kružnih putovanja na rijekama kao skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. Riječni kruzери u prosjeku plove od ožujka/travnja do listopada/studenog. Veliki problem dolazi u zimskim mjesecima jer je brodovima onemogućena plovidba radi zamrzavanja ili promjene vodostaja rijeka. Riječni brodovi za krstarenje mnogo su manji od svojih kruzera koji plove morima zbog ograničenja vezano za vodostaj rijeka i visine prolaza ispod mostova. Tipični riječni brod za krstarenje je dug 130 metara, širok 11 metara, pruža smještaj do 200 putnika,

dok su tipične odgovarajuće brojke za kruzere na moru: dužina 200 metara, širina 26 metara i kapacitet od 1300 putnika. Tipični brod za riječno krstarenje ima tri palube, 100 apartmana sa balkonom, sunčalište, salon, bar, restoran, itd. Riječni brodovi nemaju širok spektar sadržaja za zabavu na brodu što je dostupno na krstarenju preko oceana, te se općenito veći naglasak stavlja na itinerere nego na same brodove. Putnici u svakom trenutku mogu uživati u pogledu na obalu, a razgledavanje je važan element u doživljaju krstarenja rijekom. Riječni brodovi za krstarenje zaustavljaju se u velikim i malim gradovima i selima, a paketi za krstarenje rijekama obično nude, ili mogu uključivati niz kopnenih izleta na mnogim njihovim zaustavljanjima.

3. PRIMJERI DOBRE PRAKSE RIJEČNOG KRUZINGA U EUROPI

U trećem poglavlju autorica se osvrnula na stanje riječnog kruzinga u Europi, trendovima koji privlače turiste, te elementima koji utječu ili omogućavaju započinjanje usluge kruzinga malim plovilima.

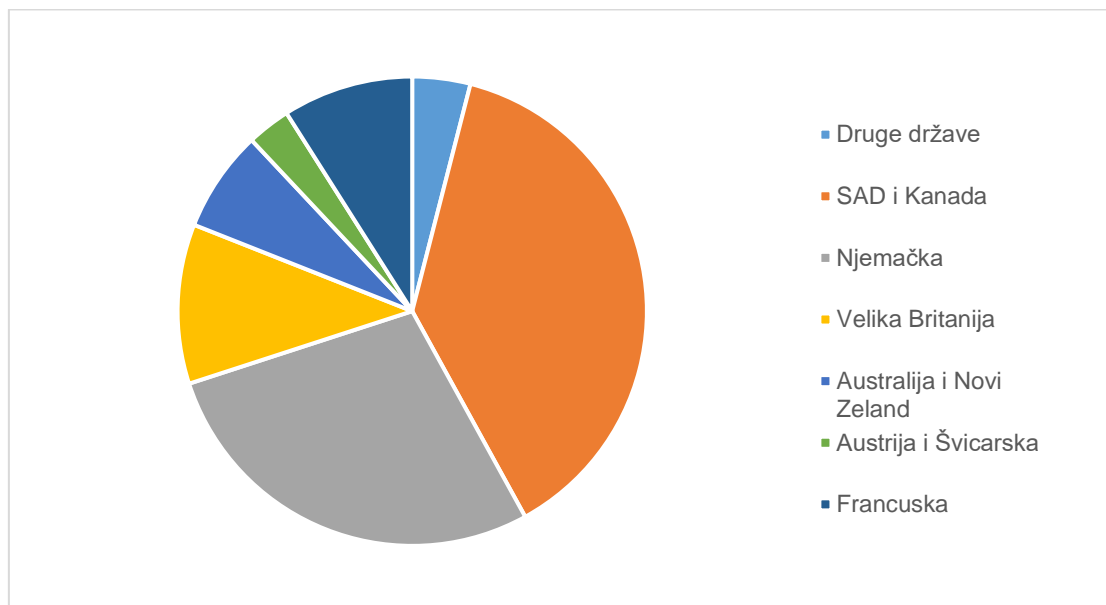
3.1. Stanje i razvoj riječnog kruzinga u Europi

Riječni kruzing se na području Europe polako počeo razvijati šezdesetih i sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Pritoci i manje rijeke, koje se ulijevaju u veće, pružaju mogućnosti posjeta brojnih 'skrivenih mjesta', nedostižnih cestovnoj infrastrukturi. Tih godina, riječna krstarenja počinju predstavljati značajan potencijal za daljnji rast turizma, a i time upotrebu rijeka za ostale turističke svrhe. Od tada riječni kruzing raste, te se kontinuirano proširuje i unapređuje ponuda proizvoda i usluga. Osamdesetih godina prošlog stoljeća vodeće tvrtke riječnog kruzinga bile su male obiteljske tvrtke, sa starim plovilima, no, kako su putnici, odnosno potrošači postajali zahtjevniji, pojavili su se i novi, veći brodari, među kojima se ističu francuski Croisi Europe, njemački Nicko Tours GmbH, te ruski Vodohod. Danas su u riječna krstarenja uključeni brojni brodari, a među najznačajnijima su Tauck River Cruises, AMAWaterways, APT River Cruises, Arose, Avalon Waterways and Emerald Waterways i Viking River Cruises, najveća svjetska riječna kruzing kompanija (Vojvodić, 2006).

U novije vrijeme dolazi do sve veće potražnje za riječnim putovanjima, počinju se graditi veći brodovi, odnosno brodovi s većim smještajnim kapacitetom, povećava se kvaliteta smještaja, kabine su komfornije, uvodi se princip 'zelenih' brodova. Iako je riječno krstarenje slično morskom, ipak postoje značajne razlike. Plovila za krstarenje rijekama su manja od onih za krstarenje morskim putem, jer riječni plovni putovi imaju ograničenja dubine i ne mogu prihvatiti veća plovila. Veličina broda utječe na broj atrakcija i ostalih usluga koje se nude putnicima. Najčešće se koriste brodovi koji mogu prihvatiti do dvjesto putnika. Riječna krstarenja uglavnom traju osam dana, a organiziraju se u razdoblju od ožujka do studenog. Krstarenja tijekom zimskih mjeseci se izbjegavaju zbog česte pojave leda na površini rijeka, tako da je ponuda ograničena na određeno razdoblje, što nije slučaj s krstarenjem morskim putem.

Europa je vodeća svjetska regija u riječnom krizingu, a putovanja se najviše odvijaju na rijekama Rajni, Majni i Dunavu. Kanal Rajna – Majna – Dunav čini važan dio riječne infrastrukture za čitavu Europu, stoga te rijeke čine preko 50% tržišta riječnog krstarenja u Europi. U 2014. godini 86% svih putnika riječnim krizerima plovilo je u Europi, a od toga na krstarenja na rijekama Dunav, Rajna i Moisselle otpadalo je 57% putnika (Jones, Comfort i Hillier, 2016). Putnici na riječna putovanja dolaze iz čitavog svijeta. Na Slici 3.1. vidi se da najveći broj putnika dolazi iz Sjedinjenih Američkih Država i Kanade (38%), Njemačke (28%), Velike Britanije (11%) i Francuske (9%).

Slika 3.1. Putnici na riječnim krizerima po nacionalnosti u postotcima



Izvor: Marušić, Z. i Horak, S. (2018). *Riječna krstarenja u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.

Prema istraživanju koje je 2019. godine provelo udruženje Cruise Lines International Association (CLIA)⁷ u Tablici br. 3.1. može se vidjeti prikaz broja putnika i noćenja na svjetskim rijekama. Tablica, također, pokazuje i trend rasta/pada broja putnika, te noćenja. Vidljivo je da su najpopularnija krstarenja rijekama srednje i zapadne Europe i da se iz godine u godinu bilježi kontinuirani rast putnika i noćenja od gotovo dvadesetak posto.

⁷ CLIA - najveće svjetsko udruženje trgovačkih društava za krstarenje. Osnovano je 1975.g.

Riječni krizing u ostalom dijelu svijeta je razvijen manje nego u Europi, ali su trendovi rasta putnika i noćenja na većini rijeka veći nego na europskim rijekama.

Tablica 3.1. Broj putnika i noćenja na riječnim kruzerima u periodu 2016. - 2018. god.

	Putnici				Noćenja			
	Broj (000)			% rast 2017- 2018	Broj (000)			% rast 2017- 2018
	2016	2017	2018		2016	2017	2018	
EUROPSKE RIJEKE								
Rajna/ Moselle/pritoci	42,5	49,9	59,1	18,4%	300,0	349,4	413,3	18,3%
Dunav	38,9	46,7	55,6	19,0%	302,1	366,9	440,8	20,1%
Rajna i Dunav	10,6	15,8	19,5	23,6%	134,3	198,7	275,3	38,6%
zbroj	92,0	112,4	134,2	19,4%	736,4	915,0	1129,4	23,4%
Francuska Rhona/Seina	21,6	24,9	25,3	1,4%	148,3	173,7	179,0	3,1%
Portugal (Douro)	11,2	20,7	23,8	15,0%	84,0	156,4	177,7	13,6%
Nizozemska/ Belgija	6,4	7,1	7,9	11,4%	33,4	37,3	38,6	3,4%
Rusija	6,4	10,8	6,0	-44,5%	67,5	115,4	63,7	-44,8%
Italija (Po)	2,1	1,9	1,5	-18,9%	11,6	9,8	7,9	-19,3%
Elba	3,5	3,0	3,7	25,1%	28,4	24,2	30,3	25,4%
Ostale europske rijeka	8,3	8,0	5,3	-33,4%	63,9	60,3	35,4	-41,3%
Ukupno Europa	151,4	188,7	207,7	10,0%	1173,5	1492,2	1662,0	1,4%
NEEUROPSKE RIJEKE								
Nil	4,1	4,7	5,7	22,6%	31,8	36,0	44,9	24,5%
Kina	1,9	1,0	2,3	144,2%	18,4	8,4	21,9	160,6%
Indija	1,1	1,4	1,3	-4,7%	8,6	11,5	10,7	-6,7%
Mekong	4,6	5,0	6,2	23,1%	32,4	34,3	39,0	13,7%
Burma	5,0	4,6	2,9	-35,9%	27,9	27,1	18,6	-31,5%
Ostale neeuropske rijeka	6,2	5,0	6,1	21,1%	27,2	23,0	29,2	27,0%
Ukupno neeuropske rijeka	22,9	21,7	24,6	13,6%	146,3	140,4	164,4	17,1%
SVEUKUPNO	174,4	210,4	232,3	10,4%	1319,8	1632,6	1826,4	11,9%

Izvor: CLIA (2019). *Ocean & River Cruise Review 2018*. London: CLIA.

Prema rezultatima ovog istraživanja u 2018. godini, Azija i Afrika su zajedno imale 10,4% više putnika i 11,9% više noćenja od prethodnih godina. Po broju noćenja i sa rastom od 20% (2017./18.) Dunav je najposjećenija rijeka. Iza nje slijede Rajna, Rhona, Seine i portugalski Duoro. Najposjećenije luke nautičkog turizma i riječna pristaništa za turističke putničke brodove na kružnim putovanjima nalaze se u gradovima sa bogatom turističkom ponudom i (glavnim) gradovima država smještenim na rijekama,

kao što su na Dunavu: Regensburg, Passau, Beč, Bratislava, Budimpešta i Beograd. Najposjećenije i najprometnije luke su luka Pariz, Regensburg, te Passau.

Grad Pariz je poznata svjetska destinacija, gdje dolaze milijuni ljudi tijekom čitave godine. Riječna luka Pariz je među najposjećenijim lukama u svijetu i najprometnija luka u Francuskoj. Smještena je na rijeci Seine, a sama luka se dijeli na dva pristaništa, na *Quai André Citroën* i *Quai de Grenelle*.⁸ Promet u luci raste svake godine (teretni i putnički). Brodovi se tijekom boravka na pristaništu mogu opskrbiti električnom energijom, vodom i slično, a u blizini luke smješten je veliki broj objekata kao što su kiosci, info pultovi, objekti za prodaju karata, sanitarna čvorišta, šetnice... (Port de Paris Haropa 2012, prema Majić, 2015). Naravno, Pariz se može pohvaliti s mnoštvom atrakcija koje su ujedno i svjetski poznate, od Eiffelovog tornja, Slavoluka pobjede, Louvrea, katedrale Notre Dame, koja je nažalost izgorila u požaru u travnju 2019. godine.

Grad Regensburg u Njemačkoj nalazi se na UNESCO-vom popisu Svjetske baštine. Obiluje zanimljivostima i znamenitostima kojima privlači turiste. U ovaj grad pristaju svi putnički brodovi koji prolaze kroz njega, 2013. godine pristalo je 788 brodova s 94.560 putnika. Putničko pristanište može primiti sedam brodova istovremeno na četiri veza i to tri veza za putničke brodove ukupne duljine 515 m te jedan vez za manje turističke brodove duljine sto metara. Na svakom vezu osiguran je priključak za struju, pitku vodu i sanitarije.⁹

Luka Passau u Njemačkoj jedna je od poznatijih i prometnijih putničkih pristaništa na Dunavu. Polazišna je luka za 60-70% brodova, te je 2014. godine ostvarila nešto manje od 2.500 pristajanja i promet malo manji od 300.000 putnika. Luka može primiti 27 brodova istovremeno na sedamnaest vezova koji su raspoređeni na više od kilometar dugoj uređenoj operativnoj obali. Luka obiluje dodatnim sadržajima i nudi dodatne usluge brodarima kao što su opskrba brodova namirnicama, električnom energijom, pitkom vodom, gorivom i zbrinjavanjem otpada. Uz gotovo cijelu dužinu obale pristaništa osigurana su parkirna mjesta za automobile, autobuse, te dostavna vozila za opskrbu brodova. Zbog lokacije pristaništa, koje se nalazi u središtu grada u blizini

⁸ River Cruise Advisor (2015). Preuzeto s: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2015/04/where-do-river-cruise-ships-dock-in-paris/> (11. 04.2020)

⁹ Das Stadtwerk. Regensburg (2015). Preuzeto s: <https://www.das-stadtwerk-regensburg.de/logistik/> (18.07.2020)

pristaništa nalaze se i brojni ugostiteljski objekti, suvenirnice, trgovine kao i uredi turističkih agencija (Stadtwerke Passau.de, 2006, prema Jangjel, 2016).

3.2. Prevladavajući trendovi u riječnom krizingu

Povećavanjem potražnje i broja putnika, jača konkurencija među brodarima. Počinje se osmišljavati novi načini kako privući putnike. U novije vrijeme krstarenje rijekama pokazuje sve više obilježja dinamičnosti, inače karakteristične za tržište pomorskih krstarenja. Razvojem tog oblika prijevoza, porastom broja putnika i broja operatora, događaju se promjene trendova na nekad relativno mirnom i uravnoteženom tržištu krstarenja rijekama. Novi trendovi u međunarodnim riječnim krstarenjima su (Horak i sur., 2015):

1. Povećanje broja brodova

Početak tisućljeća europska je industrija riječnih krstarenja zakoračila u novu eru, transformirajući se iz malog, obiteljskog 'biznisa', sa starim i oronulim brodovima, u skup profesionalno vođenih kompanija fokusiranih na privlačenje ciljnih segmenata potrošača.

2. Povećanje veličine i kvalitete brodova

Grade se brodovi sve većeg kapaciteta, smještaj je sve komforniji, više je sadržaja na brodovima, uvode se novi 'zeleni' koncepti brodova. Novi brodovi sadrže velike i prostrane prostorije, liftove, pristup Internetu, restorane, podno grijanje, teretane, unutarnje i vanjske bazene i slično. Kako bi plovidba bila što ugodnija, investiralo se u smanjenje buke, vibracije pogonskih motora, ljuljanje broda...

3. Unapređenje cjelovitog proizvoda riječnih krstarenja

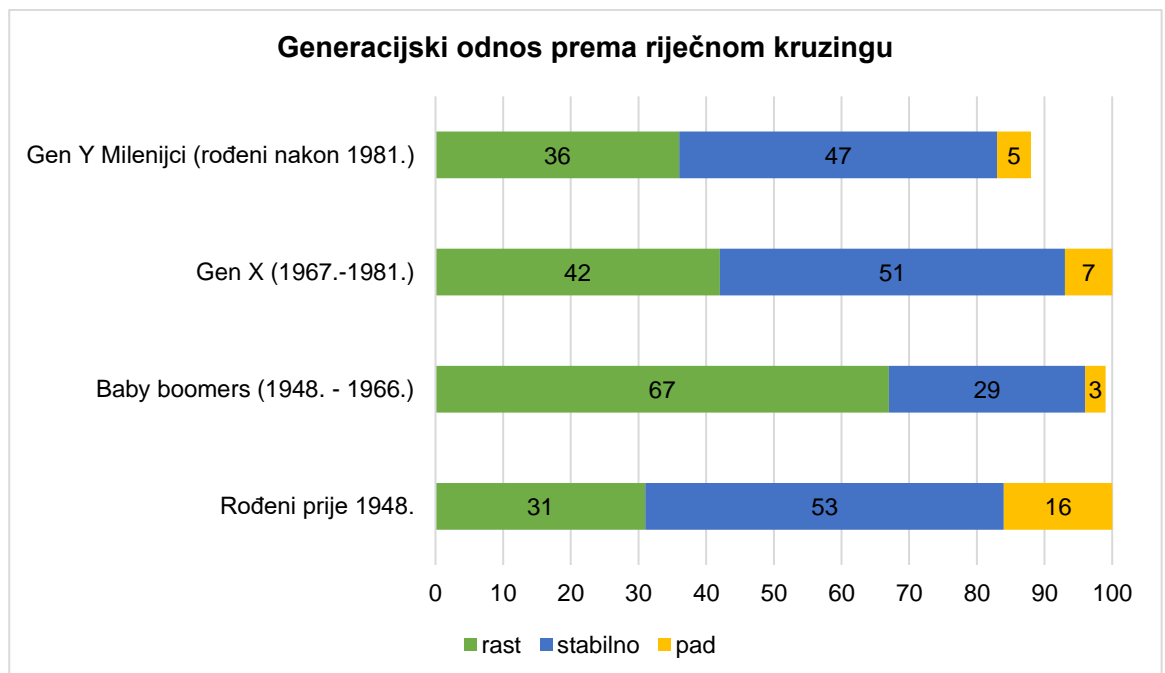
U suradnji s destinacijama uvode se novi tematski itinereri. Brodari nastoje pronaći koncept ponude po kome bi bili različiti od konkurencije, stalno tražeći nove tržišne niše i adaptirajući se brzo njihovim potrebama. Sve se više uočava važnost tematskih krstarenja jer ona postaju sve traženija zbog novoga, modificiranog proizvoda. U vezi s tim više je tema, kao što su: glazba, umjetnost, kulinarstvo, biciklizam, golf, povijest, vino, zdravlje, ljepota, te u zimskim mjesecima božićni sajmovi, advent i proslava Nove godine. Putnici sve više iskazuju zanimanje za različite aktivnosti na brodu i na kopnu. Primjerice, brodar AmaWaterways je sagaradio brod Ama Stella - plovilo za krstarenje koje je namijenjeno prvenstveno za putovanje putnika u grupama i obitelji. Kruzer ima kapacitet od 158 putnika,

posjeduje dvanaest povezanih kabina u kojima mogu boraviti obitelji do tri člana kao i četiri kabine u kojima je mogući boravak obitelji do četiri člana (Clausing, 2020).

4. Visoka prosječna dob turista

Dominantno i ciljno tržište riječnih krstarenja danas je primarno baby-boom generacija, iznadprosječno educirana i s iznadprosječnim primanjima (Slika 3.2.). Tako je, primjerice, prosječna starost Nijemaca na riječnim krstarenjima oko šezdeset godina. I dok se dob putnika na krstarenjima morem smanjuje, putnici na riječnim krstarenjima sve su stariji. Trend starenja populacije na glavnim tržištima riječnih krstarenja (Njemačka, SAD i Velika Britanija) govori u prilog daljnjem stabilnom rastu potražnje za ovim proizvodom (Horak i sur., 2015).

Slika 3.2. Generacijski odnos prema riječnom krstarenju



Izvor: CLIA (2018). *Travel Agent Cruise Industry Outlook Ninth Edition*. London: CLIA (str.12)

Na Slici 3.2. vidljiv je prikaz konstantnog rasta *baby boomers-a* na putovanjima riječnog krstarenja, dok je najveći pad vidljiv kod osoba rođenih prije 1948. g.

5. Rast potražnje

Iako su riječna krstarenja prisutna na svjetskom turističkom tržištu, a posebno u Europi, već dugi niz godina, zadnjih godina potražnja za tim turističkim proizvodom ubrzano raste. U 2013. godini na riječnim krstarenjima u Europi je bilo oko 940 tisuća, a u svijetu oko 1,25 milijuna putnika. U odnosu na 2012. godinu broj putnika

u Europi povećan je 12%, a na svjetskoj razini 14%. Iako još nisu dostupni službeni podaci za 2014. godinu, prognoze ukazuju na nastavak zabilježenog trenda (Horak i sur., 2015).

6. Glavna emitivna tržišta:

Potražnju za riječnim krstarenjima u Europi najvećim dijelom generiraju putnici iz Sjeverne Amerike (38%) Njemačke (28%), a potom Velike Britanije (11%), Francuske, Australije itd. (Horak i sur., 2015).

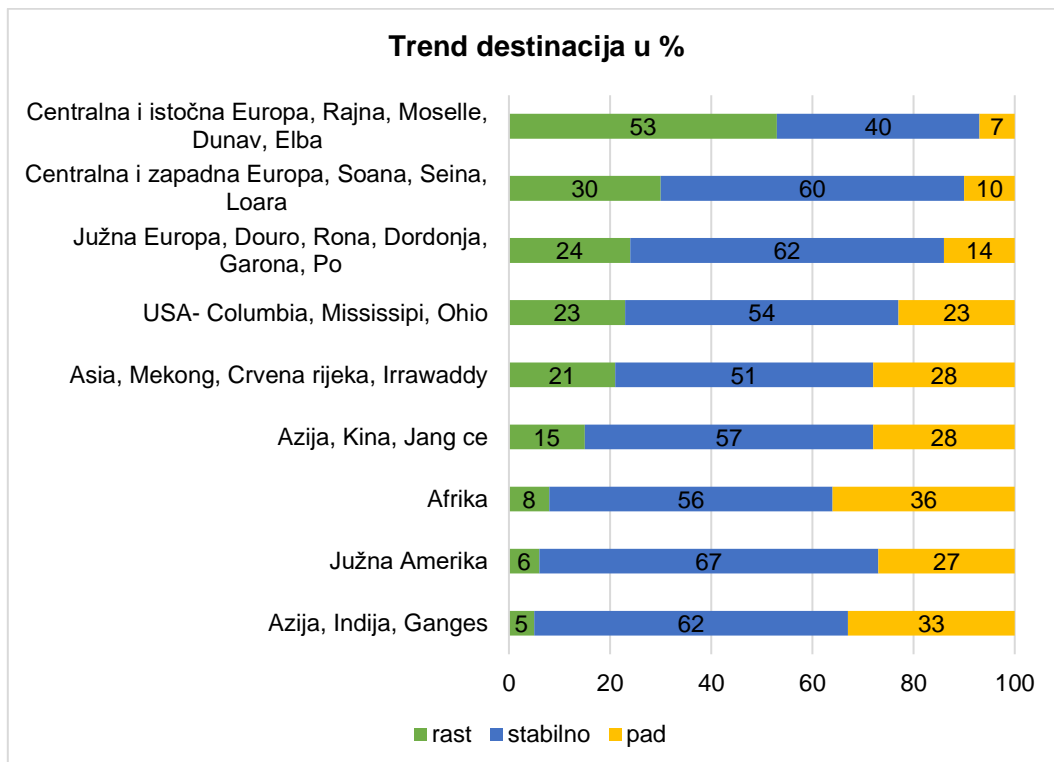
7. Pojava novih tržišta

Osim tradicionalnih tržišta riječnih krstarenja, pojavljuje se i novo tržište istočno-europskih zemalja.

8. Povećanje interesa za europske rijeke

U ispitivanju tržišta koje je provela CLIA u 2018. godini, primjetan je trend rasta interesa za europske rijeke (Slika 3.3.), prije svega rijeke centralne i istočne Europe (Rajna, Moselle, Dunav i Elba), centralne i zapadne Europe (Soana, Seina, Loara), te južne Europe (Douro, Rona, Dordonja, Garona, Po).

Slika 3.3. Pokazatelj trenda popularnosti destinacije riječnog krucinga



Izvor: CLIA (2018). *Travel Agent Cruise Industry Outlook Ninth Edition*. London: CLIA. (str. 11.)

Na Slici 3.3 prikazano je da posljednjih godina turisti najčešće posjećuju srednju i istočnu Europu, točnije da krstare rijekama Rajnom, Moselle, Dunavom i Elbom.

3.3. Novi oblici turizma i turističkih aktivnosti za razvoj kruzinga malim brodovima

Potražnja za putovanjima manjim brodovima u stalnom je porastu. Krstarenja manjim plovilima daju mogućnost drugačijeg načina organiziranja putovanja i posjeta atrakcijama nedostupnim većim brodovima. Krstarenje manjim brodovima je intimnije i ekskluzivnije. Takva putovanja se mogu slobodno nazvati personaliziranim putovanjima jer se ispitivanjem interesa i želja putnika sa broda slaže ponuda da svaki pojedini putnik može izabrati atrakcije iz ponude prema svojim interesima, tako da doživi krstarenje koje ispunjava njegova očekivanja. U ponudu se mogu uključiti povijesne, pješačke i biciklističke ture, *fitness* programi, kulinarski tečajevi, vožnje kajakom i kanuom, uz pristupačne cijene. Takva potražnja prepoznata je na moru, a dio hrvatske turističke ponude su i domaća turistička kružna putovanja manjim brodovima. Ona obuhvaćaju putničke brodove na višednevnom krstarenju uz hrvatsku obalu.

Prvi mali kruzери su nastali od starih drvenih trabakula. Razvoj kruzinga brodovima tradicionalne gradnje potaknuo malo obiteljsko poduzetništvo uzduž gotovo cijele hrvatske obale. Takva krstarenja su jedan od izvornih proizvoda hrvatskog turizma (Horak i sur., 2007). Nažalost, nešto slično ne postoji na hrvatskim rijekama. Kada se spominje riječni kruzing u Hrvatskoj, uglavnom se govori o lukama i stranim kruzerima. U stručnoj literaturi teško je pronaći članak koji obrađuje riječni kruzing s aspekta kruzing brodova pod hrvatskom zastavom. Korist za privredu, koju producira kruzing industrija na moru i rijekama je velika. Da bi imali što veću korist od kruzinga, bitni parametri za izračun prihoda od ove industrije su: prihodi od potrošnje tijekom putovanja, prihodi od gradnje i održavanja brodova, prihodi od plaća zaposlenika i pomoraca kruzing kompanija, te prihodi od poreza i ostalih davanja prema destinaciji ili domicilnoj državi. Dakle, Hrvatska sudjeluje u podjeli prihoda samo u malenim dijelovima potrošnje tijekom putovanja, plaća zaposlenika i ostalih davanja prema destinaciji. Razvojem ove grane kruzinga bitno bi se promijenio udio Hrvatske u parametrima podjele prihoda od kruzinga.

Razvojem domaće flote manjih brodova otvorila bi se mogućnost razvoja turizma i lučke djelatnosti na dijelovima plovnih putova sada nedostupnim velikim kruzerima. Danas nedohvatan za velike riječne kruzere, Zagreb bi postao jedna od odredišnih točaka flote malih riječnih kruzera. Otvorila bi se mogućnost razvoja turističke ponude domicilnom stanovništvu, a turistima bi se pružila mogućnost uživanja uz mirno okruženje, netaknutu prirodu, upoznavanje običaja okolice i izravnu komunikaciju s domaćinima.

4. STANJE KRUZINGA U HRVATSKOJ

Kruzing turizam je najbrže rastući segment turizma s tendencijom daljnjega rasta, te je doživio procvat u 21. st. Kao dio nautičkog turizma, kruzing doživljava svoju potpunu afirmaciju u posljednjih nekoliko desetljeća, uključujući morski, riječni i jezerski kruzing turizam. Svake godine broj brodova su u konstantnom porastu, od malih brodica do mega brodova. Danas, naglasak s masovnog turizma prelazi na poboljšanje kvalitete, pozitivan i afirmativan odnos prema zaštiti prirode i održivom razvoju i na razinu individualne usluge u ukupnom turističkom proizvodu. Kao vrsta nautičkoga turizma kruzing se pojavio relativno kasno, ali u zadnjih tridesetak godina više od 185 milijuna putnika u svijetu sudjelovalo je u nekoj vrsti kružnoga putovanja u trajanju duljem od dva dana. Prema Horaku i sur. (2013), od toga broja oko 70% putnika je ostvarilo je putovanje u periodu od 2002.-2012, a 38% u periodu od 2007.-2012.

Kruzing se razvijao na rubnome području turizma i pomorstva, preuzimajući od njih osnovne karakteristike, turistička obilježja, te vještinu pomorstva i brodogradnje. Dinamični razvoj kruzina vezao je uz sebe velika kapitalna ulaganja i razvoj flote kruzera sa zadaćom zadovoljiti turista-putnika i osigura vlasnicima kompanija visok profit (Luković, 2008). Taj se razvoj dogodio kasnije, što zbog potrebe velikih financijskih ulaganja, kompleksnosti organizacije, potrebne infrastrukture, pa sve do same ideje o mogućnosti krstarenja radi razonode i uživanja koja se pojavljuje tek krajem devetnaestog stoljeća. U sljedećim desetljećima, ova vrsta turizma je nastavila lagano rasti sve do šezdesetih godina dvadesetog stoljeća, kada se događa ubrzan rast.

U ovom poglavlju analizirat će se stanje kruzina u Hrvatskoj na osnovu dostupnih podataka iz CIMIS-a (*Croatian Integrated Maritime Information System*), hrvatskoga integriranog pomorskog informacijskog sustava, statističkih podataka lučkih uprava, te publikacija i statističkih podataka međunarodnog udruženja kruzera CLIA (*Cruise Lines International Association*) i udruženja kruzina luka Mediterana, MedCruise Association. Svaki od ovih izvora podataka ima svoje nedostatke. Sustav CIMIS ne prepoznaje vrstu putnika u luci (putnici sa velikih kruzera, malih kruzera, roro brodova, brzobrodskih linija), CLIA daje informacije samo za članice svoga udruženja, dakle u njihove izračune nisu uračunati mali kruceri u nacionalnoj plovidbi, a MedCruise, također, obračunava samo statističke podatke luka koje su članice asocijacije, stoga

je u slučaju Hrvatske u statistiku ušlo samo pet luka (Dubrovnik/Korčula, Split, Šibenik, Zadar i Rijeka). Informacije i zaključci o statističkim podacima o svim relevantnim faktorima izvučeni su kombiniranjem svih ovih izvora.

4.1. Kruzing morem velikim i srednjim brodovima

Kada se analizira kruzing, prije svega se misli na kruzing velikim i srednjim brodovima. Kada se u Hrvatskoj govori o *velikim i srednjim brodovima za krstarenje*, misli se na brodove veće od 500 GT¹⁰ na međunarodnim putovanjima, a to je velika većina svjetske kruzing flote.

Svjetsko tržište kruzinga je u stalnom rastu. Na svim se svjetskim tržištima bilježi rast potražnje za krstarenjima, kao posljedica općenitog gospodarskog rasta, uvođenja novih ponuda na tržištu, kao i prihvatljivih cijena. Kruzing industrija u Sjevernoj Americi u 2018. godini ima rast putnika od 9,3%, u Europi rast iznosi 3,3% a u ostalom dijelu svijeta rast je 5,2%¹¹.

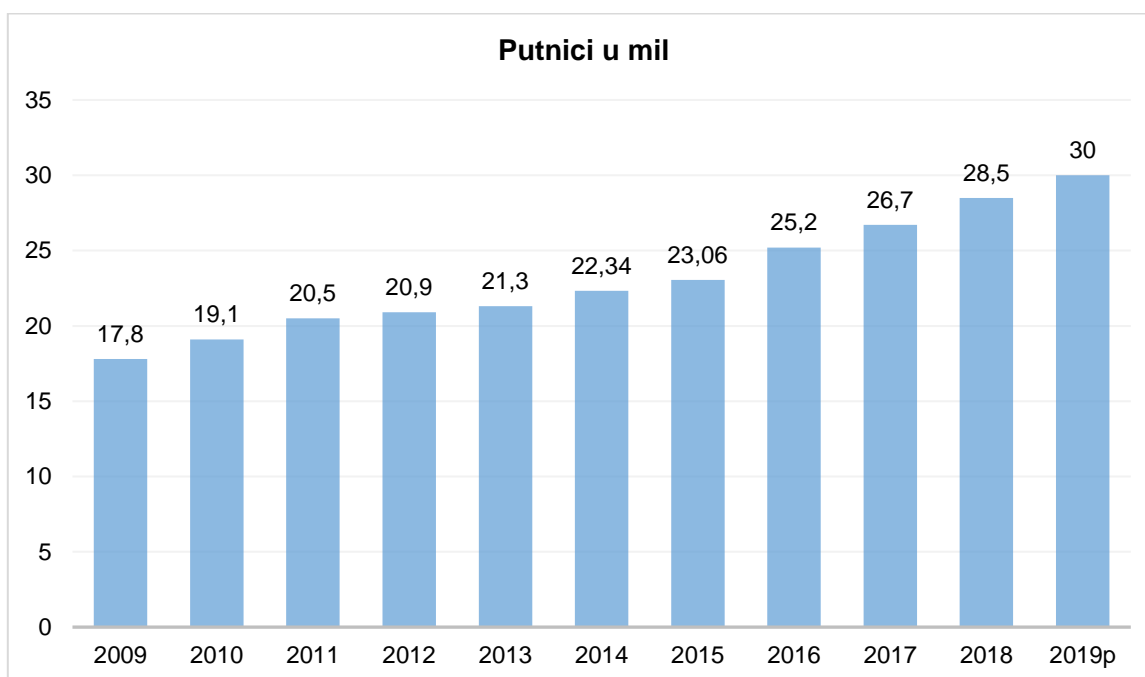
Na Slici br. 4.1 vidi se rast kruzing industrije između 2009. i 2019. godine (s tim da je za 2019. godinu dana procjena). Kroz taj desetogodišnji period potražnja za raznim vidovima krstarenja je značajno narasla, od 16,3 milijuna putnika 2008. godine do 28,5 milijuna putnika 2018. godine. To predstavlja sveukupno povećanje od 75% ili kroz desetogodišnji period godišnji rast od 5,7%. Kroz isti desetogodišnji period ostali vidovi turizma, prije svega turizam na kopnu, rastao je znatno sporije, a njegovo povećanje u desetogodišnjem razdoblju iznosi 52%¹².

¹⁰ GT (grosstonnage) - mjera unutarnjeg volumena broda (1 bruto tona = 100 stopa³ = 2,8316846592 m³)

¹¹ CLIA (2019). *The Contribution of the International Cruise Industry to the global economy in 2018*. London: CLIA, str. 5 preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx> (20.07.2020)

¹² CLIA (2019). *The Contribution of the International Cruise Industry to the global economy in 2018*. London: CLIA, str. 5 preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx> (20.07.2020)

Slika 4.1. Broj putnika na kruzerima od 2009. do 2019. godine



Izvor: CLIA (2019). *State of the Cruise Industry Outlook 2020*. London: CLIA, str. 12.

Na Slici 4.1. jasan je prikaz rasta putnika tijekom godina, te kako je riječni kruzing počeo interesirati putnike. Iz Tablice 4.1. vidljivo je da su dva prevladavajuća emitivna tržišta za kruzing turizam, Sjeverna Amerika s 14,34 milijuna putnika i Europa s 7,17 milijuna putnika u 2018. godini.

Tablica 4.1. Usporedba broja putnika u razdoblju od 2008. - 2018. g. po regijama

Regija	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Godišnji rast %	Desetogodišnji rast %
Sjeverna Amerika	10,29	11,82	12,21	12,20	12,49	13,12	14,34	9,3	39,4
Europa	4,47	6,40	6,39	6,58	6,79	6,94	7,17	3,3	60,4
Ostatak svijeta	1,54	3,09	3,74	4,40	5,87	6,66	7,00	5,2	354,7
Ukupno	16,30	21,23	22,34	23,18	25,15	26,72	28,52	6,7	74,9

Izvor: CLIA (2019). *The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2018*. London: CLIA.

Kao što se vidi iz Tablice 4.1., prosječan godišnji rast broja putnika iznosi 6,7%, a ukupan rast u desetogodišnjem razdoblju iznosi 74,9 %. Putnici iz Sjeverne Amerike čine oko polovice ukupnog broja putnika, četvrtina otpada na putnike iz europskih zemalja, a četvrtina na ostatak svijeta. Najveći rast zabilježen je u grupi putnika iz ostatka svijeta koji su u desetogodišnjem razdoblju porasli za 354,7%. Zemlje čiji

stanovnici preferiraju kruzing kao odmor su SAD, Kina, Njemačka, Velika Britanija; Australija, Kanada, Italija, Španjolska.¹³

U Tablici 4.2. će biti vidljiv prikaz putnika po nacionalnosti, odnosno iz kojih država turisti najviše, odnosno najmanje, putuju na kruzerima.

Tablica 4.2. Putnici po kruzerima po nacionalnosti u periodu 2016. - 2018. god.

	2016	2017	2018
Sjedinjene Države	11,392	11,944 (4,9%↑)	13,091 (9,6%↑)
Kina	2,113	2,397 (13,4% ↑)	2,357 (-1,6%↓)
Njemačka	2,018	2,169 (7,5%↑)	2,33 (3,0%↑)
Velika Britanija	1,960	1,971 (0,5%↑)	2,009 (2,0%↑)
Australia	1,281	1,333 (4,1%↑)	1,345 (0,9%↑)
Kanada	865	921 (6,5%↑)	971 (5,4%↑)
Italija	751	769 (2,5%↑)	831 (8,0%↑)
Španjolska	480	510 (6,4%↑)	530 (3,9%↑)
Francuska	554	504 (-9,1%↓)	521 (3,4%↑)
Brazil	465	445 (-4,2%↓)	510 (14,6%↑)
Taiwan	299	374 (24,8%↑)	391 (4,7%↑)
Singapur	214	267 (24,4%↑)	373 (39,9%↑)
Japan	207	255 (22,9%↑)	266 (4,5%↑)
Hong Kong	127	230 (80,6%↑)	250 (8,6%↑)
Indija	148	172 (16,1%↑)	221 (28,1%↑)

Izvor: CLIA (2019). *2018 Global Passenger Report*. London: CLIA. (str. 4)

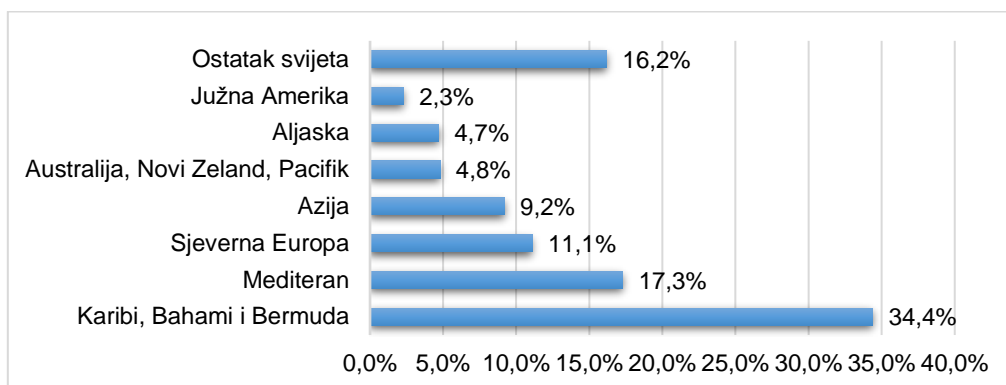
U Tablici 4.2. se može vidjeti da u razdoblju 2016. – 2018.g. državljani Sjedinjenih Američkih Država, Njemačke i Singapura najviše putuju na kruzerima. Najveći pad bio je prisutan kod francuskih državljana sa čak 10% u 2017.g., dok je u 2018. g. taj pad bio vidljiv kod kineskih državljana sa čak 1,6%.

U vezi s popularnosti svjetskih destinacija iz Slike 4.2 je vidljivo da je najpopularnija kruzing destinacija akvatorij istočne i srednje Amerike, koji uključuje Karipsko more, Meksički zaljev i Bermudsko otočje i Bahame (34,4% putnika).¹⁴

¹³ CLIA (2019). *The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2018*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx> (20.07.2020)

¹⁴ CLIA (2019). *2018 Global Passenger Report*. London: CLIA. (str. 4)

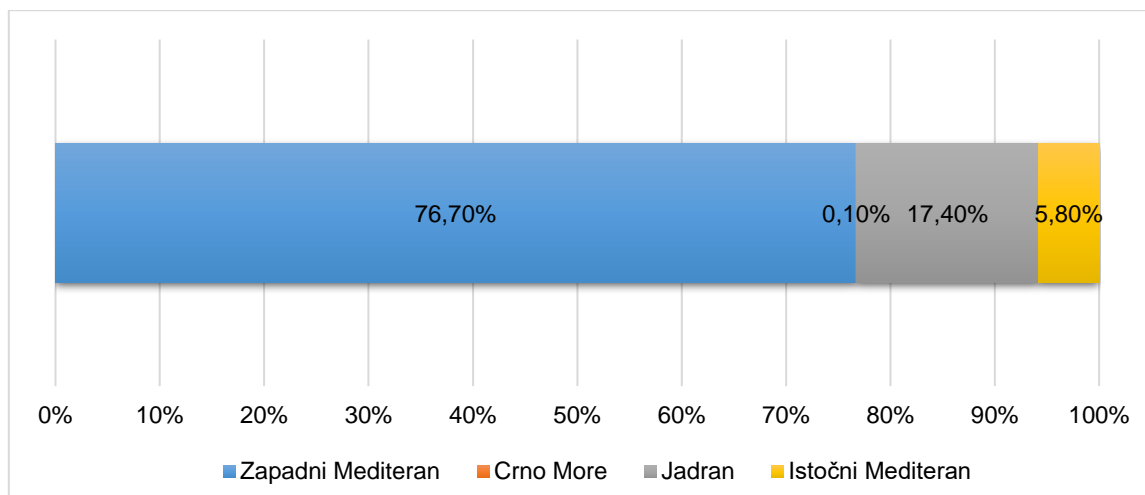
Slika 4.2. Broj putnika po destinacijama



Izvor: CLIA (2019). *2018 Global Passenger Report*. London: CLIA. (str. 4).

Iz Slike 4.2 se može vidjeti da Europu posjećuje ukupno 28,4% putnika na kruzerima, a zatim slijedi Azija sa 9,2%. Europske kruzinge destinacije smještene su na Mediteranu (sa 17,3% putnika) i u sjevernoj Europi sa (11,1% putnika). Podjelom Mediterana na četiri regije (Slika 4.3.), vidi se da tri od četiri putnika na kruzerima plove zapadnim Mediteranom ili u postocima nešto više od 76%. Značajniji udio ima i Jadransko more sa 17,4% turista na kruzerima.

Slika 4.3. Raspodjela putnika po Mediteranu u 2018.godini



Izvor: MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association. (str.38).

Iz Tablice 4.3. vidi se da svaka regija ima nekoliko dominantnih kruzinge luka. Na zapadnom Mediteranu to su Barcelona, kao jedina luka na Mediteranu s godišnjim prometom od preko 3 milijuna putnika, te Civitavecchia (Rim) i Baleari s gotovo 2,5

milijuna putnika. U isto vrijeme Baleari i Barcelona su luke sa najvećim rastom broja putnika u razdoblju od 2014. – 2018. godine.

Na istočnom Mediteranu, sukladno ukupnom udjelu kruzing turista od 5,8% u ukupnom broju putnika na Mediteranu, i kruzing luke su znatno manje, tako da najveća od njih, Heraklion, ima tranzit od oko 1 milijun putnika godišnje. Na Jadranu je najveća luka Venecija, s posjetom od oko 1,5 milijuna putnika godišnje, zatim slijede Krf i Dubrovnik s preko 700.000 putnika. ¹⁵

Tablica 4.3. Glavne luke po regijama po broju putnika

Regija	B r.	Luka	2018	2017	Odnos 2018/2017	2014.	Odnos 2018/2014
Zapadni Mediteran	1	Barcelona	3.041.963	2.712.247	12,2%	2.364.292	28,7%
	2	Civitavecchia /Rim	2.441.737	2.204.336	10,8%	2.140.039	14,1%
	3	Baleari	2.431.153	2.110.663	15,2%	1.587.064	53,2%
Jadran	1	Venecija	1.560.579	1.427.812	9,3%	1.733.839	-10%
	2	Krf	735.832	679.681	-1,8%	672.368	-17,7%
	3	Dubrovnik	732.431	748.918	7,8%	894.216	-8,9%
Istočni Mediteran	1	Pirej	961.632	1.055.559	-8,9%	1.055.556	-8,9%
	2	Heraklion	279.929	181.693	64%	242.951	22,6%
	3	Souda	139.944	128.067	9,3%	33.304	320,2%

Izvor: MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association. (str. 47)

U Tablici 4.3 vidljiv je pad broja putnika u sve tri najveće jadranske luke, što je u slučaju Venecije i Dubrovnika rezultat politike gradskih vlasti u ograničavanju broja kruzera koji mogu pristati u luku na dnevnoj bazi.

U Tablici 4.4. bit će prikazan broj dolaska putnika u 2018. g. i u 2017. g., te njihova razlika u postotku, kao i razlika u broju dolazaka između 2014. – 2018.g.

¹⁵ MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association, str.38.

Tablica 4.4. Putnici po zemljama na Mediteranu

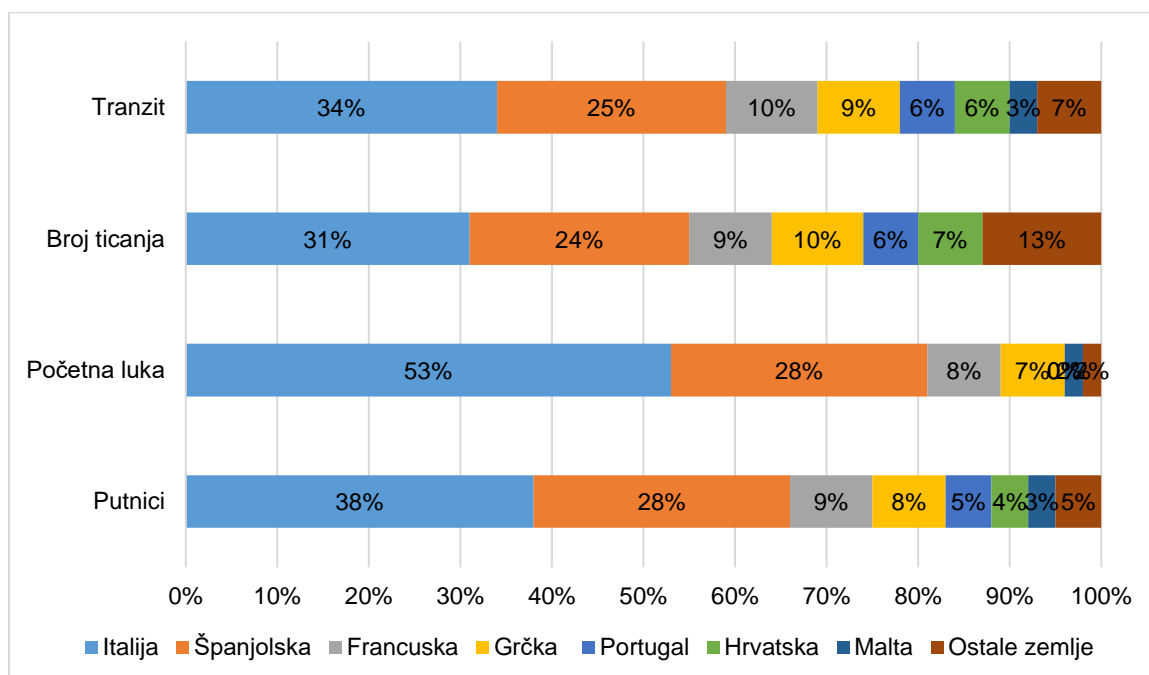
Zemlja	2018	% u 2018	2017	Razlika 2018/2017	2014	Razlika 2018/2014
Italija	10.714.843	38,2%	9.535.688	12,4%	9.725.259	10,2%
Španjolska	7.829.451	27,9%	7.074.594	10,7%	5.809.122	34,8%
Francuska	2.583.538	9,2%	2.498.725	3,4%	2.315.942	11,6%
Grčka	2.184.350	7,8%	2.068.308	5,6%	2.098.652	4,1%
Portugal	1.319.930	4,7%	1.227.277	7,5%	1.087.226	21,4%
Hrvatska	1.252.740	4,5%	1.159.203	8,1%	1.153.788	8,6%
Malta	711.018	2,5%	778.596	-8,7%	517.594	37,4%
Crna Gora	492.475	1,8%	541.017	-9,0%	309.322	59,2%
Gibraltar	406.998	1,5%	404.995	0,5%	299.923	35,7%
Turska	321.850	0,1%	201.714	-84%	1.403.997	-97,7%

Izvor: MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association. (str.50).

U Tablici 4.4. vidi se podrijetlo putnika u deset zemalja Mediterana s najvećim brojem putnika sa kruzera. Uočava se lagani rast broja putnika u Hrvatsku u posljednjih pet godina, od 8,6%. Zemlje sa najvećim rastom su Crna Gora (59,2%), Gibraltar (35,7%) i Španjolska (34,8%). Najveći pad zabilježila je Turska (-97,9%), kao posljedica političkih prilika u zemlji proteklih godina.

Promet luka vezano za kruzere mjeri se u četiri kategorije (Slika 4.4.). Osim uobičajene statistike broja putnika, promet se mjeri po broju putnika u tranzitu, broju ticanja kruzera i broju ticanja kao početna luka (*home port*).

Slika 4.4. Promet kruzera raspoređen po zemljama Mediterana



Izvor: MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association. (str. 49)

Na Slici 4.4. se vidi da je u sve četiri kategorije Italija na prvom mjestu, stoga je logično da je i ukupan prihod talijanskih luka od kruzing turizma najveći. Na drugom mjestu je Španjolska dok se Hrvatska kreće od 7% u broju ticanja do 0%, kao početna luka krstarenja. Broj ticanja početne luke je indikativan jer on od ova četiri parametra najtočnije pokazuje zaradu pojedinih luka/država od kruzing industrije. Početna luka je luka nabave svih potrepština za krstarenje, od hrane, goriva, i svih ostalih usluga potrebnih ovim plovećim hotelima¹⁶.

Iz Tablice 4.5. vidljiv je promet putnika na kruzerima u glavnim hrvatskim lukama. Uočljiv je pad broja putnika u Dubrovniku od gotovo 9% u razdoblju 2014. -2018., što se dogodilo kao posljedica odluke gradskih vlasti Dubrovnika o ograničavanju dnevnog broja prijema gostiju sa kruzera.

Tablica 4.5. Broj kruzing putnika u hrvatskim lukama

Luka	2018	2017	Odnos 2018/2017	2014.	Odnos 2018/2014
Dubrovnik	732.431	748.918	7,8%	894.216	-8,9%
Split	307.139	232.244	32,25%	275.651	66,87%
Zadar	166.528	137.667	20,96%	53.791	209,58%
Šibenik	35.729	27.718	28,90%	12.693	181,49%
Rijeka	10.913	12.656	-13,77%	9.026	20,91%
Ukupno	1.252.743	1.159.203	8%	1.245.377	0%

Izvor: MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association. (str. 76)

U svim ostalim hrvatskim lukama u Tablici 4.5. se vidi značajan rast broja putnika, pogotovo se to odnosi na Zadar koji je uređenjem nove luke u Gaženici načinio iskorak u prijemu i boravku kruzera i njihovih putnika u Zadru.

Na temelju svih ovih podataka, vidi se rast koji se teško može ostvariti u bilo kojoj drugoj grani turizma, te se može zaključiti da je kruzing turizam brzorastuća djelatnost sa puno potencijala. Sve je veći interes putnika te su time i sve veći profiti destinacija u koji ti putnici dolaze. Ekonomska korist, koju sa sobom donosi kruzing industrija je ogroman. Četiri su osnovne vrste prihoda od kruzing industrije:

- prihodi od potrošnje putnika i posade,
- prihodi nastali uslijed gradnje i održavanja brodova,

¹⁶ MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association. (str. 49)

- prihodi od plaća zaposlenika i pomoraca kruzing kompanija, te
- prihodi od poreza i ostalih davanja prema destinaciji ili domicilnoj državi.

U vezi s Europom korist od ekonomskih učinaka kruzinga ima veći broj europskih država. Međutim, kao što je naznačeno u Tablici 4.6., najveći dio učinaka odnosi se na pet zemalja, na koje se odnosi oko 80% ekonomske koristi od čitave kruzing industrije, a na samo tri zemlje Italiju, Veliku Britaniju i Njemačku otpada 64% ukupnih prihoda od kruzing industrije u EU.

Te su zemlje sudjelovale u svim segmentima industrije:

- služe kao glavni izvor i odredište za putnike na kruzerima,
- služe kao sjedište brodara i osiguravaju posadu,
- imaju mogućnost gradnje i održavanja kruzera i
- njihove luke služe za opskrbu kruzera.

Tablica 4.6. Ukupan prihod od kruzing industrije u 2015. god. u Europi

Zemlja	Ukupni prihod u mil €	Udio
Italija	3.130	28,3%
Velika Britanija	2.700	24,4%
Njemačka	1.634	14,8%
Španjolska	856	7,8%
Francuska	735	6,7%
Norveška	478	4,3%
Finska	356	3,2%
Nizozemska	220	2,0%
Grčka	188	1,7%
Švedska	141	1,3%
10 najvećih	10.438	94,5%
Portugal	135	1,2%
Danska	92	0,8%
Hrvatska	59	0,5%
Malta	30	0,3%
Poljska	27	0,2%
5 sljedećih	343	3,0%
Ostatak EU	270	2,5%
UKUPNO	11.051	100%

Izvor: CLIA (2016). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA. (str. 26)

CLIA je 2016. godine publicirala sveobuhvatnu analizu poslovanja globalne industrije krstarenja u Europi i njezin doprinos europskom gospodarstvu u 2015. godini¹⁷. U svojim analizama obuhvatili su 28 članica EU, zatim Švicarsku, Norvešku i Island.

¹⁷ CLIA (2016). *The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA. (str. 3).

Analiza se odnosi na krstarenja brodovima u međunarodnoj plovidbi, stoga analiza ne sadrži podatke obalnog i riječnog krstarenja. Iz Tablice 4.6. je vidljivo da Hrvatska zauzima relativno skromno trinaesto mjesto po prihodima od kruzing industrije sa prihodom od 59 milijuna € što predstavlja 0,5% ukupnog prihoda od kruzing industrije u Europi za 2015. godinu.

Osim toga, treba istaknuti sljedeće činjenice¹⁸:

- tijekom 2015. godine 39 brodara sa sjedištem u Europi je upravljalo sa 123 kruzera kapaciteta od oko 149.000 kreveta. Još 73 kruzera nedomicilnih brodara s kapacitetom od oko 100.000 kreveta plovilo je Mediteranom i Sjevernom Europom.
- u 2015. godini oko 6,59 milijuna stanovnika EU bilo je na krstarenjima, što je rast od 3,1% u odnosu na 2014. godinu, a što predstavlja oko 30% svih putnika na krstarenju širom svijeta.
- procjenjuje se da je 6,12 milijuna putnika ukrcao na krstarenja iz europskih luka, što je porast od 4,6% u odnosu na 2014. Od toga broja, oko 5,0 milijuna su državljani EU, a oko 1,1 milijuna putnika došlo je iz ostatka svijeta.
- većina kruzera posjećivala je luke na Sredozemlju, Baltiku i ostalim europskim regijama, te je ostvareno 31,17 milijuna posjeta putnika u ukupno oko 250 europskih lučkih gradova, što je povećanje od 7,6% u odnosu na 2014. godinu¹⁹.

Ukupni ekonomski utjecaji industrije krstarenja uključivali su sljedeće:²⁰

- 40,95 milijardi eura ukupni rashodi kruzing industrije (sva ulaganja sredstava, porezi bez subvencija, neto višak, naknade zaposlenika).
- 16,89 milijardi eura izravne potrošnje brodara, putnika i posade,
- 11,05 milijardi eura naknade zaposlenika (naknada i plaće koriste se naizmjenično u izvješću i smatra se da znače istu stvar). Također, naknada je uključena u ukupnim rashodima.

¹⁸ CLIA (2016). *The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA

¹⁹ CLIA (2016). *The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA.

²⁰ CLIA (2016). *The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA. (str. 3).

4.2. Kruzing na manjim brodovima

Potražnja za krstarenjima manjim brodovima s manjim brojem putnika neprestano raste. Međunarodna udruga CLIA otkrila je neke zanimljive činjenice o krstarenju na brodu manjih dimenzija.

„Mali brodski sektor je vitalan i stalno razvijajući dio sveukupne cruise industrije koja se ističe stvaranjem neusporedivih putničkih iskustava, čineći ga popularnijima nego ikad“, rekla je Cindy D'Aust, bivša predsjednica i izvršna direktorica CLIA. „Malo krstarenje brodom omogućava jedinstveno i intimno krstarenje za razliku od bilo kojeg drugog“²¹.

Dio hrvatske turističke ponude su i domaća turistička kružna putovanja. Ona obuhvaćaju putničke brodove²² za turistička kružna putovanja na višednevnom krstarenju po obalnom moru Republike Hrvatske. U početku razvoja ove vrste kruzinga, prvi mali kruzeri su nastali od prerađenih tradicionalni ribarskih i teretnih brodova, a sada se pojavljuje sve više namjenski izgrađenih brodova, kapaciteta do 500 GT. Razvoj kruzinga brodovima tradicionalne gradnje potaknuo malo obiteljsko poduzetništvo uzduž gotovo cijele hrvatske obale, naročito izraženo na srednjem Jadranu, u malom dalmatinskom mjestu Krilo Jesenice, pa se kolokvijalno ovi mali kruzeri nazivaju „kriljani“. Uz ovu vrstu kruzinga razvija se i flota brzih plovila srednjega kapaciteta za prijevoz turista na dobro opremljene plaže uzduž obale i na otocima. Flota malih kruzera je izvorni hrvatski brend i vrlo dobro je prihvaćena na zahtjevnome turističkom tržištu. Domaća su brodska krstarenja u Hrvatskoj danas među pedeset najpoželjnijih putovanja na svijetu, prema časopisu Traveler. To je jedan od ‘must see’ proizvoda među mladima razvijenih zemalja Commonwealtha (Horak i sur., 2007). Prema evidenciji prijave i odjave brodova, u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi u lukama otvorenima za javni promet, ponudu je u domaćem kruzingu 2013. godine činilo 140 brodova (26% više u odnosu na 2009.), u prosjeku starih četrdeset godina (osam brodova stariji su od sto godina) te prosječne duljine od 30 m. Putovanja se nude najčešće u trajanju od osam dana (sedam noćenja), a polazne su luke uglavnom

²¹ CLIA (2017). *Browse Press Releases*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room> (22.12. 2017)

²² *Brod*, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 15 metara ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački, *putnički brod* jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, Pomorski zakonik (NN br. 181/04,76/07,146/08,61/11,56/13 i 26/15)

najpoznatije hrvatske obalne destinacije od sjevera do juga (Opatija, Zadar, Split, Dubrovnik, itd.) (Horak i sur., 2007). Najčešći su putnici na tim putovanjima bili Britanci (gotovo svaki drugi gost), Nijemci, Austrijanci, Švicarci, Skandinavci, a u prosjeku su potrošili 956 € po putovanju i osobi. Pri tome su 70% bili izdaci za paket aranžman, a 30% ostali izdaci (Matković i Pranić, 2009).

Tablica 4.7. prikazuje broj i veličinu brodova koji su 2013. godine bili uključeni u domaća krstarenja u Hrvatskoj.

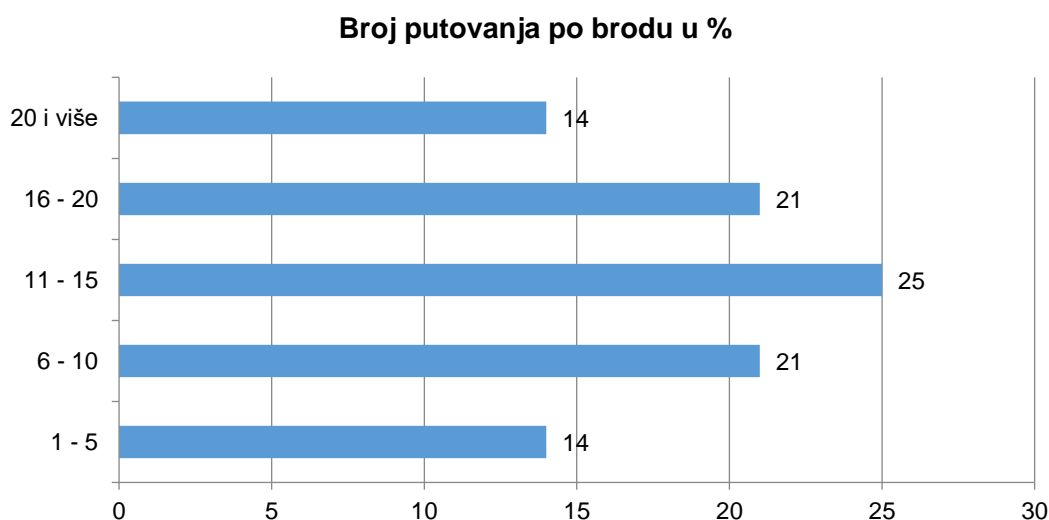
Tablica 4.7. Broj brodova uključenih u domaća krstarenja u 2013. godine prema veličini

Dužina broda	Broj brodova u %
do 20 m	14
20 do 29,9 m	49
30 do 39,9 m	34
40 m i duži	3

Izvor: Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam, str. 34.

Iz Tablice br. 4.7. vidljivo je da je u 2013. godini najveći broj brodova za mali krizing dužine između dvadeset i četrdeset metara. Nadalje, na Slici 4.5. je prikazan broj putovanja, te postotak brodova uključenih u domaća krstarenja.

Slika 4.5. Broj brodova uključenih u domaća krstarenja prema broju realiziranih putovanja u 2013. godini



Izvor: Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam, str. 35.

Na Slici 4.5. odnosno na osi y prikazani su brojevi putovanja koja su se uključila u krstarenja, dok na osi x su prikazani postotci brodova koji su se uključili u ista krstarenja.

Podaci interne baze Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za period od lipnja 2015. godine do studenog 2017. godine o sastavu flote koja obavlja domaća kružna putovanja, što je vidljivo iz Tablice 4.8. pokazuju da njihova prosječna duljina iznosi 33,23 m i imaju u prosjeku 237,4 GT. Vidljivo je uvođenje novih brodova u sustav kružnih putovanja, tako da je broj brodova u dvije godine porastao za preko 20%. Većina su novih brodova većih gabarita, odnosno dužina preko 40 metara.²³

Tablica 4.8. Broj brodova uključenih u domaća krstarenja u 2015., 2016. i 2017. godini prema veličini

Dužina broda	Broj brodova po godinama, u postocima					
	2015	%	2016	%	2017	%
do 20 m	14	9,7	13	8,3	12	6,9
20 do 29,9 m	60	41,4	62	39,7	64	36,6
30 do 39,9 m	51	35,2	56	35,9	60	34,3
40 m i duži	20	13,7	25	16,0	39	22,3
Ukupno	145	100	156	100	175	100

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture(2013). *Posebna obrada baze podataka CIMIS.*

Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

U Tablici 4.8. u razdoblju 2015. – 2017. g. vidljiv je broj, te postotak brodova uključenih u domaća krstarenja. Iz godine u godinu raste broj uključenih brodova dužine 20-29,9, 30-39,9 i brodova dužih od 40 m.

Podaci iz aplikacije CIMIS Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, pružaju podatke o imenu broda, GT²⁴-u, duljini, datumu i vremenu u luci ukrcaja, datumu i vremenu u luci iskrcaja, broju ukrcanih putnika, broju putnika u tranzitu i broju iskrcanih putnika, pa se može utvrditi koji brodovi plove na kružnim putovanjima. Za detaljnu analizu problem je što aplikacija ne radi razliku između brodova hrvatske i stranih zastava, putničkih brodova na redovnim linijama, kao što su trajekti i katamarani, brodova jednodnevnih izletničkih tura i brodova na kružnim putovanjima. Eliminacijom se došlo do broja od ukupno 175 putničkih brodova koji se stalno ili povremeno bave domaćim kruzingom. U promatranom razdoblju uočeno je samo pet brodova manjih veličina koji su izašli iz sustava kružnih putovanja. Prije razvoja kružnih putovanja postojao je prijevoz putnika od luke do luke, bez organiziranog boravka na kopnu, a eventualno zaustavljanje bilo je radi kupanja ili ponude obroka na brodu. Današnja kružna

²³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2008). *Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2016. godine.* Zagreb: Ministarstvo mora prometa i infrastrukture.

²⁴ GT (grossonnage) - mjera unutarnjeg volumena broda (1 bruto tona = 100 stopa³ = 2,8316846592 m³)

putovanja obuhvaćaju priobalje Dalmacije, Istre i Kvarnera. Svake noći boravi se u drugoj luci/destinaciji, a tu se nude programi različitih sadržaja i atrakcija.

4.3. Kruzing na hrvatskim rijekama

Krstarenje rijekama široko je rasprostranjeno u cijeloj Europi, ali u Hrvatskoj je ova vrsta turizma prilično zanemarena. Europa ima više od 30.000 kilometara kanala (Vojvodić, 2006) i rijeka koji spajaju stotine glavnih industrijskih gradova i područja. Najposjećenije luke nautičkog turizma i riječni pristaništa nalaze se u gradovima s bogatom turističkom ponudom.

Hrvatska posjeduje izuzetne prirodne i kulturne resurse koji su ključni preduvjet za razvoj krstarenja. Prepoznata je kao podunavska zemlja s relativno dobro razvijenom mrežom unutarnjih plovnih putova. Jedan od osnovnih uvjeta za razvoj kruzinga je plovnost rijeka. Riječni bazeni u Hrvatskoj se sastoje od dva odvojena podsustava sa specifičnim karakteristikama: podsustav sliva Dunava, koji uključuje unutarnje plovne putove Dunava i rijeke Drave i sliv rijeke Save, koji uključuje unutarnje plovne putove Save, Kupe i Une. Iako Hrvatska ima dobre predispozicije za razvoj riječnog prometa jer je bogata plovnim putovima, potencijal koji on pruža do sada nije najbolje iskorišten.

Dunav je jedna od najvažnijih europskih rijeka koja je praktično uvijek plovna. Rijeke Sava i Drava su pogodne za razvoj krstarenja jer prolaze kroz brojne turističke gradove, parkove prirode i druga zaštićena prirodna područja, te važne spomenike i kulturna mjesta, ali imaju problema sa plovnošću. Plovnost Drave je niža zbog velikih godišnjih oscilacija vodostaja, a Sava, iako je najduža rijeka u Hrvatskoj, ima najlošije uvjete za plovidbu.

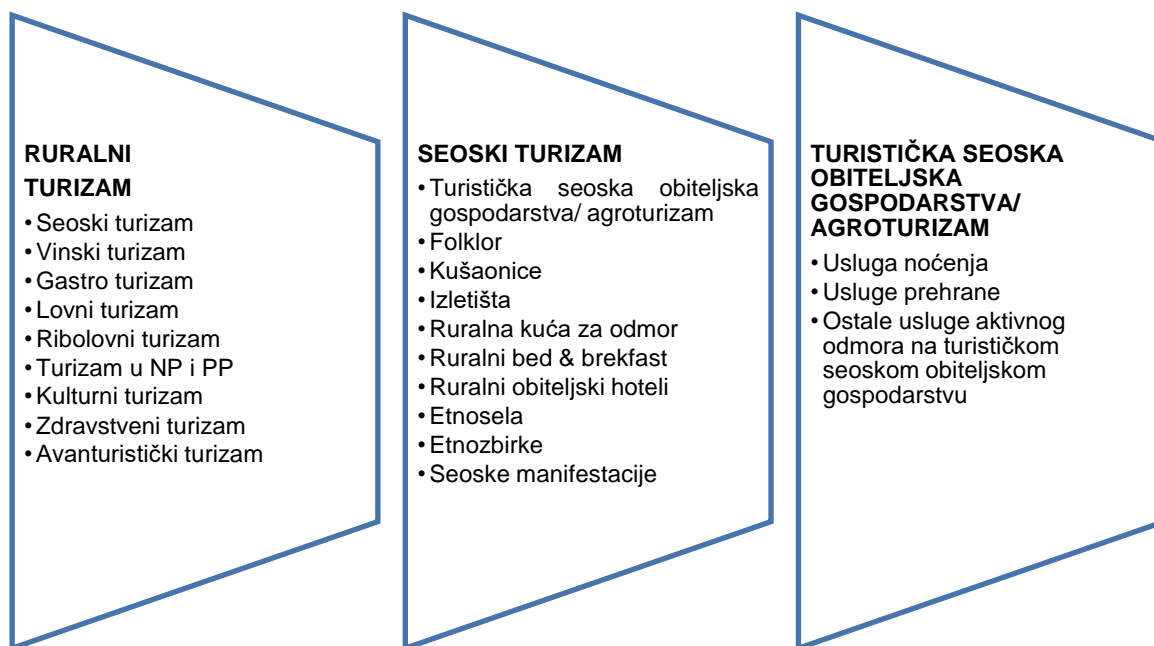
Trenutno stanje riječnih luka u Hrvatskoj karakterizira njihov nedovoljan kapacitet i tehnička, te tehnološka zastarjelost. Nepostojanje luka, marina, pristaništa, benzinskih crpki i drugih potrebnih sadržaja umanjuje mogućnost razvoja riječnog nautičkog turizma pa tako i kruzinga. Hrvatski lučki sustav na unutarnjim vodama obuhvaća četiri međunarodne luke (Sisak, Slavonski Brod, Osijek i Vukovar) i nekoliko pristaništa (Ilok, Aljmaš i Batina). Luka Vukovar i luka Osijek su najveće hrvatske riječne luke, mjereno prema udjelu u ukupnom prometu ostvarenom u unutrašnjoj plovidbi Hrvatske.

Promet kruzera se najviše odvija dunavskim lukama i pristaništima. Najznačajnija luka za prihvrat kruzera je Vukovar, a u zadnjih nekoliko godina značajan promet dostižu i pristaništa Batina, Aljmaš i Ilok.

4.4. Obilježja turističkih potencijala u kontinentalnoj Hrvatskoj za razvoj kruzinga

Slavonija, bogat ruralni dio Hrvatske, obiluje prirodnim, materijalnim i nematerijalnim resursima. Dio Hrvatske koji je bogat ravninama, rijekama (Drava, Dunav i Sava), parkovima priroda (Kopački rit, Papuk i Lonjsko polje), brojni vinski podrumi, bogata gastronomija i kulturna obilježja. Tradicija koja se njeguje i čuva stoljećima sastavni je dio ovog kraja. Razvila su se, te se još uvijek razvijaju turistička seoska obiteljska gospodarstva, te samim time privlače veći broj turista iz ostalih dijelova Europe, ali i svijeta. Ruralni turizam obuhvaća sve turističke usluge, aktivnosti i vidove turizma unutar ruralnih područja. Na Slici 4.6. će se pokušati bliže pojasniti međudnos ruralnog turizma, seoskog turizma i turizma na turističkim seoskim obiteljskim gospodarstvima.

Slika 4.6. Shema prikaza međudnosa ruralnog turizma, seoskog turizma, te turističkog seoskog obiteljskog gospodarstva



Izvor: Baćac, R. (2011). *Priručnik za bavljenje seoskim turizmom*. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske. (str.17.)

Na Slici 4.6. je prikazan međudnos ruralnog, seoskog, te agroturizma. U zadnjih par godina porast je broja turista koji odlazi u prirodu radi mira, tišine i spokoja. Međudnos prikazuje kako zapravo seoski turizam treba izgledati, odnosno što treba sadržavati za savršen odmor jednog turista koji dolazi iz velikog grada.

Upravo radi toga, krusing na hrvatskim rijekama ima velikih potencijala. „Spajanjem“ riječnog krusinga s ostalim oblicima turizma koji su razvijeni (ili su tek u razvitku) u kontinentalnoj Hrvatskoj može doći do lijepe „turističke priče“. Dobivši nagradu 2018. g. *Zlatna penkala* za najljepšu hrvatsku tajnu, Slavonija konkurrira ostalim dijelovima ruralnog područja Europe (Rihelj, 2018). Bogati resursi ovog kraja (istočne Hrvatske) kao što su kulturno-povijesna baština i očuvani okoliš nisu postali turistički proizvod u pravom smislu. Uzrok tome su nedovoljna prometna povezanost, prometna infrastruktura, nedovoljna promocija ovog dijela Hrvatske, te nedostatak stručnog kadra.

Veliki broj turista s riječnih krusera posjećuju samo Osijek i Vukovar (i njihovu okolicu), no i ostale gradove Slavonije i ruralna mjesta trebalo bi moći posjetiti, kako bi turist dobio širu sliku o tome što nudi Slavonija. Treba razmisliti o povećanju ponude atraktivnih tematskih itinerera koje bi privukle veći broj turista s krusera i dovele ih u svaki 'kutak' Slavonije.

4.5. Zaključak o stanju krusinga u Hrvatskoj i (ne)postojanju turističkih aktivnosti korištenja postojećih turističkih potencijala

Krusing industrija u svojoj cjelovitosti obuhvaća gradnju i održavanje brodova, poslovanje krusing brodarka i agencija, plaće djelatnika i posade te potrošnju putnika i posade na destinaciji. Prihod se ostvaruje od brodogradnje, plaća djelatnika i pomoraca, te potrošnje putnika i posade u lukama.

Prihod od riječnih krstarenja sastoji od prihoda ostvarenog od brodova, putnika i posade na međunarodnim krstarenjima Dunavom i Dravom. Ukupan prihod u 2013. godini, kada je ostvaren promet od 250 ticanja i nešto manje od 30 000 putnika u Vukovaru, Iloku i Osijeku, procjenjuje se na više od 1,1 milijun eura ili oko 38 eura po putniku (Horak, Marušić, Carić i Sever, 2015). Relevantni podaci za 2019. godinu (koji će biti prikazani u sljedećem poglavlju) pokazuju da su u Vukovaru, Batini, Aljmašu, Iloku i Osijeku imali ostvaren promet od 83.846 putnika i 589 ticanja brodova. Ako se uzme u obzir prosječna potrošnja po putniku iz 2013. godine i prenese na promet iz 2019. godine, ukupan prihod u 2019. godini je iznosio preko tri milijuna eura, što znači da je u šest godina ukupan rast prihoda bio veći od 60%, a to daje godišnji rast od nešto više od 10%.

Prema podacima iz Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma iz 2015. godine, najveći dio tog prihoda, oko 39% ukupnih prihoda ostvaruje se od prodaje goriva, 26% od potrošnje putnika i posade tijekom boravka u našim destinacijama i 13% od prihoda za izlete na destinacijama. Putnici su u prosjeku trošili samo 11 eura tijekom boravka u hrvatskim destinacijama. Za razliku od destinacija na rijekama, po Tomas istraživanju za 2018. godinu, u Dubrovniku je prosječan putnik sa kruzera potrošio 59 eura.²⁵

Jedan od segmenata gdje bi se u kratkome vremenskom periodu mogao ostvariti bolji rezultat je prihod od izleta na destinacijama. Ono što se nudi putnicima, kada stignu u hrvatske riječne destinacije je klasična ponuda razgledavanja grada i nešto lokalnih atrakcija. Segment gradnje i održavanja kruzera za riječna putovanja je potpuno zanemaren. U brodogradilištima se grade kruzeri za strane naručitelje, ali do sada nije sagrađen ni jedan riječni kruzer, iako neka hrvatska brodogradilišta imaju u ponudi i brodove za riječna krstarenja²⁶. Što se tiče brodogradilišta na rijekama, postoji remontno brodogradilište u Sisku, ali zbog loše plovnosti Save, veći brodovi ne mogu doploviti do njega. Uzevši sve u obzir, može se zaključiti da Hrvatska ima prostora za napredak u svim segmentima kruzering industrije na rijekama.

²⁵ Tomas istraživanje (2019). *Stavovi i potrošnja turista i jednodnevnih posjetitelja u Dubrovniku u 2018. godini*. Zagreb: Institut za turizam. Preuzeto s: http://www.tzdubrovnik.hr/lang/13/user_files/made/Tomas%20Dubrovnik%202018.pdf (23.09.2020.)

²⁶ Brodosplit. Preuzeto s: <https://www.brodosplit.hr/hr/brodogradnja/brod-za-rijecna-putovanja/> (20.09.2020.)

5. UVJETI ZA RAZVOJ KRUZINGA NA HRVATSKIM RIJEKAMA

U petoj cjelini autorica će se nadovezati za najbitnije odrednice riječnog kruzinga kao što su riječni slivovi, luke i destinacije na teritoriju istočne Hrvatske, te također predstaviti potencijale koje ta regija ima.

5.1. Riječni slivovi i njihov potencijal za razvoj kruzinga

Tehnički, rijeka je najbitniji faktor u čitavom procesu plovidbe. Slijev ili sliv je područje s kojeg sve vode otječu prema nekoj većoj rijeci, moru, oceanu ili jezeru. U Hrvatskoj, u prometnom smislu, postoje dva sliva: dunavski i savski. Za plovidbu po tim slivovima bitna je kvaliteta plovnog puta. Plovni put na rijekama je određen kao dio unutarnjih voda na kojem se obavlja plovidba, klasificiran i otvoren za plovidbu, a plovni put je dio vodnog puta propisane dubine, širine i drugih mjera koji je uređen, obilježen i siguran za plovidbu²⁷. Definiran je plovnim koritom i radijusom zavoja kod niskog plovnog vodostaja, te slobodnim gabaritima ispod mostova i zračnih kabela ispod visokog plovnog vodostaja.

Plovidba rijekom je specifična vještina koja ovisi o mnogobrojnim hidrološkim, hidrografskim i klimatskim prilikama karakterističnih za pojedina podneblja. Učestalost plovidbe je iz godine u godinu (i tijekom jedne godine) različita, promjenljiva i ovisi o vremenskim prilikama. Postoje kako sušne, tako i kišne godine, godine sa blagim i oštrim zimama, manje ili više vjetrovite godine. Također je različita učestalost i dužina maglovitih razdoblja, kao i razdoblja s niskim temperaturama i ledom. Prema značaju, dužini trajanja i učestalosti hidrometeoroloških prilika na hrvatskim plovnim putovima najizrazitije i najštetnije, s nautičke točke gledišta, su (Komatina i sur.,2014):

- visoki, ekstremno visoki/niski i niski vodostaji,
- brzaci,
- broj dana s maglom i učestalost maglovitih razdoblja,
- broj dana s niskom temperaturom i ledom i
- broj vjetrovitih dana i učestalost njihove pojave.

Mrežu plovnih putova na unutarnjim vodama u Hrvatskoj čine prirodni tokovi rijeke Dunava u dužini 137,5 km, rijeke Save 446 km, rijeke Drave 198,6 km i rijeke Kupe 5

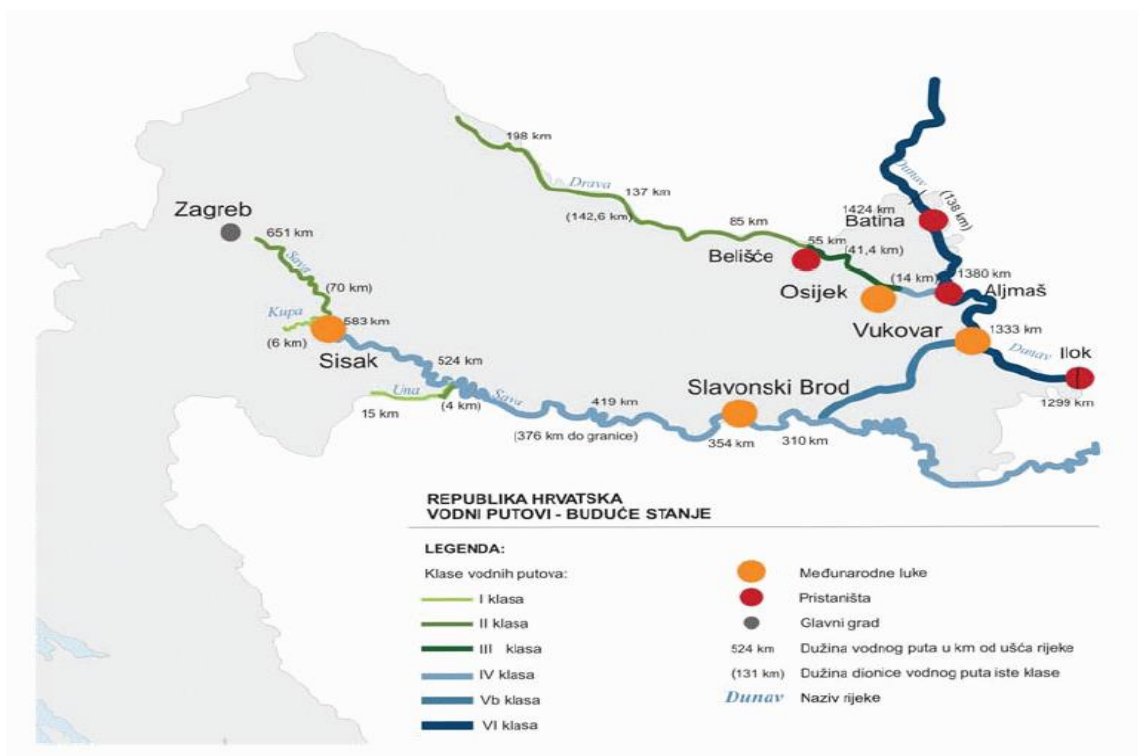
²⁷ Prometna zona - Portal posvećen prometu i prometnoj znanosti (2007). *Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda*. Preuzeto s: <https://www.prometna-zona.com/zakon-o-plovidbi-i-lukama-unutarnjih-voda/> (18.09.2020.)

km. Ukupna duljina postojećih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 804,1 km od čega je 539,2 km međunarodnih, a 264,9 km državnih i međudržavnih vodnih putova. Od međunarodnih vodnih putova 286,9 km udovoljava uvjetima za međunarodne vodne putove, odnosno uvjetima IV. klase. Za međunarodnu klasu to u praksi znači minimalno 2,5 m dubine, tristo dana u godini. Najveću dionicu ima rijeka Sava, koja u Hrvatskoj većim dijelom ne udovoljava uvjetima međunarodne klase plovnosti. Ukupna gustoća mreže plovnih putova iznosi 14 km/1.000 km² što u usporedbi s drugim europskim državama nije zanemarivo²⁸.

Razvojna koncepcija u dijelu infrastrukture vodnih putova ima za cilj povećanje pouzdanosti i efikasnosti unutarnje plovidbe. Uređenje plovnog puta mora biti u funkciji korisnika, a to znači osigurati nesmetanu i sigurnu plovidbu broda pod maksimalnim gazom u skladu s kategorizacijom vodnog puta.

Slika 5.1. detaljno prikazuje klase vodnih putova (Save, Drave i Dunava), međunarodne luke, pristaništa, dužine vodnog puta u km od ušća rijeke.

Slika 5.1. Plovnost rijeka po kategorijama plovidbe



Izvor: Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj 2008. – 2018. (2008). Narodne novine 65/2008. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_65_2208.html (01.08.2020.)

²⁸ *Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj 2008. – 2018.* (2008). Narodne novine 65/2008. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_65_2208.html (01.08.2020.)

Slika 5.1. prikazuje vodne putove Republike Hrvatske, te njihove klase. Najbolju klasu (VI) ima Dunav, dok Sava i Drava imaju slabije klase (Sava IV, te Drava III). Vukovar koji „leži“ na Dunavu, ima povoljni vodni put, te je Vukovar „glavna“ riječna luka u Republici Hrvatskoj.

Prema Europskom ugovoru o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) na međunarodnim plovnim putovima u unutarnjoj plovidbi treba osigurati karakterističan gaz od 2,50 m najmanje 240 dana godišnje, odnosno 60% plovidbenog razdoblja. Najplići gaz od 1,20 metara treba biti osiguran kroz cijelu godinu. Na poznatim kritičnim dionicama dunavskoga plovnoga puta karakteristični je gaz u 2015. godini u Apatinu bio osiguran više od 85% plovidbenog razdoblja, a u Vukovaru 77%. Minimalni gaz bio je osiguran kroz cijelu godinu.²⁹

Plovni put rijeke Dunav cijelom dužinom u RH od Batine do Iloka (od 1433 rkm do 1295,5 rkm³⁰), osposobljen je i obilježen za dnevnu i noćnu plovidbu i njegovi gabariti odgovaraju zahtjevima VI c međunarodne klase. Savski plovni put također je uključen u europsku mrežu unutarnjih plovnih putova. Plovni put rijeke Save u RH od ušća Kupe nizvodno do Jamene, granica sa Srbijom (od rkm 583 do rkm 207) odgovara zahtjevima III klase plovnosti, dok na dijelu od rkm 583 do Rugvice rkm 653 odgovara zahtjevima II klase plovnosti. Na dijelu od ušća Kupe do Jamene plovni put je djelomično osposobljen i obilježen za dnevnu plovidbu, dok na dijelu od ušća Kupe do Rugvice Sava nije osposobljena za komercijalnu plovidbu. Potencijal luke Slavonski Brod kao i luke Sisak, uvelike ovise o plovnosti Save. Poboljšanje plovnosti rijeke Save pozitivno će utjecati na razvoj lučkih djelatnosti u Slavonskom Brodu i Sisku.³¹

Plovni put rijeke Drave u RH od ušća u Dunav rkm 0 do Osijeka rkm 22 odgovara zahtjevima IV klase plovnosti, na dijelu od Osijeka rkm 22 do Donjeg Miholjca rkm 82 odgovara zahtjevima III klase plovnosti i na dijelu od Donjeg Miholjca rkm 82 do rkm 198,6 odgovara zahtjevima II klase plovnosti. Na dijelu od ušća u Dunav do nove luke rkm 13 plovni put je osposobljen i obilježen za dnevnu i noćnu plovidbu, te se na njemu odvija najintenzivnija plovidba, dok je na dijelu od rkm 13 do 198,6 plovni put obilježen

²⁹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

³⁰ Rkm - riječni kilometri

³¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

samo za dnevnu plovidbu i na njemu se uglavnom odvija plovidba koja je vezana uz eksploataciju šljunka, pijeska i drvne mase.

U Hrvatskoj, najbolje uvjete plovidbe ima Dunav jer je pogodan za plovidbu brodova tijekom čitave godine. Uz njegov tok se nalazi brojna prirodna staništa (tri nacionalna parka, dva parka prirode i tri prirodna rezervata). Svojom atraktivnošću privlači turiste. Nalazi se na popisu svjetske baštine UNESCO-a.

Nažalost, ostale hrvatske rijeke, primjerice, Drava i Sava nisu plovne tijekom čitave godine, jer dolazi do niskog vodostaja i smrzavanja rijeka. Tijekom ljetnih mjeseci imaju ograničenja plovidbe za veće kruzere.

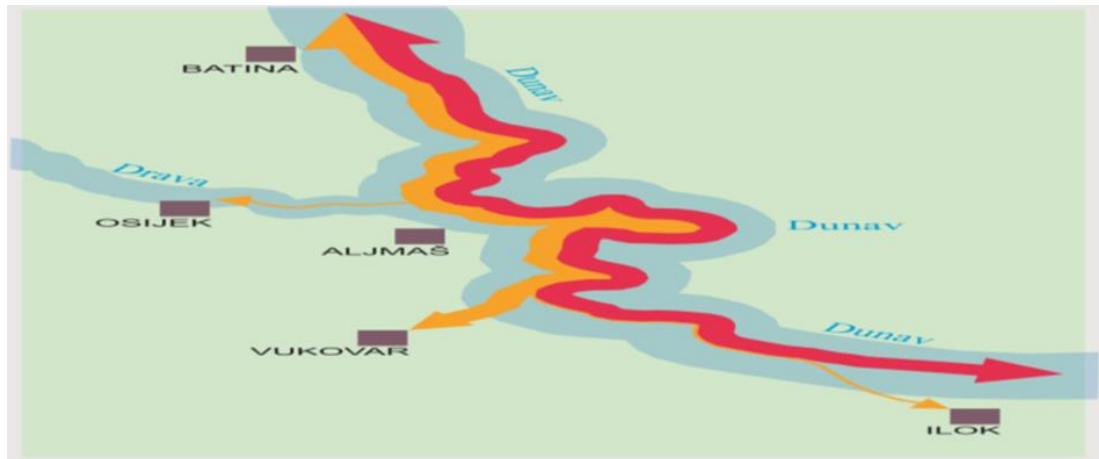
5.2. Riječne luke kontinentalne Hrvatske i njihov potencijal za razvoj kruzinga

Pouzdanost i sigurnost plovidbe na plovnim putovima ključni su čimbenici koji utječu na atraktivnost luka. Jedan od uvjeta za razvoj plovidbe je i razvijena riječna infrastruktura. Infrastruktura u riječnom prometu se sastoji od plovnih putova s pripadajućim zgradama, objektima i opremom za sigurnu plovidbu te lukama i pristaništima (Dokl i Dragičević, 2008). Sukladno *Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda* (NN 109/07, 132/07, 51/13, 152/14, 118/18), luka je dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila, ukrcaj, iskrcaj i skladištenje robe ili ukrcaj i iskrcaj putnika, u kojoj se obavljaju različite komplementarne djelatnosti koje su s robom ili s plovilom u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj i tehnološkoj vezi. Pristanište je dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila.

Trenutno stanje hrvatskih riječnih luka karakterizira njihov neodgovarajući kapacitet te tehničko-tehnološka zastarjelost. Infrastruktura riječnih pristaništa zaostaje za europskim zemljama. Nedostaju priključci za struju, pitka voda, mogućnost zbrinjavanja otpada, opskrba svježih namirnica, a sam izgled pristaništa često je neugledan. Usporedna analiza hrvatskih riječnih pristaništa i onih u drugim zemljama pokazuje da pristaništa u Hrvatskoj obavljaju samo svoju primarnu funkciju, odnosno smještaj brodova i ukrcaj i iskrcaj putnika. U drugim europskim državama dizajn i raspored riječnih pristaništa ovisi o promjenjivosti vodostaja. Uzvodne luke izgrađene su na samoj obali, dok nizvodne obično plutaju. Pristaništa u Osijeku i Vukovaru, koja

su najbolje opremljena, zapravo su preuređeni brodovi, dok su oni u drugim europskim državama objekti izgrađeni posebno za svoju trenutnu namjenu i tako sadrže dodatne pogodnosti kao što su sanitarni čvorovi, turistički uredi, suvenirnice i prostori za sve ostale potrebne usluge. Najbitnije hrvatske riječne luke su Vukovar, Osijek, Slavonski Brod, te Sisak, koje su istovremeno i međunarodne luke. Na Dunavu su i četiri pristaništa: Batina, Aljmaš, Vukovar i Ilok (vidljivo na Slici 5.2.).

Slika 5.2. Putnička pristaništa na Dunavu i Dravi



Izvor: Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam. (str. 77)

Na Slici 5.2. prikazano je da Batina, Aljmaš i Ilok imaju plutajuća pristaništa, dok Vukovar ima najprometniju i najbolje opremljenu luku smještenu na uređenoj obali u centru grada.

Slika 5.3. Pristanište u Vukovaru

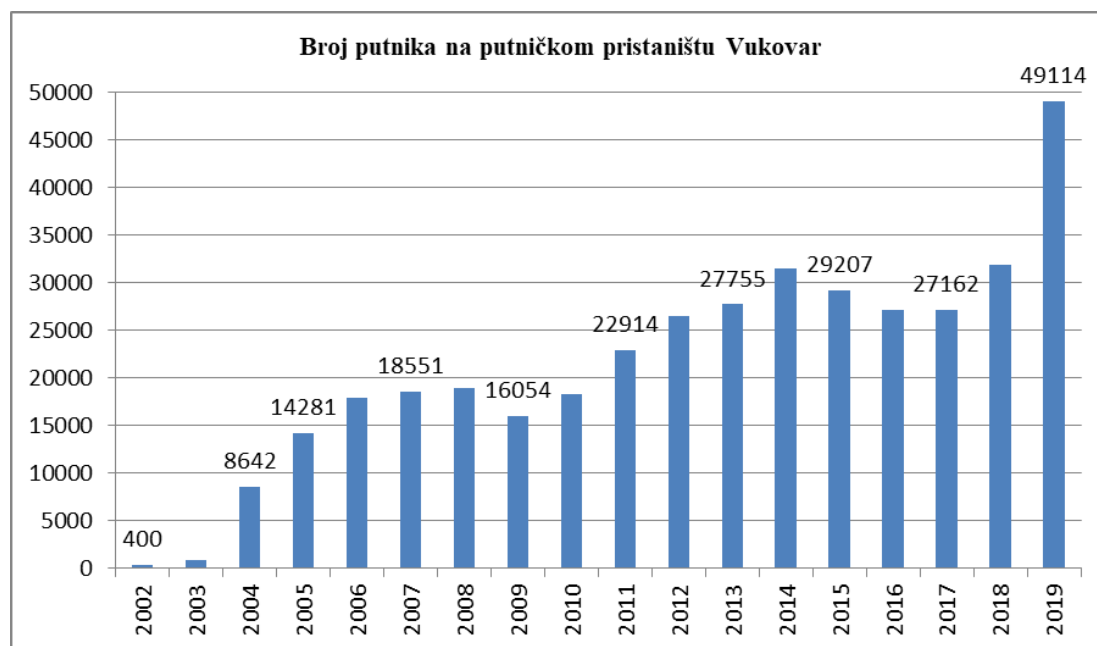


Izvor: Pomorac.net (2016). Preuzeto s: <https://pomorac.net/2016/11/18/sufinanciranje-izgradnje-pristanista-u-vukovaru/> (18.07.2020.).

Pristanište u Vukovaru je smješteno na preuređenom brodu, s restoranom na palubi i multimedijском dvoranom u donjim palubama, koje se koriste za prihvat i carinsku kontrolu putnika i informacije o hrvatskim turističkim potencijalima.

Kao što je kazano, Vukovar je najprometnija riječna hrvatska luka. Na Slici 5.4 se može pratiti porast broja putnika od 2002. do 2019. godine.

Slika 5.4. Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar



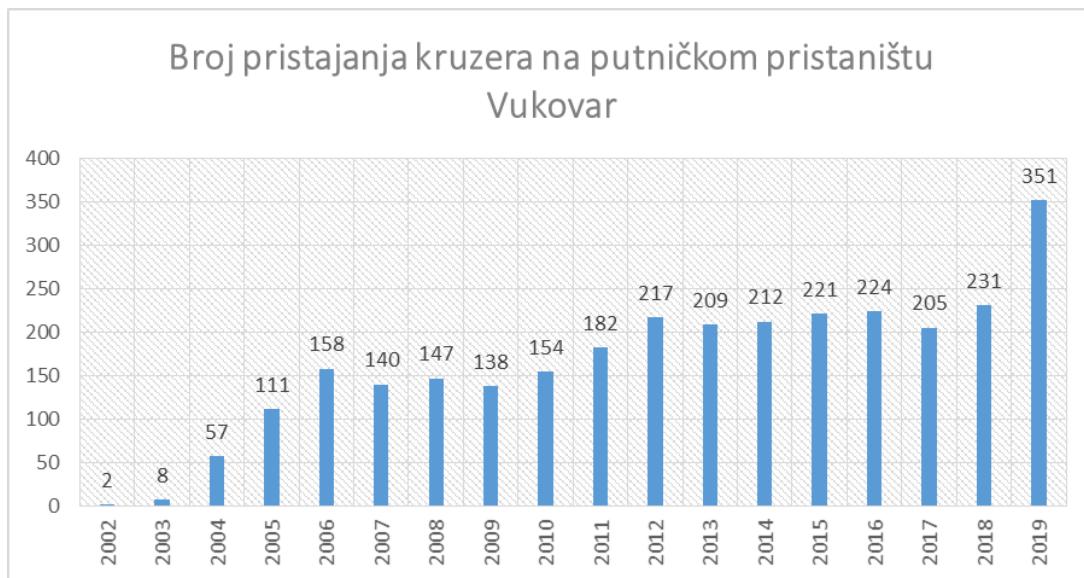
Izvor: Lučka kapetanija Vukovar (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar*. Vukovar: Lučka kapetanija Vukovar.

Iz Slike 5.4. vidljiv je stalan rast broja putnika - od 400 putnika u 2002. godini do 49 114 putnika u 2019. godini. Zahvaljujući svom zemljopisnom položaju i na osnovu broja kruzera koji plove iz sjeverne Europe za Crno more, Vukovar ima velik potencijal za izgradnju i pružanje dodatnih usluga. Iako je najbolje opremljena luka u Hrvatskoj, dodavanje pontona postojećem pristaništu povećalo bi njezin kapacitet. Širenje luke i pružanje usluga nedvojbeno bi privuklo veći broj brodova.³²

Sličan trend pokazuje i Slika 5.5. na kojoj se može pratiti porast broja pristajanja kruzera u Vukovaru, gdje se vidi porast od dva pristajanja u 2002. godini do 351 pristajanja u 2019. godini.

³² Lučka kapetanija Vukovar (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar*. Vukovar: Lučka kapetanija Vukovar.

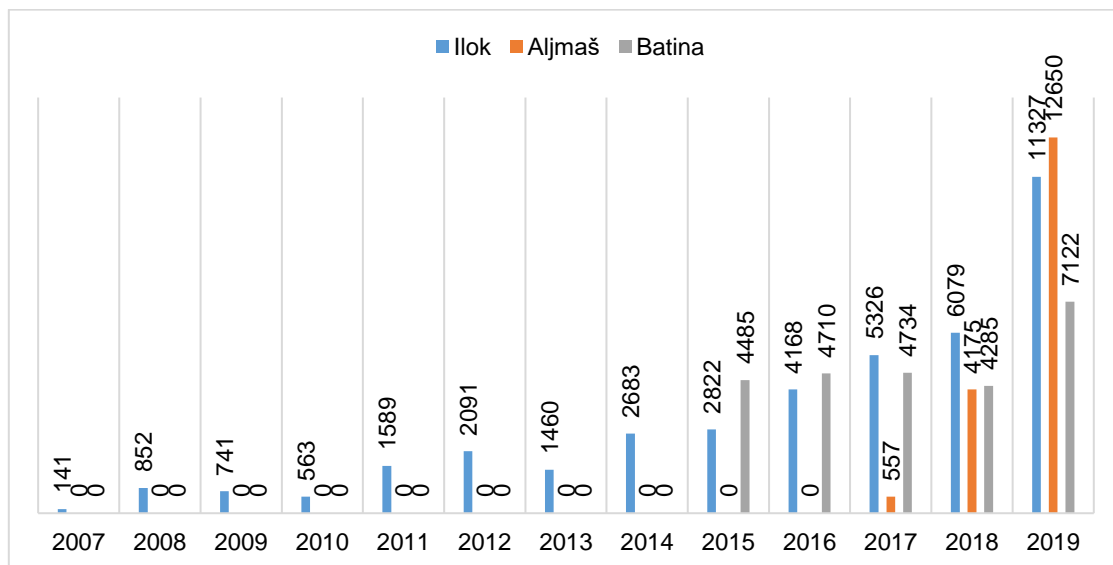
Slika 5.5. Broj pristajanja na putničkom pristaništu Vukovar



Izvor: Lučka kapetanija Vukovar (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar*. Vukovar: Lučka kapetanija Vukovar.

Osim Vukovara, i u pristaništima u Iloku, Batini i Aljmašu, posljednjih godina, primjetan je znatan porast putnika, tako da je u novootvorenoj luci u Aljmašu u 2019. godini, broj putnika iznosio preko 12.000.

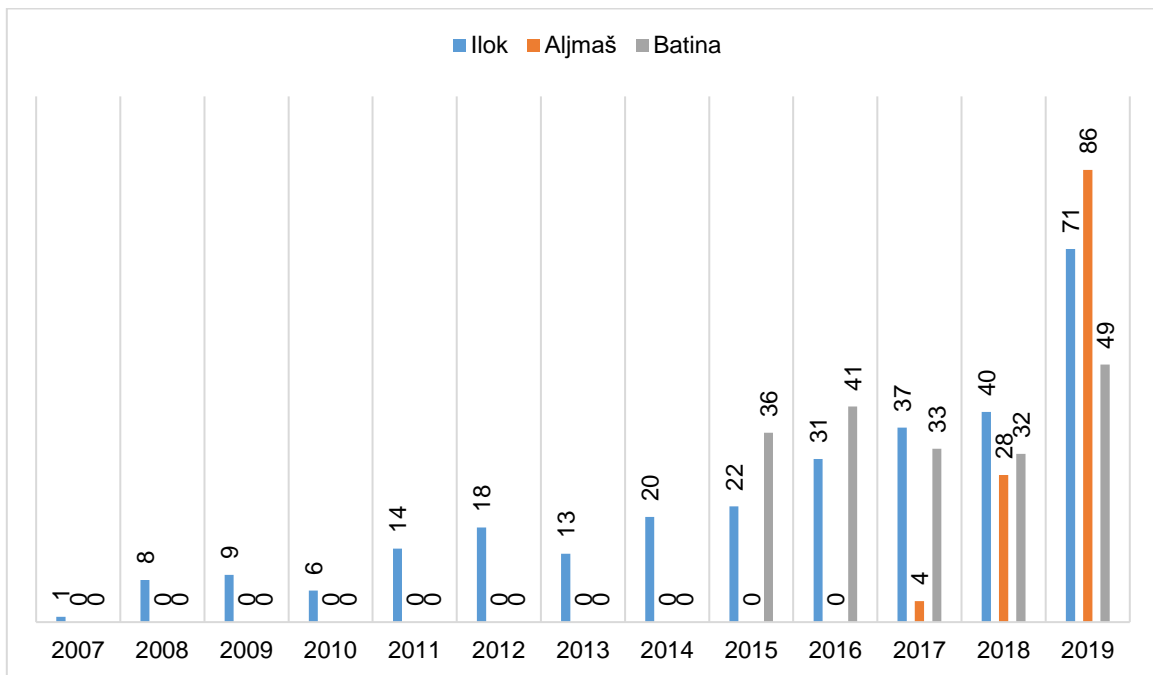
Slika 5.6. Broj putnika u Iloku, Aljmašu i Batini



Izvor: Lučka kapetanija Vukovar (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar*. Vukovar: Lučka kapetanija Vukovar.

Broj pristajanja u ove tri luke također je u porastu.

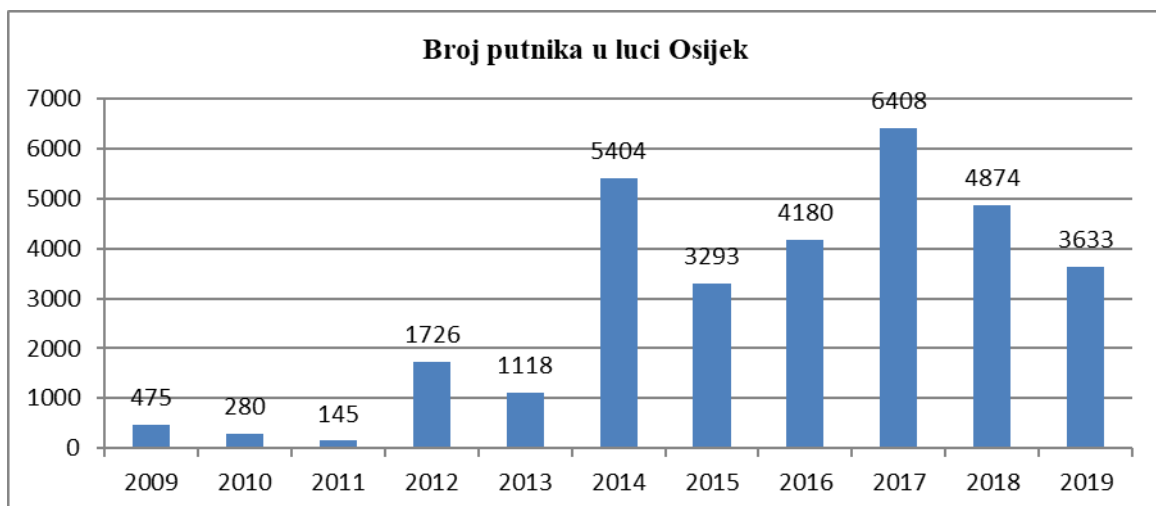
Slika 5.7. Broj pristajanja u Iloku, Aljmašu i Batini



Izvor: Lučka kapetanija Vukovar (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar*. Vukovar: Lučka kapetanija Vukovar.

Pristanište u Osijeku, smješteno na rijeci Dravi, zapravo je preuređeni brod koji je ujedno i restoran. 2009. godine trup broda je ojačan i opskrbljen rampama za pristajanje riječnih krstaša. Iz godine u godinu pristanište Galija prima sve veći broj kruzera na krstarenjima.

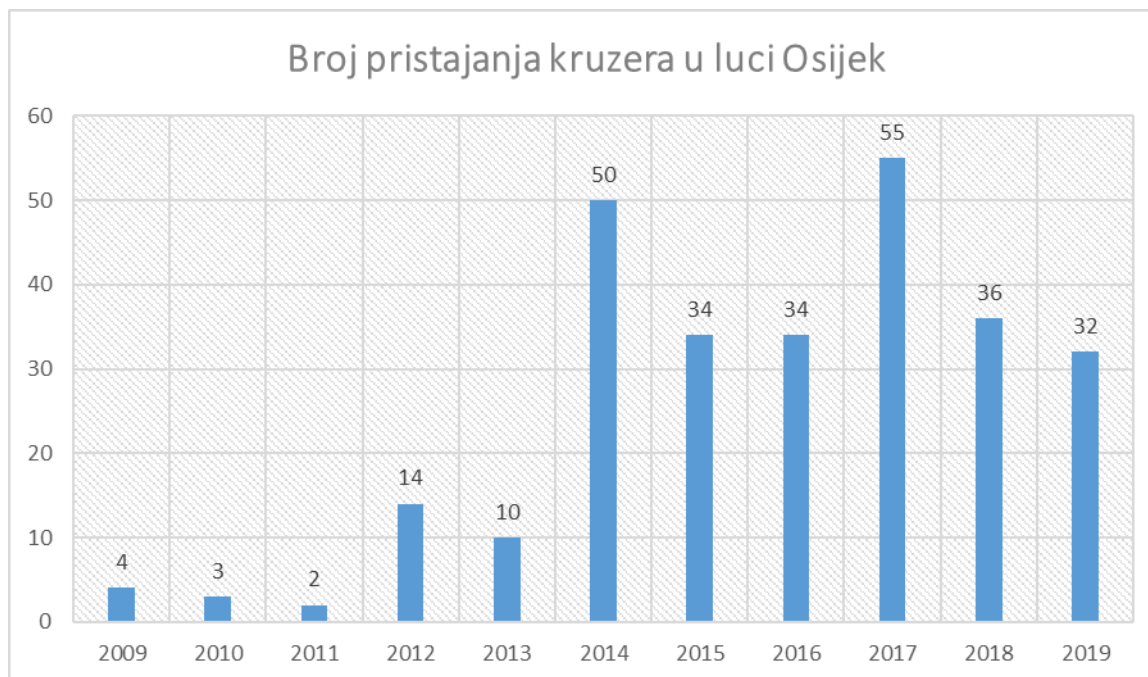
Slika 5.8. Broj putnika na putničkom pristaništu Osijek



Izvor: Lučka kapetanija Osijek (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Osijek*. Osijek: Lučka kapetanija Osijek

Putnički terminal u Osijeku bilježi stalan rast od svog otvaranja 2009. Od početnih 475 putnika u 2009. godini pristanište u Osijeku je zabilježilo znatan porast putnika sa vrhuncima u 2014. i 2017. godini sa 5.404 i 6.408 putnika, što je među ostalima i rezultat poboljšane ponude na odredištu. Zajedno sa brojem putnika rastao je i broj pristajanja kruzera, tako da od početna četiri pristajanja 2009. godine imali vrhunce u 2014. i 2017. godini sa 50 i 55 pristajanja.

Slika 5.9. Broj pristajanja kruzera u luci Osijek



Izvor: Lučka kapetanija Osijek (2020). *Broj pristajanja kruzera u luci Osijek*. Osijek. Lučka kapetanija Osijek

Iako trenutno zadovoljava potrebe, ovaj stalni porast broja pristajanja kruzera poziva na povećanje kapaciteta, kvalitete i opsega pružanja usluge. Zbog blizine poznatih turističkih odredišta u Slavoniji, Osijek je i povoljno polazište za organizaciju jednodnevnih ili višednevnih putovanja za turiste s krstarenja drugim prijevoznim sredstvima. Također, zbog nemogućnosti plovidbe uzvodno na velikim turističkim brodovima, turistima treba pružiti priliku da rijekom Dravom plove uzvodno od Osijeka i na manjim izletničkim brodovima.

Nadalje, iako se uz plovni put rijeke Save nalazi nekoliko pristaništa, oni nemaju odgovarajuću infrastrukturu za smještaj riječnih krstaša. Iznimka je luka u Sisku u kojoj je 2013. izgrađen ponton za pristajanje. Putnički ponton nalazi se u samom centru grada, nedaleko od ureda lučke uprave, s mogućnošću smještaja velikog putničkog

broda ili nekoliko manjih.³³ Napajanje se osigurava s operativnog pristaništa, koje je osvijetljeno i ujedno je glavna gradska šetnica. Smješten je u neposrednoj blizini hotela, pošte, policijska postaje, trgovačkog centra i drugih sadržaja važnih za brodsku posadu i putnike.

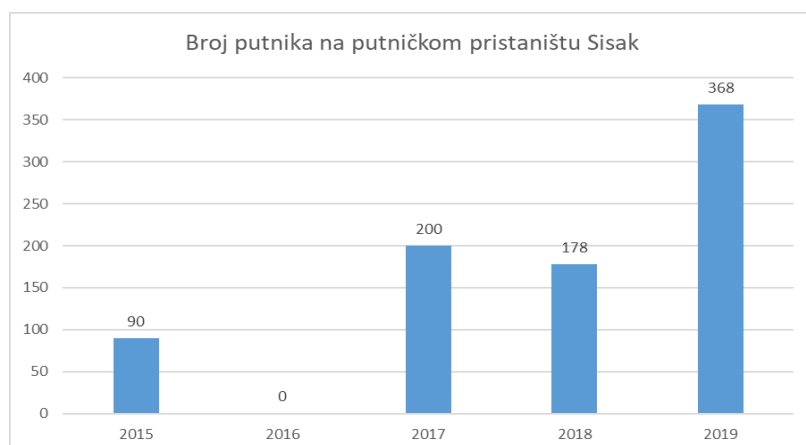
Slika 5.10. Putničko pristanište u Sisku



Izvor: HINA (13.4.2018). Najveći riječni kruzer pristao u Sisku: Dug je čak 110 metara... *24sata.hr*. Preuzeto s: <https://www.24sata.hr/news/najveci-rijecni-kruzer-pristao-u-sisku-dug-je-cak-110-metara-568939> (20.07.2020)

U Sisku promet putnika raste svake godine što se može vidjeti na Slici 5.11., no u odnosu na luke na Dunavu, to su relativno mali brojevi.

Slika 5.11. Broj putnika na putničkom pristaništu Sisak



Izvor: Lučka kapetanija Sisak (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Sisak*. Sisak. Lučka kapetanija Sisak

³³ Lučka kapetanija Sisak (2013). *Putnici na putničkom pristaništu u Sisku*. Lučka uprava Sisak.

Zbog svog zemljopisno povoljnog prometnog položaja, blizine Zagreba i osebujne povijesti, Sisak je povoljno mjesto za izgradnju putničkog terminala. Zbog širine i dubine rijeke Kupe, plovni put i sliv putničkog terminala trebali bi se rekonstruirati kako bi se omogućilo manevriranje brodovima u njemu. Osim pristaništa za smještaj brodova za krstarenje, terminal bi trebao sadržavati privezišta za brodove za razonodu i male turističke brodove (Kovačić, Zekić i Violić, 2017).

5.3. Destinacije kontinentalne Hrvatske i njihov potencijal za razvoj kruzinga

Pri samom odabiru luke, odnosno pristaništa, najvažniju ulogu imaju atrakcije same destinacije. Neke destinacije zbog svoje kulture, znamenitosti, nekih povijesnih događaja, posebnih atraktivnosti (npr. okolica) su atraktivnije od drugih destinacija u regiji. Na ukupnu atraktivnost destinacije utječu i niz drugih čimbenika, npr. raznolikost itinerera u samoj destinaciji, gastronomija, ljubazni vodič, sigurnost mjesta, čistoća, te gostoljubivo lokalno stanovništvo.

Prema *Akcijском planu razvoja nautičkog turizma* Instituta za turizam (2015) pri ponudi atrakcija u destinacijama treba voditi računa o itinereru samog putovanja. Pri razgledavanju gradova, što je u ponudi gotovo svih brodara, teško će Osijek i Vukovar moći impresionirati putnike koji su prije toga bili u Beču, Budimpešti ili Beogradu. Tijekom boravka u Hrvatskoj, putnici s brodova za riječna krstarenja najčešće odlaze u razgled grada i/ili na izlet u okolicu u organizaciji turističke agencije (69%). Danas se kao atrakcije nude šetnje Vukovarem i Osijekom uz vodiča, posjeti vinskih podrumima, muzejima. Ono što je različito od atrakcija u ostalim destinacijama su posjete domaćim stanovnicima, gdje se grupe od osam do deset putnika šalju u lokalne domove na kavu, kolače i razgovor. U Vukovaru se nudi i tura na kojoj turisti iz prve ruke mogu čuti o zbivanjima od 1991.-1995., koja uključuje posjet Ovčari, gradskom groblju i vodotornju. Osim „ratnih priča“, Vukovar je dom najpoznatijih vinarija u zemlji, fantastičnih muzeja (Muzej kulture Vučedol, koji je 2017. g. nominiran za nagradu Europskog muzejskog Forumu – European Museum of the Year Award (EMYA)³⁴ i impresivnog zelenog krajolika. U poznatom vinogradu Goldschmidt putnici uživaju u slikovitoj vožnji kroz

³⁴ Muzej Vučedolske kulture (2017). *Izješće o radu Muzeja Vučedolske kulture za 2017. godinu.*

vinograd, te u tečaju degustacije vina sa slikovitim pogledom na vinograde prije nego što ih lokalni folklorni ansambl počasti izvedbom tradicionalnih pjesama i plesova.

Osim Vukovara, i Osijek je nastradao za vrijeme rata devedesetih godina prošlog stoljeća. Na listi „must see“ za vrijeme boravka u Osijeku, putnici svakako moraju posjetiti Tvrđu, utvrđeni stari grad s baroknim kipom sv. Trojstva i General-vojarnom, šetnicu uz Dravu, te poznatu Osječku katedralu koja je s devedeset metara visokim tornjem druga najviša u jugoistočnoj Europi. U Tablici 5.1. bit će prikazani elementi ponude na području Vukovara i njegove okolice. Institut za turizam je proveo anketu kojom su turisti iz drugih europskih država iskazali zadovoljstvo, odnosno nezadovoljstvo navedenim elementima koji su prikazani u ovoj tablici. Navedeni rezultati su prikazani u postotcima.

Tablica 5.1. Zadovoljstvo gostiju riječnih kruzera boravkom u Hrvatskoj

Elementi ponude	Ukupno (%)	Putnici (%)	Posada (%)
Stručnost i znanje jezika turističkih vodiča	93,1	93,3	89,7
Ljubaznost osoblja u ugostiteljskim objektima, trgovinama, turističko informacijskim centrima	92,8	94,3	81,4
Gostoljubivost lokalnih stanovnika	88,0	88,5	85,6
Gastronomska ponuda	87,5	85,8	93,5
Organizirani izleti u okolici	87,4	87,4	88,9
Osobna sigurnost	86,7	87,1	84,8
Organizacija razgleda grada	84,6	84,5	87,5
Ukupan doživljaj destinacije	81,8	82,4	78,9
Uređenost okoliša	68,2	68,8	65,2
Kvaliteta turističke signalizacije	62,1	61,9	63,2
Dostupnost turističkih brošura	47,6	45,4	66,7
Mogućnost kupovine 'shopping'	41,7	39,8	50,0
Suveniri	40,1	36,7	56,5

Izvor: Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam. (str. 68).

Posjete lokalnim atrakcijama organiziraju brodari u dogovoru sa lokalnim turističkim agencijama, koje su veza između ponude odredišta i brodara. Turističke agencije organiziraju ponudu izleta na kopnu koji su dogovoreni sa brodarom i ulaze u cijenu krstarenja. Ponekad se nude i izleti ili posjeti atrakcijama koje ne ulaze u cijenu

krstarenja već se dogovaraju zasebno sa brodarom ili agencijom. Na ovaj način agencija kreira turistički doživljaj pojedine destinacije i Hrvatske općenito. Mjerilo njihove uspješnosti su povremene ankete koje brodari provode među putnicima³⁵.

Unatoč neatraktivnoj ponudi trgovina, oko 45% putnika koji su sišli s broda u ovim destinacijama bilo je u kupnji, a podjednaki broj ih je i konzumirao hranu u ugostiteljskim objektima, najčešće u okviru organiziranog izleta. Putnici koji su tijekom boravka na kopnu nešto i kupili, najčešće su kupili suvenir (31%), zatim bocu hrvatskog pića (23%) te autohtoni prehrambeni proizvod (22%), dok su sve ostale predmete kupovali u znatno manjoj mjeri (Horak i sur., 2015, str. 70).

Prema Tablici 5.1. o zadovoljstvu ponudom u hrvatskim riječnim destinacijama, primjetno je da su gosti zadovoljni gastronomskom ponudom, znanjem stranih jezika turističkih vodiča, ljubaznost osoblja u restoranima, kafićima, trgovinama, organizacijom mini izleta u samoj destinaciji, te sigurnosti turista u destinaciji. Loše je ocijenjena kvaliteta turističke signalizacije u destinaciji, uređenost zelenih površina u samoj luci, slaba ponuda autohtonih suvenira i proizvoda, dostupnost brošura, te su iskazali veliko nezadovoljstvo, jer se ne može plaćati u stranoj valuti (Horak i sur., 2015, str. 68).

Hrvatska mora pružiti turistima mogućnost upoznavanja razlika u odnosu na druge podunavske zemlje. Da bi Hrvatska izgradila imidž destinacije u kojoj se može doživjeti autentičnost u slikovitim selima, od velike je važnosti educirati turističke djelatnike, uspostaviti partnerstva, umrežiti razne gospodarske subjekte, te aktivirati lokalno stanovništvo u kreiranju aktivnosti vezani s tradicijom i kulturom.

Ruralna područja imaju značajke mirne sredine, tišine, očuvane prirode, komunikacije s domaćinima i upoznavanje s njihovim načinom života, odnosno ruralnim poslovima. U skladu s tim odrednicama, podrazumijeva sve aktivnosti koje su usko vezane za ruralni stil života: pješačenje, jahanje, sudjelovanje u poljoprivrednim radovima, zdravstveni turizam, umjetničke radionice ili folklorne grupe...

³⁵ Karst, K. (24.9.2016.). *The Scars of the Yugoslav Civil War* (blog). Preuzeto s: <https://www.camelsandchocolate.com/danube-river-balkans-cruise/> (01.09.2020.)

5.4. Riječna flota kontinentalne Hrvatske i njezin potencijal za razvoj krizinga

Sukladno *Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda* (NN 109/07, 132/07, 51/13, 152/14, 118/18) putnički brod je je izletnički brod ili brod s kabinama, izgrađen i opremljen za prijevoz više od 12 putnika. Upis u upisnik brodova hrvatske zastave vrši se u četiri riječne lučke kapetanije, Sisak, Slavonski Brod, Osijek i Vukovar.

U Tablici 5.2. je vidljiv popis brodova unutarnje plovidbe pod hrvatskom zastavom.

Tablica 5.2. Popis putničkih brodova unutarnje plovidbe koji plove pod hrvatskom zastavom

Ime broda	Vlasnik	Nosivost	Duljina	Luka upisa	Brodograditelj
BRLJAN	JU NP Krka	4,68		Sisak	Brodogradilište "Punat"
BUK	JU NP Plitvička jezera	3,9		Sisak	Industromontaža d.o.o.
DANGUBA	JU PP Vransko jezero	4,56	15,00	Sisak	Studio 360
DANUBIUS	Toka - Promet doo	6,03		Vukovar	Marine Design Solutions d.o.o.
DELFIN	Dunavski Lloyd	48,3		Sisak	SRW Gennthin
DORA	Škaro d.o.o.	31,2		Osijek	MoscowShipyard
GOLUBICA	Grad Vukovar	22,09		Vukovar	DamenShipyards
JURAN I SOFIJA	Grad Sisak	10,66	16,00	Sisak	Bernardić brodogradnja doo.
KATARINA JEDAN	Tanac d.o.o.	30,85	20,48	Sisak	Brodoremont Sisak d.o.o.
KLJUČICA	JU NP Krka	15,72		Sisak	RB "Šibenik"
KOZJAK	JU NP Plitvička jezera	7,84		Sisak	Viktor Lenac, Rijeka
LABUD	JU PP Kopački rit	7,45		Osijek	Metalna Industrija Čakovec
LE JARDINE	Gestioneinvestimenticommercial i S.R.L.	7,06	16,90	Sisak	Marina STUDIO d.o.o.
LIJA	JU NP Plitvička jezera	7,84		Sisak	Brodoremont Sisak d.o.o.
LISKA	JU PP Kopački rit	5,26	12,82	Sisak	Brodogradilište "Tisa"
LOVKA	Osijek Koteks d.d.	16,2		Osijek	
MEDO	JU NP Plitvička jezera	7,84		Sisak	Brodoremont Sisak d.o.o.
MILJACKA	JU NP Krka	4,68		Sisak	Brodogradilište "Punat"
MILJEVCI	JU NP Krka	6		Sisak	Dalmont d.o.o.
ORAO I	JU PP Kopački rit	6,41	17,20	Sisak	Prinz Adriatic d.d.
ORKA	Kosanović - obrt	10,65	19,30	Sisak	Kosanović – obrt
RETFALA	5-GRUPA d.o.o.	26,08		Osijek	
ROŠKI SLAP	JU NP Krka	2,53		Šibenik	
ROŠNJAK	JU NP Krka	4,68		Sisak	Brodogradilište "Punat"
SEDRA	JU NP Plitvička jezera	7,68		Sisak	Viktor Lenac, Rijeka

Ime broda	Vlasnik	Nosivost	Duljina	Luka upisa	Brodograditelj
SLAP	JU NP Plitvička jezera	3,9		Sisak	Metal-Mont d.o.o.
SRNA	JU NP Plitvička jezera	7,65		Sisak	Studio 360
SVETA KATARINA	Općina Nijemci	2,63		Vukovar	Delta Data d.o.o.
SVETI ANTON	Općina Fužine	5,44	15,00	Sisak	Studio 360
TROŠENJ	JU NP Krka	15,72		Sisak	RB "Šibenik"
VIDRA	JU PP Kopački rit	6,57		Osijek	Vodogradnja Osijek d.d.
VIDRA II	JU NP Plitvička jezera	7,84		Sisak	Brodoremont Sisak d.o.o.
VISOVAC	JU NP Krka	6		Sisak	Dalmont d.o.o.
VUK MANDUŠIĆ	JU NP Krka	3,04		Sisak	Dalmont d.o.o.
VUKOVAR WATERBUS BAJADERA	Panonsko more d.o.o.	5,27		Vukovar	Marina STUDIO d.o.o.
ZORA	Zvono uz Kupu	5,77	22,90	Sisak	Metal Zec d.o.o.

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Podaci iz Upisnika plovila unutarnje plovidbe.* Zagreb, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

U Tablici 5.2. prikazana su plovila s hrvatskom zastavom, te se može sumirati da danas plovi trideset putničkih brodova. Iz obavljenih razgovora u kapetanijama razvidno je da ih većinu koriste nacionalni parkovi i parkovi prirode za jednodnevne izlete. Nacionalni park Plitvička jezera ima osam izletničkih brodova (Buk, Kozjak, Lija, Medo, Sedra, Slap, Srna, Vidra II) za plovidbu jezerom Kozjakom, jednostavne čelične izvedbe, s električnim pogonom. Dva manja broda, pogonjena izvanbrodskim elektromotorom snage 8 kW i napona 48 V, kapaciteta su 50 putnika, a šest većih brodova, pogonjenih ugrađenim elektromotorima snage 2×8 kW i napona 72 V, 100 putnika. Brodovi na natkrivenoj palubi prevezu više od milijun putnika na godinu (Zimić, 2017).

U Nacionalnome parku Krka plove brodovi Brljan, Ključica, Miljacka, Miljevci, Rošnjak, Trošenj, Visovac i Vuk Mandušić. Brodovi plove od Skradinskoga buka do otoka Visovca i do Roškoga slapa te od Roškoga slapa do manastira Arandjelovca. Brodovi imaju dizelski motorni poriv, a izgrađeni su u Remontnom brodogradilištu Šibenik, Brodogradilištu Punat.

Park prirode Kopački rit posjeduje četiri izletnička broda: Labud, Liska, Orao I i Vidra. Brod Vidra namijenjen je dnevnomu prijevozu do šezdeset posjetitelja. To je jednopalubno čelično plovilo izgrađeno u poduzeću Vodogradnja Osijek, a opremljeno je dvama elektromotorima snage po 10 kW, koji struju dobivaju iz 24 akumulatora. Stakloplastični brod Orao I izgrađen je u poduzeću Prinz Adriatic iz Oroslavlja, prima

75 putnika i opremljen je s dva vodomlazna porivnika snage po 106 kW. Čelični brod Liska prevozi do pedeset putnika i opremljen je porivnim dizelskim motorom od 73,5 kW (Grigić i Lipić, 2006).

Park prirode Lonjsko polje raspolaže brodom za kružne izletničke vožnje Katarina 1, kapaciteta sedamdeset putnika, a park prirode Vransko jezero raspolaže manjim brodom Danguba, kapaciteta 56 putnika.³⁶

Izletnički turistički brodić Sveti Anton plovi jezerom Bajer kraj Fužina od 2012. Može prevesti do šezdeset putnika, ima poriv elektromotorima s permanentnim magnetima snage 2×6,1 kW uz punjenje akumulatora sunčanim panelima, katamaranske je izvedbe, aluminijskoga trupa, a izgrađen je u poduzeću Kvarnerplastika iz Rijeke (Zimić, 2017).

Rijekom Savom i Kupom, kao izletnički brodovi, plove katamarani Juran i Sofija, kapaciteta sedamdeset putnika, Zora, dužine 22 m i kapaciteta šezdeset putnika, te Orka dužine 19,5 m sa 98 putnika.³⁷

Dunavom plove tri izletnička putnička broda: Danubius, Sveta Katarina i Bajadera. Dvotrupni izletnički brod Danubius prvi je domaći riječni turistički brod na Dunavu, izgrađen potkraj 2010. Ima dizelski motorni poriv, kapacitet do pedeset putnika, a plovi iz Iloka (Zimić, 2017).

Putnički brod Danubius (Slika 5.12.) jedan je od glavnih izletničkih brodova na Dunavu. Osim na Dunavu, brod Danubius može prevoziti turiste i na Dravi.

³⁶ PP-vransko-jezero.hr (2018). Preuzeto s : <http://www.pp-vransko-jezero.hr/hr/elektricni-brod-stigao-na-vransko-jezero/> (01.09.2020)

³⁷ Hkm.hr (2020). Preuzeto s: <https://hkm.hr/zeleni-biseri/brod-juran-i-sofija-turisticka-atrakcija-s-jedinstvenim-panoramskim-pogledom-plovi-najduzom-hrvatskom-rijekom-kupom/> (01.09.2020)

Slika 5.12. Putnički brod Danubius



Izvor: Hot spot.net (2016). Preuzeto s: <http://hotspots.net.hr/2016/10/savrsene-ruralne-oaze-za-odmor-na-istoku-lijepe-nase/> (27.07.2020)

Izletnički brod „Danubius“ (Slika 5.12.) može prevesti veliki broj putnika, te što je najbitnije, turisti se mogu uz laganu vožnju opustiti u zvuke tamburice.³⁸

Može se zaključiti da je flota putničkih brodova pod zastavom Republike Hrvatske uglavnom smještena na jezerima nacionalnih parkova. Radi se uglavnom o manjim katamaranima, kapaciteta do sto putnika, koji služe za kraće izlete i prijevoz posjetitelja nacionalnih i parkova prirode.³⁹ Na rijekama imamo nekoliko izletničkih brodova, koji su namijenjeni za kraće dnevne izlete. Tri takva broda plove Savom i Kupom, a tri su na Dunavu. Svi ti putnički brodovi izgrađeni su u hrvatskim brodogradilištima. Brodova za riječni krizing nema pod hrvatskom zastavom. Kako je krizing brodovima hrvatske zastave nova i „neotkrivena“ privredna i turistička grana, teško je zamisliti da će se pokrenuti bez poticaja države, bilo kroz potpore, bilo kroz olakšice u poslovanju.

Već je u Strategiji razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.) predviđeno da potpore brodarstvu treba ostvariti kroz zajedničke projekte inovacija u brodarstvu i brodogradnji, istraživanja i razvitka te zaštite okoliša, u kojima bi zajednički sudjelovali privatni investitori i država preko fondova za tu namjenu. Rezultati takvih projekata moraju biti transparentni i usklađeni s očekivanjima Europskoga akcijskog plana za riječni promet.⁴⁰ Ne treba zaboraviti da je i razvoj malih kruzera na moru bio

³⁸ TZ Vinkovci (2011). Turistički brod. Preuzeto s: <http://www.tz-vinkovci.hr/hr/srijem-i-slavonija/aktivni-odmor/turisticki-brod/> (28.12.2020)

³⁹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strateška studija utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.* Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

⁴⁰ *Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj 2008. – 2018.* (2008). Narodne novine 65/2008. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_65_2208.html (01.08.2020.).

potpomognut potporama za izgradnju brodova, koje je u to vrijeme osiguravalo ministarstvo nadležno za more.

5.5. Zaključak o potencijalu kontinentalne Hrvatske za razvoj Hrvatske

Potencijale kontinentalne Hrvatske bi se moglo iskoristiti na razne načine; potencijali su veliki, no, nažalost samo djelomično iskorišteni. Podizanje prosperiteta stanovništva na dijelu kontinentalne Hrvatske, posebno u onim dijelovima gdje se odvijaju riječna krstarenja je ključno, no također je izuzetno bitno „uvesti“ lokalno stanovništvo u taj „proizvod“. Lokalno stanovništvo bi taj „proizvod“ podigao na veću razinu, jer bi turisti iz prve ruke naučili o kulturnoj baštini Hrvatske, te bi bili upoznati s načinom življenja u kontinentalnoj Hrvatskoj. Gosti bi imali priliku upoznati gastronomiju, enologiju Slavonije, te ostale oblike turizma na tom području koji bi se imali priliku iskazati i pokazati svoje „proizvode“. Podigla bi se razina svijesti o vrijednosti vlastite kulture i drugog nasljeđa kroz prezentaciju gostima te „gradnja mostova“ među narodima i kulturama.

Promocija tog dijela Hrvatske u svijetu je od velike važnosti, jer većina gostiju je najviše upoznata sa Jadranom i jadranskim gradovima, a istok Hrvatske kaska za obalom. Jedan od problema u Hrvatskoj je izražena sezonalnost tijekom ljetnih mjeseci, no poboljšanjem riječnog kruzinga u Hrvatskoj taj problem bi donekle nestao.

Posebni ciljevi za unaprjeđenje riječnog kruzinga su (Horak i sur., 2007):

- Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma,
- Povećanje broja ticanja brodova,
- Unapređenje lučke/pristanišne infrastrukture i suprastrukture,
- Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja,
- Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa,
- Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja,
- Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama,
- Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš, te
- Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji.

Važno je iskoristiti potencijale, kako bi došlo do produženja sezone, tj. kako bi se omogućilo da turizam „živi“ čitavu godinu. Naime, budući da je došlo do povećanja broja turista na riječnim kruzerima, te se to treba maksimalno iskoristiti.

6. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE

U ovoj cjelini autorica je predstavila metodologiju korištenu tijekom pisanja diplomskog rada, provedena istraživanja, prijedloge za poboljšanje/usavršavanje realizacije kruzinga malim plovilima na hrvatskim rijekama, te se osvrnula na utjecaj globalne pandemije COVID – 19.

6.1. Predstavljanje korištene metodologije za istraživanje mogućnosti rasta, razvoja i realizacija kruzinga malim plovilima na hrvatskim rijekama

Pri pisanju diplomskog rada „*Stanje i razvojne perspektive riječnog kruzinga na području Hrvatske*“ autorica se koristila primarnim i sekundarnim izvorima. Sekundarni se izvori se najviše odnose na statističke podatke iz CLIA -e (kao najvećeg svjetskog udruženje brodara za krstarenje, koje pruža informacije o podacima putnika i kruzera na riječnim krstarenjima u Europi, ali i svijetu). Nadalje, korišteni su podatci Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, dobiveni putem aplikacije CIMIS, hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sustava, statističkih podataka lučkih uprava, te publikacija i statističkih podataka udruženja kruzing luka Mediterana, MedCruise Association, Instituta za turizam, kao i zakona i pravilnika iz Narodnih novina.

U diplomskom radu se koristila metoda komparacije/usporedbe koja je uvelike pomogla autorici pri istraživanju europskog riječnog tržišta, korištenjem primjera dobre prakse, koji su onda uspoređeni sa stanjem u kontinentalnom dijelu Hrvatske. U jednom dijelu rada komparirana su saznanja i podatci, te ustanovljene razlike između morskog i riječnog kruzinga.

Korištenjem primarnih podataka autorica je provela dubinski intervju sa stručnim djelatnicima lučkih kapetanija Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak (6). Razgovaralo se o plovidbi rijekama, plovnim putevima, trenutnom stanju riječnog kruzinga na tom području, njihovim nedostacima i prednostima, načinu kako bi se kruzing turizam mogao poboljšati, te je uspoređen kruzing i njegova ponuda od njegovog uvođenja do danas (pitanja su predstavljena u Prilogu 1 na kraju rada).

Osim stručnih djelatnika lučkih kapetanija autorica je provela dubinske intervju s djelatnicima lokalnih turističkih zajednica Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak (5). Tema razgovora su bila riječna krstarenja, te način kako bi lokalna samouprava mogla

osnažiti ponudu te predstaviti riječna krstarenja kao standardni turistički proizvod (pitanja su predstavljena u Prilogu 2 na kraju rada).

6.2. Provjera mogućnosti povećanja turističke atraktivnosti Hrvatske razvojem riječnog krizinga (SWOT analiza)

Analiza okruženja ili okoline podrazumijeva istraživanje svih važnijih karakteristika kako vanjskoga tako i unutarnjeg okruženja sa svrhom identifikacije strateških čimbenika koji će odrediti budućnost krizing turizma. Analiza okruženja i identifikacija strateških čimbenika može sagledati kao potpora odlučivanju u procesu formulacije strategije. Najjednostavnija je metoda za analizu okruženja je SWOT⁴¹ analiza.

Tablica 6.1. SWOT analiza okruženja

<p style="text-align: center;">SNAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geografski položaj Hrvatske • Sigurnost turista • Plovne rijeke – Sava, Drava i Dunav • Bogato kulturno – povijesno nasljeđe Slavonije • Prirodne ljepote • Mogućnost rasta i razvoja ponude • Biološka raznolikost • Sigurnost plovidbe • Mogućnost proširenja kapaciteta postojećih luka • Ekološki očuvan krajolik • Nosivi kapacitet rijeka • Atraktivnost cijele regije, nedovoljno 'otkrivena' autentična ponuda 	<p style="text-align: center;">SLABOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada • Nedovoljna promocija • Sadržaj ponude destinacije i kvalitete • Nedostatak specijaliziranog kadra za ovu vrstu turizma • Nerazvijeni jednodnevni izleti • Neatraktivni itinereri – neiskorištene mogućnosti • Nedovoljno oslanjanje na EU fondove • Neizgrađenost obale
<p style="text-align: center;">PREDNOSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veliki porast riječnog krizinga u Europi • Daljnje unapređenje prometne infrastrukture • Klimatski uvjeti povoljni za proširenje sezone • Širenje itinerera na dio Dunava nizvodno od Budimpešte • Javljanje se nove tržišne niše u potražnji i raste broj kraćih, tematskih putovanja – u Hrvatskoj - razni tematski itinereri (gourmet, vinski, ratni, biciklistički, vjerski, močvarni i sl.) • Raste potražnja za autentičnošću destinacija koje se posjećuju na kopnu –Vukovar, Osijek, Kopački rit, Aljmaš, Ilok, salaši/stanovi i sl. • Izgradnja kanala Dunav-Sava 	<p style="text-align: center;">PRIJETNJE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moguća stagnacija tržišta međunarodnih riječnih krstarenja zbog krize • Rast troškova brodara (gorivo, lučke takse, plaće posada i sl.) • Rast cijena krstarenja i mogući pad potražnje • Promjene vodostaja rijeka zbog promjene klime smanjuje mogućnost plovidbe • Nerješavanje problema s vezovima • Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, plovni put itd.) • Rast inozemne konkurencije

Izvor: Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam.

Prvu grupu čimbenika koji pozitivno utječu na razvoj krizing turizma na hrvatskim rijekama predstavlja turistička resursna/atrakcijska osnova s jedne, te lučka resursna osnova s druge strane. Činjenica da se Hrvatska nalazi na jugoistočnoj strani Europe,

⁴¹ SWOT analiza - analiza kojom se razmatra utjecaj vanjske i unutarnje okoline na tvrtku i njihovu međuovisnost.

pozitivno utječe na njezinu poziciju na kruzing tržištu. Blizina glavnih kruzing emitivnih tržišta značajna je prednost Hrvatske za razvoj te vrste turizma. To osobito dolazi do izražaja nakon izgradnje novih autocesta, velike propusne moći i kvalitetne prometne usluge.

Druga važna grupa čimbenika koja pozitivno utječu na konkurentsku poziciju kruzing turizma Hrvatske je sigurnost, kako plovidbe, tako i boravka putnika u pristaništu i u destinacijama. Iskustva u svijetu potvrđuju veliku osjetljivost turističke potražnje upravo na tu komponentu ponude, pa je daljnje unaprjeđenje sigurnosti također jedna od smjernica kojoj se u razvoju kruzing turizma treba pridati veliko značenje.

Treću grupu pozitivnih čimbenika za razvoj kruzinga u Hrvatskoj čine postojeći lučki kapaciteti i mogućnost njihova proširenja, a zbog dobre prometne povezanosti, odnosno svih preduvjeta za njezino unaprjeđenje, posebno za neke destinacije, te zbog ostale razvijene turističke infra i suprastrukture, javlja se i mogućnost da neke od tih luka postanu u većoj mjeri i polazne luke za određene brodarske kompanije ili brodove na međunarodnim putovanjima (Gračan i Zadel, 2013).

6.3. Rezultati istraživanja – intervjui s dionicima

Primarni podaci prikupljeni su metodom intervjua. Ukupno je obavljeno jedanaest pojedinačnih razgovora s ključnim dionicima u riječnom turizmu, predstavnicima receptivnih turističkih agencija i tvrtkama za upravljanje destinacijama, turističkih zajednica, ravnateljima lučkih uprava, lučkim kapetanima iz lokalnih kapetanija. Teme intervjua uključivale su, između ostalog, ključne značajke tržišta riječnih krstarenja, karakteristike pojedinih elemenata marketinškog miksa riječnih krstarenja, općenita pitanja u razvoju riječnog krstarenja, trenutno stanje riječnog kruzinga, te razvoj i buduće trendove. Podatci dobiveni provedenim intervjuima korišteni su u daljnjoj razradi i razmišljanju o krstarenju rijekama kao turističkom proizvodu.

Kako interes autorice za kruzingom postoji već dugi niz godina, i budući da je i za svoj završni rad „Domaća turistička brodska kružna putovanja – stanje i razvojne perspektive“⁴² provela intervju sa najvažnijim dionicima kruzing turizma na Jadranu, posebno obrativši pažnju na kružna putovanja manjim brodovima pod hrvatskom

⁴² Franka Orlić (2018). *Domaća turistička brodska kružna putovanja – stanje i razvojne perspektive* (završni rad). Zagreb: Veleučilište VERN'.

zastavom, dio tih istraživanja je korišten kao polazište i u ovome radu. Obavljeni su razgovori sa malim brodarima i turističkim agencijama koje se bave isključivo brodskim kružnim putovanjima Jadranom. Intervjui prikupljeni tom prilikom iskorišteni su i u ovom radu kao podloga za razumijevanje problematike riječnog krizinga, ali i napretka u zadnje tri godine, o čemu autorica piše u diplomskom radu. Prilikom izrade ovoga rada u odgovarajućim kombinacijama su korištene metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, statistička metoda, povijesna metoda, komparativna metoda, metoda klasifikacije i metoda deskripcije.

Zaključak nakon intervjua provedenih tijekom 2020. godine je da Hrvatska ima velike potencijale i resurse za razvoj riječnog krizinga, ali je taj potencijal uglavnom neiskorišten. Razlozi zbog kojih potencijal hrvatskih rijeka nije iskorišten su višestruki. Općenito ih se može podijeliti na stručno-plovidbene i turističke. U *stručno-plovidbene* se može ubrajati plovne nedostatke rijeka, manjkavosti hrvatskih riječnih pristaništa, nedostatak prikladne flote, nepostojanje brodogradilišta za izgradnju i popravak brodova, nedostatak stručne radne snage, brodaraca, koji bi plovili tim brodovima.

Ove probleme su najviše isticali u lučkim kapetanijama i lučkim upravama. Problem plovnosti se prije svega odnosi na rijeku Savu koja ima plovnost IV klase. Nekoliko sudionika razgovora spomenulo je slučaj francuskog kruzera Victor Hugo koji je tijekom 2014. godine bio prisiljen boraviti u Županji nekoliko dana, jer nije bio u mogućnosti nastaviti plovidbu zbog niskog vodostaja⁴³. Za usporedbu, problem sa plovnim putovima na Jadranu ne postoji. Niti jedan od dionika (koje je autorica intervjuirala 2017. g. za potrebe završnog rada)⁴⁴ brodskih kružnih putovanja na moru nije ni spomenuo ovaj problem.

Veliki problem kod brodskih kružnih putovanja morem je nedostatak priveznih mjesta u lukama za sve veću flotu malih kruzera. S povećanjem flote ovaj problem postaje sve veći, prije svega, sigurnosni problem, jer se zbog nedostatka prostora, brodovi vežu jedan na drugoga (do desetak brodova), te putnici moraju prelaziti sa broda na brod, kako bi došli do kopna.

⁴³ Večernji list (2014). Preuzeto s: <http://www.vecernji.hr/slavonija/otkazan-dolazak-francuskog-kruzera-victor-hugo-u-slavonskibrod-944704> (09.12.2020)

⁴⁴ Franka Orlić (2018). *Domaća turistička brodska kružna putovanja – stanje i razvojne perspektive* (završni rad). Zagreb: Veleučilište VERN'.

Osim ovog problema brodari su isticali i problem ostalih usluga koje su u lukama nedostatne, kao što je odvoz smeća, prihvata zauljenih voda, crnih i sivih tankova... Za riječne luke ovaj problem ne postoji, jer do tog problema riječne luke nisu došle. Još je uvijek ima mali broj brodova u rijekama, te tako nema velikih gužvi kao što je to slučaj na Jadranu.

Nadalje, sa strane riječnih kapetanija i agencija, ističe se nedostatak plovila za prijevoz putnika. Na nekoliko mjesta je istaknuto da na rijekama, za razliku od mora, nema brodarske tradicije (osim u Davoru). Istaknuta je i činjenica da je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture godinama davalo potpore za gradnju putničkih brodova morskim brodarima i uz pomoć te potpore razvili su se brojni mali brodari na moru. Za rijeke nije bilo takve potpore. Osim toga, postojeća putnička flota se nalazi uglavnom na jezerima i sastoji se većinom od splavi za prijevoz putnika na kraćim dionicama. Na rijekama plovi samo nekoliko putničkih plovila namijenjenih za kraće dnevne izlete. Morski brodari isticali su izuzetnu vrijednost poticaja od strane države, koji su, uz velika ulaganja domicilnih vlasnika plovila, pokrenula čitavu industriju malog morskog krizinga. Broj malih kruzera raste svake godine, tako da su ispitanici isticali podatak da je 2019. godine, po njihovim saznanjima, naručena gradnja pedesetak novih brodova, koji bi trebali biti isporučeni u slijedeće tri godine. Svi ti naručeni brodovi izgradit će se u hrvatskim brodogradilištima. Brodovi za krstarenja su sve veći i luksuzniji, ali ne prelaze veličinu od 500 GT i nosivost od tridesetak putnika, zbog tehničkih uvjeta pri gradnji većih brodova i minimuma posade sa aspekta sigurnosti plovidbe.

Za razliku od obale, na rijekama, jedno od neriješenih pitanja je i nedostatak brodogradilišta za izgradnju brodova i njihov popravak. Istaknuta je situacija sa brodogradilištem u Sisku, koje je tehnološki dobro kapacitirano, ali je daleko od glavnih plovnih putova (Dunav), a sa njima je povezano nepouzdanim plovnim putem (Sava). Problem same gradnje nije toliko istaknut, jer je i do sada bio običaj da se brodovi za rijeke izgrađuju u brodogradilištima na moru, a nakon toga doplove, Jadranskim, Egejskim i Crnim morem do ušća Dunava, a nakon toga Dunavom i ostalim rijekama do odredišta. Problem je održavanje brodova, za koje postoji samo sisačko brodogradilište.

Osim ovih problema u Lučkoj kapetaniji Sisak su istaknuli i problem nedostatka kvalificiranih brodaraca, koji bi plovili na riječnim brodovima. Hrvatski brodarci se

školuju u Strukovnoj srednjoj školi u Sisku. Svake godine se upisuje desetak učenika, koji se stipendiraju od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, ali problemi nastaju nakon završetka škole i nemogućnosti pronalaska ukrcaja na brodove. Autorica je u provedenom intervjuu 2020. god. dobila podatak da ukupno plovi preko 22 tisuće hrvatskih pomoraca, od čega preko 15 tisuća na međunarodnoj plovidbi. O broju brodaraca ne postoji točna evidencija, a procjena ispitanih stručnjaka je da ih europskim rijekama plovi između pet stotina i tisuću.

Predstavnici turističkih agencija i tvrtki za upravljanje destinacijama, turističkih zajednica, isticali su druge (*turističke*) vrste problema, iako su svjesni i svih nedostataka vezanih za stručno-plovidbene razloge zbog kojih potencijal hrvatskih rijeka nije iskorišten. Njima je problem nepostojanje strategija i akcijskih planova vezanih za razvoj riječnog turizma, općenito, kao i za razvoj kruzing turizma na rijekama, a i one strategije i planovi koji postoje, se ne provode. S druge strane, predstavnici obalnih turističkih zajednica i turističkih agencija koje rade sa morskim brodarima, provođenjem raznih ispitivanja tržišta, anketa, preferencija putnika, točno znaju dobni, spolni i interesni sastav svojih putnika i kakva su njihova očekivanja pri dolasku u destinaciju, te se na taj način „kroje“ itinereri putovanja i atrakcije koje će biti ponuđene na kruzingu. Tako postoje itinereri za starije populacije, sa obilaskom kulturnih i umjetničkih znamenitosti, ali i itinereri za mlade sa uključenim brojnim partijima i posjetama festivalima elektronske glazbe.

Nakon provedenog intervjua s djelatnicima TZ Sisak koji su rekli kako se zapravo kruzing jako malo odvija na rijeci Savi, te da riječni kruzing uopće nije ozbiljno shvaćen. 2017. godine, grad Sisak je dobio pristan za riječne kruzere, te su se u gradu nadali daljnjem ulaganju u infrastrukturu i što većem broju dolazaka kruzera u njihov grad. Djelatnici smatraju da je najveći potencijal u manjim rijekama poput Drave i Save, čiji okoliš nije devastiran. Rijeke su idealne za plovidbu manjih brodova, a samim time nisu potrebna velika ulaganja u infrastrukturu za prihvat brodova.

U provedenom intervjuu (2020. g.) s djelatnicima TZ Vukovar, autorica je došla do saznanja da su zadovoljni poslovanjem. Iz godine u godinu broj kruzera, ali i putnika je u stalnom porastu. Slažu se s činjenicom da bi trebali u gradu povećati broj smještajnih jedinica, suvenirnica, te drugih trgovina koje bi predstavljale kulturu i tradiciju njihovog kraja, a kako bi došlo do veće potrošnje samih turista u gradu Vukovaru. Općenito, od strane turističkih djelatnika naglašava se problem uključivanja

pojedinih turističkih atrakcija u itinerere koji se nude putnicima na riječnim putovanjima. Nakon što putnici posjete Beč i Budimpeštu, teško ih može oduševiti ono što mogu ponuditi gradovi Vukovar, Osijek ili Sisak. Međutim, putnike bi mogle zanimati razne atrakcije, kao što je Kopački rit, no one teško pronalaze mjesto u zadanom itinereru. Kao prednost hrvatskih destinacija ističu se gostoljubivost, ljubaznost osoblja u ugostiteljskim objektima, trgovinama i informacijskim centrima, gastronomska ponuda, osobna sigurnost, i sl.

Turističke djelatnike smeta i odnos domicilnih gradova, koji kao jedinice lokalne samouprave za sada ne prepoznaju korist od sustava riječnih krstarenja niti iskazuju poseban interes za tom vrstom turizma. U tom smislu posebno je istaknut Vukovar, kao najveća riječna luka u Hrvatskoj. Predstavnici gradskih uprava načelno podržavaju razvoj ove, kao i drugih vrsta turizma koje donose dobrobit građanima, ali procjenjuju da od riječnih krstarenja lokalna zajednica za sada nema velike koristi.

Nakon obavljenih intervjua (2020. g.) s predstavnicima receptivnih turističkih agencija i tvrtkama za upravljanje destinacijama, te s predstavnicima turističkih zajednica, ravnateljima lučkih uprava i s lučkim kapetanima iz lokalnih kapetanija, iako su svi svjesni mogućnosti razvoja kruzing turizma na rijekama, u svoj njegovoj sveobuhvatnosti, dojam je da se njihovo viđenje kruzinga svodi samo na promet koji naprave kruzeri u riječnim lukama i poboljšanje upravljanja sadašnjim riječnim destinacijama i atrakcijama. Razvoj kruzinga kroz izgradnju flote manjih kruzera pod hrvatskom zastavom, te razvoj novih destinacija, pozdravljaju, ali ne smatraju realnim, u nekim srednjoročnim vremenskim okvirima.

Na kraju, pojava pandemije COVID 19 do temelja je uzdrmala brzorastuća tržišta kruzinga, kako na moru, tako na rijekama, a da odgovarajući odgovor na taj izazov još nije pronađen.

6.4. Krstarenja u doba korona virusa

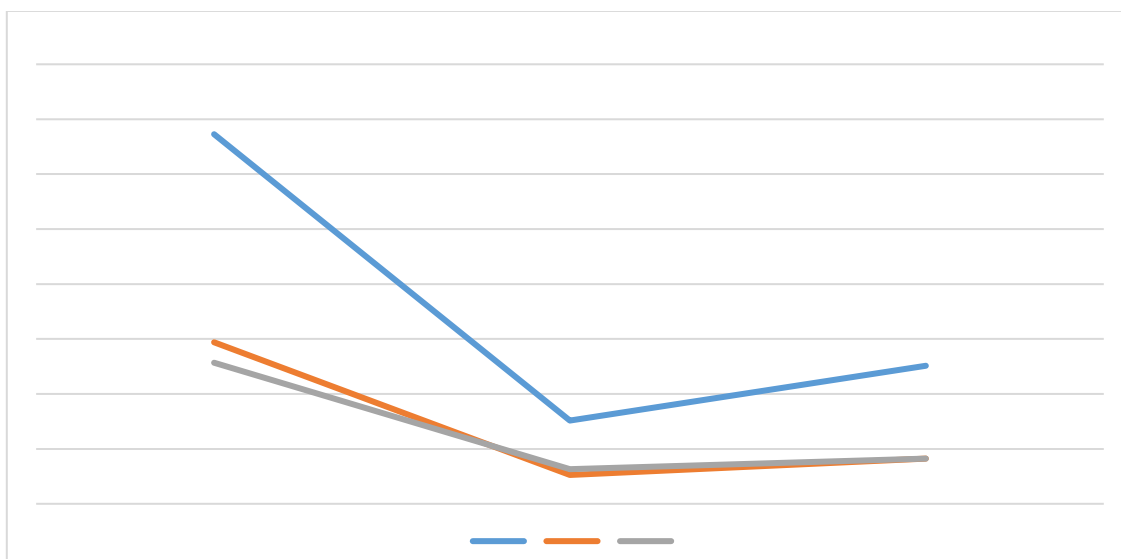
Do 2020. godine, krstarenja su bila najbrže rastući sektor turističke industrije. U posljednjih pet godina potražnja se povećala za 20,5%. Statistički podaci pokazuju da je u 2017. godini kruzerima putovalo oko 26,7 milijuna ljudi, i 2018. godini 28,5 milijuna,

a procjena za 2020. je iznosila 32 milijuna ljudi⁴⁵. Procjena ukupne vrijednosti svjetske krusing industrije u 2018. iznosila je oko 150 milijardi dolara⁴⁶.

Na globalnom tržištu krstarenja postoji preko 50 linija za krstarenje i više od 270 brodova, međutim, oko 75% tržišta kontroliraju tri glavna igrača: Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean Cruises Ltd. i Norwegian Cruise Line HLD. Te vodeće tvrtke nadgledaju carstvo svojih podružnica, koje su zajedno donijele 34,2 milijarde dolara prihoda u 2018. godini⁴⁷. Vrijednost po dionici koja se odnosi na najveća tri igrača u krusing industriji na početku 2020. godine iznosila je (1) 134,55, (2) 58,79 i (3) 51,35 dolara. Nakon pojave pandemije COVID-19, dolazi do značajnog financijskog utjecaja na prihode svih brodara, što bi mnogima od njih moglo otežati poslovanje i rezultirati stečajem.

Na Slici 6.1. je prikazan utjecaj pandemije na tri krusing organizacije.

Slika 6.1. Prikaz vrijednosti dionica u doba COVID-19 u tri najveće krusing organizacije



Izvor: Crocket, Z. (15.3.2020.) The Economics of Cruise Ships. *The Hustle*. Preuzeto s: <https://thehustle.co/the-economics-of-cruise-ships/> (9.12.2020.)

⁴⁵ Statista. Preuzeto s: <https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/> (9.12.2020.)

⁴⁶ CLIA Releases 2020 State of the Cruise Industry Outlook Report. (2019). Preuzeto s: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2019/december/clia-releases-2020-state-of-the-cruise-industry-outlook-report> (9.12.2020)

⁴⁷ CLIA Releases 2020 State of the Cruise Industry Outlook Report. (2019). Preuzeto s: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2019/december/clia-releases-2020-state-of-the-cruise-industry-outlook-report> (9.12.2020)

Slika 6.1. prikazuje drastičan pad vrijednosti dionica kod tri najveće kruzinge organizacije (1) Carnival Corporation, (2) Royal Caribbean i (3) Norwegian Cruise Line za vrijeme pandemije COVID -19.

Dionice za tri najveće organizacije za krstarenje iznosile su 1. travnja 2020. (1) 30,30\$, (2) 10,50\$ i (3) 12,60\$, otprilike 70-80% niže u odnosu na početak godine. Neznatno je bolje prošlo krajem lipnja 2020. godine, a vrijednosti su iznosile (1) 50,30\$, (2) 16,43\$ i (3) 16,42\$.⁴⁸

Kako su mnoge zemlje širom svijeta zatvorile svoje granice kao odgovor na COVID-19, tisuće putnika zadržano je na moru, dok su brodovi tražili luku za pristajanje. Sredinom ožujka gotovo sve svjetske države su zabranile kruzerima pristajanje u svojim lukama, a svi putnički brodovi sa stranim zastavama morali su napustiti luke. Kao posljedica toga, putnici su bili u karanteni na brodu gotovo mjesec dana prije nego što su vraćeni u domicilne zemlje. Bilo je brojnih drugih primjera, i dok su gotovo svi ovi putnici na krstarenju iskrcani u roku od mjesec dana, agonija članova posade trajala je narednih nekoliko mjeseci.

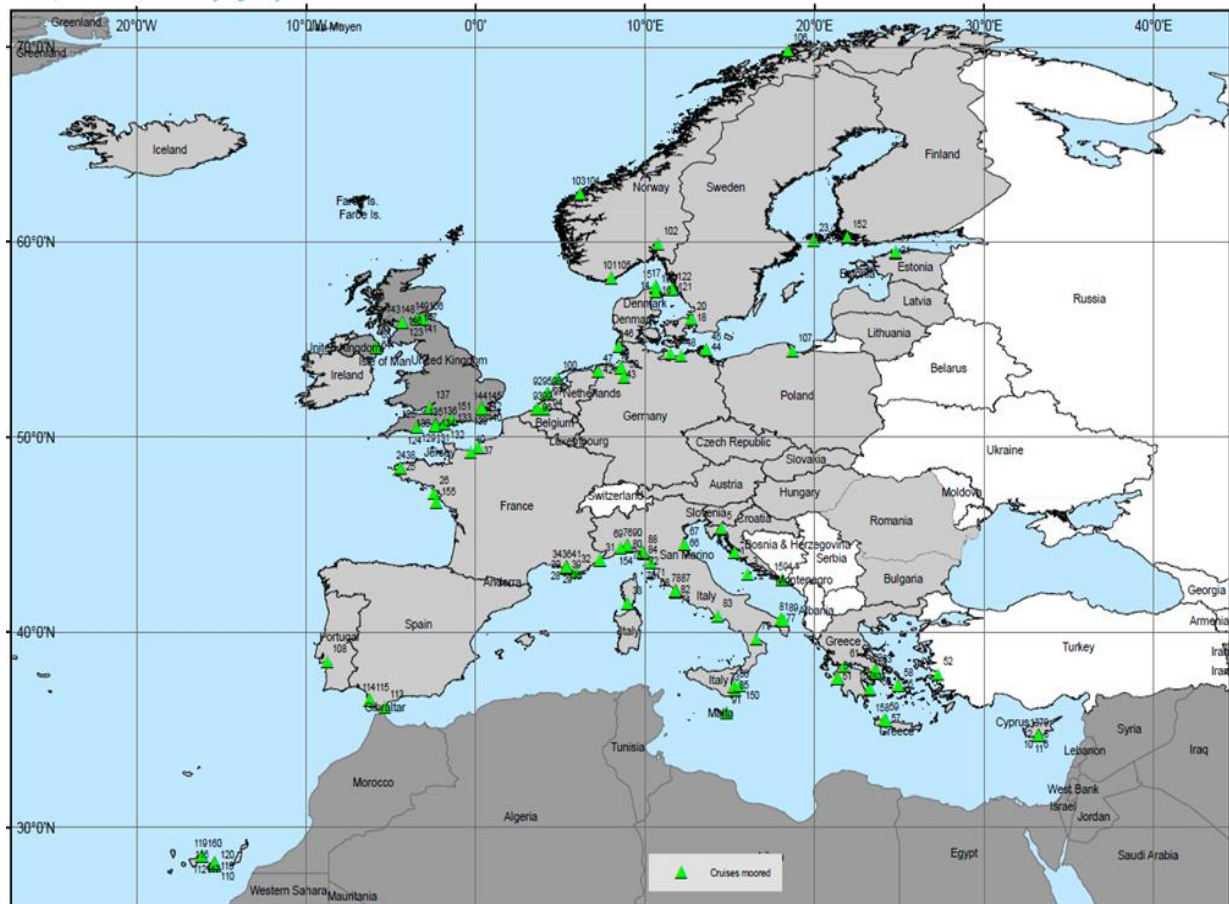
Stanje vezano za pandemiju stvorilo je velik stupanj neizvjesnosti i zabrinutosti u pogledu zdravlja i sigurnosti na brodovima za krstarenje. Još uvijek je u europskim lukama vezano 167 kruzera, čekajući razvoj situacije⁴⁹. Brodovi će sada trebati vjerodostojne protokole nadzora i praćenja sveobuhvatne sanitarne prakse uz redovite inspekcije, proširene medicinske kapacitete na brodu i povećano medicinsko osoblje. Također, očekuje se pojačana suradnja kruzinge agencija s javnim zdravstvenim tijelima širom svijeta na provođenju dogovorenih zdravstvenih uvjeta za siguran boravak putnika na brodu.

Slika 6.2. prikazuje brodove koji su za vrijeme pandemije COVID-19 morali usidriti u morskim lukama diljem Europe.

⁴⁸ Crocket, Z. (15.3.2020.) The Economics of Cruise Ships. *The Hustle*. Preuzeto s: <https://thehustle.co/the-economics-of-cruise-ships/> (9.12.2020.)

⁴⁹ European Maritime Safety Agency (2020). *Report: A cruises moored map September 14th 2020*. [www.emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu). Preuzeto s : <http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/covid19-impact.html> (14.09.2020.)

Slika 6.2. Prikaz izvješća Europske agencije za sigurnost plovidbe o usidrenim kruzerima na dan 14. rujna 2020. u Europi



Izvor: European Maritime Safety Agency (2020). *Report: A cruises moored map September 14th 2020.* [www.emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu). Preuzeto s: <http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/covid19-impact.html> (14.09.2020.)

Slika 6.2. prikazuje broj mjesta priveza morskih kruzera na dan 14. rujna 2020., dok čekaju rasplet situacije sa pandemijom.

Dva su glavna izvora prihoda za kruzere, prodaja karata koja čini 62% ukupnog prihoda i kupnja na brodu, poput alkoholnih pića, kockanja u kockarnicama, spa tretmana, aukcija umjetnina i izleta na obalu, koji čine preostali dio 38%⁵⁰. U prvom tromjesečju 2019. godine, tri najveće organizacije za krstarenje izvijestile su o prihodima od (1) 4,7, (2) 2,4 i (3) 1,4 milijarde dolara s neto prihodom od (1) 336, (2) 257 i (3) 118 milijuna dolara⁵¹.

⁵⁰ Crocket, Z. (15.3.2020.) The Economics of Cruise Ships. *The Hustle*. Preuzeto s: <https://thehustle.co/the-economics-of-cruise-ships/> (9.12.2020.)

⁵¹ Mathisen, M. (13.5.2019.). Cruise Lines 2019 Q1 Breakdown: By the Numbers. *Cruise Industry News*. Preuzeto s: <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/20843-cruise-lines-2019-q1-breakdown-by-the-numbers.html> (9.12.2020.)

Od veljače 2020. godine, na kruzerima se pojavilo nekoliko epidemija COVID-19, što je rezultiralo lošim imidžom u industriji krstarenja i padom vrijednosti dionica. Brodari su također bili opterećeni povratom novca zbog otkaza putovanja, povećanih troškova održavanja brodova, repatrijacije posade, i sl. Većina brodova za krstarenje privremeno je povučena iz upotrebe, ali koriste svoj pogon kako bi osigurali energiju za održavanje usluga na brodu, klimatizaciju, desalinizaciju te kako bi održali plovila u dobroj formi, što rezultira troškovima održavanja čak i kad ne plove.

Kako bi osigurali poslovanje u budućnosti, mnogi brodari kao mogućnost putnicima čija su putovanja otkazana zbog pandemije nude bonus kredite (ATP RiverCruises 115%, Viking Cruises 125%, Avalon Waterways i CroisiEurope 100%⁵²) umjesto povrata gotovine. Ti krediti su predviđeni da se koriste za buduće rezervacije kako bi se osigurao nastavak poslovanja. Prema izvješću UBS banke⁵³ objavljenom 31. ožujka 2020., oko 76 posto putnika čija su krstarenja otkazana zbog pandemije, odlučilo se za kredit za buduća putovanja, umjesto povrata novca.

Unatoč neizvjesnosti kada će se plovidba ponovno nastaviti putnici i dalje pokazuju interes za rezervacije za 2021. godinu. Anketa koju je proveo CLIA⁵⁴ pokazuje da je 75% od 4600 putnika na kružnim putovanjima zainteresirano za krstarenje nakon završetka krize izazvane virusom COVID-19.

Kako se situacija oko pandemije ne smiruje i države se nastavljaju baviti sve većim brojem izazova koji proizlaze iz COVID-19, utjecaji na poslovanje mogu u dogledno vrijeme promijeniti brojne industrije. Ne postoji jasan vremenski okvir za ponovno pokretanje krstarenja. Najveći fiksni trošak za kružne linije je gorivo, ali kao rezultat urušavanja cijene nafte tijekom ovog perioda, kružne linije mogu imati koristi od ovih nižih troškova.

U nastojanju da ponovo privuku putnike nakon ukidanja ograničenja putovanja, tvrtke će vjerojatno pojačanim reklamiranjem te smanjenjem cijena ići u tržišno natjecanje i borbu za putnike. Brodari na svojim web stranicama već oglašavaju velike popuste na

⁵² AmaWater Ways River Cruise Line(2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/AmaWaterways-79> (09.12.2020); Viking Cruises (2020).Preuzeto s : <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/Viking-Cruises-78> (09.12.2020); Avalon Waterways River Cruises (2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/Avalon-Waterways-66> (09.12.2020); CroisiEurope River Cruise (2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/CroisiEurope-85> (09.12.2020)

⁵³ UBS bank (2020). Preuzeto s: <https://www.ubs.com/global/en/search.html> (09.12.2020)

⁵⁴ Clia Reserch Highlights (2020). Preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/Infographics/Cruise-Research-Highlights> (09.12.2020)

pakete za 2021. godinu. Uz to, industrija će se morati posvetiti novim sigurnosnim protokolima koji mogu dramatično smanjiti rizik od bolesti.

Protokoli za smanjenje rizika zaraze od virusa COVID-19 među putnicima i posadom broda trebaju bi obuhvaćati čitav proces, od trenutka rezervacije do povratka putnika i posade njihovim kućama. Nacionalne politike za koje reguliraju prelazak i tranzit preko granica, također trebaju biti uzete u obzir kod planiranja krstarenja.

Razumno je očekivati postupni pristup ponovnom pokretanju krstarenja. Prilikom nastavka rada, brodovi za krstarenje će vjerojatno smanjiti dužinu putovanja, na tri do sedam dana i ograničiti broj posjeta lukama. Istražit će se spremnost i bolnički kapaciteti zemalja uključenih u itinerer, te uspostaviti aranžmane za prihvaćanje mogućih ili potvrđenih slučajeva korone na brodu, kao i moguće kontakte i sve ostale koji se žele iskrcati.

U skladu sa tim Europska komisija⁵⁵ je izdala preporuke za ponovo uspostavljanje krizinga. Za svaki brod koji plovi u vodama države članice EU, mora biti pripremljen plan za izvanredne slučajeve, te plan upravljanja krizom, koji mora biti dostavljen nadležnom tijelu barem jedne od luka uplovljavanja, kako bi se osigurala usklađenost s lučkim planom za hitne slučajeve u javnom zdravstvu. Prije nego što kružne linije nastave s radom, nadležna tijela u državama članicama EU-a i brodski operateri trebali bi osigurati da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- prije početka putovanja treba pratiti epidemiološku situaciju u svijetu, na odredištima brodova za krstarenje, kao i na mjestima podrijetla dolaznih putnika i posade;
- svaki brod za krstarenje mora imati plan za izvanredne situacije za slučaj izbijanja, prevencije i kontrole mogućih slučajeva zaraze virusom COVID-19;
- prije početka putovanja, brodar mora sa najmanje jednom lukom ticanja dogovoriti zajedničko postupanje u slučaju dijagnoze zaraze virusom COVID 19 na brodu, što uključuje liječenje na kopnu i moguću zračnu evakuaciju oboljelih putnika;
- prije početka putovanja, brodar mora osigurati mogućnost repatrijacije putnika i posade u lukama duž rute putovanja;

⁵⁵ Europska komisija (2020). *COVID 19; EU Guidance for Cruise Ship Operations*. Bruxelles, preuzeto s: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-cruise-guidance-27-07-2020.pdf> (09.12.2020)

- prije početka putovanja brodar mora dogovoriti mogućnost karantene u najmanje jednoj luci duž rute putovanja;
- prije početka putovanja potrebno je osigurati da kruzeri imaju odgovarajući laboratorijski kapacitet za ispitivanje zaraze virusom SARS-CoV-2 na brodu ili putem dogovora s obalnim laboratorijima, koji će se koristiti kada se sumnja da su zaraženi putnik ili član posade;
- sve osobe koje namjeravaju raditi na brodu (brodski časnici, članovi posade), kao i vanjski suradnici koji komuniciraju s putnicima ili posadom na brodu ili na kopnu, trebaju završiti obuku o virusu COVID-19;
- osnovni preduvjet za nastavak operacija krstarenja je trenutno prijavljivanje svih mogućih slučajeva zaraze, uključujući moguće slučajeve zaraze virusom COVID-19, sljedećoj luci podnošenja podnošenjem Pomorske deklaracije o zdravlju (MDH);
- bit će potrebno smanjiti broj putnika i posade na brodu kako bi se osiguralo održavanje mjera fizičkog distanciranja, te da bi se privremena izolacija i karantena putnika i posade odvijala pojedinačno u kabinama.⁵⁶

Teško je reći što će se dogoditi u budućnosti. S jedne strane, postoji velika želja i potreba brodara da se situacija sa kruzinkom što prije normalizira, te da se uspostavi normalno poslovanje. S druge strane, kod država u čije luke bi kruzeri trebali ponovno uplovjavati, postoji strah od transmisije pandemije sa putnika i članova posade na domicilno stanovništvo. Ipak, razvojem cjepiva i globalnom zaštitom stanovništva, u 2021. godini se može očekivati djelomična normalizacija rada i poslovanja, te ponovna uspostava dijela kruzink putovanja i to, prije svega, na morima u blizini emitivnih tržišta.

6.5. Rasprava

Riječni kruzink u Hrvatskoj se pojavljuje početkom 21. stoljeća. U tim se godinama javljaju prvi slučajevi sporadičnog pristajanja putničkih brodova, koji su u vremenu zaustavljanja od nekoliko sati, manje-više neorganizirano obilazili pristanišne gradove, prije svega Vukovar i Osijek. Osnovni prihodi od kruzink industrije dolaze potrošnjom putnika i posade, gradnjom i održavanjem brodova, plaćama zaposlenika i prihodima od poreza i ostalih davanja prema destinaciji ili domicilnoj državi.

⁵⁶ Europska komisija (2020). *COVID 19; EU Guidance for Cruise Ship Operations*. Bruxelles, preuzeto s: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-cruise-guidance-27-07-2020.pdf> (09.12.2020)

Na osnovu istraživanja recentne literature, statističkih podataka i razgovora sa dionicima sustava kruzinga na hrvatskim rijekama može se zaključiti da se u pojedinim segmentima riječnog kruzinga vidi značajan napredak. To se prije svega odnosi na potrošnju putnika i posade koja je direktno vezana uz broj turista i pristanaka brodova. Razvojem europske flote riječnih kruzera i potragom za novim destinacijama i atrakcijama koje bi privukle putnike, te boljom ponudom domicilnih turističkih agencija u organiziranju izletničkih tura na destinaciji, broj putnika i pristajanja kruzera u hrvatskim lukama jako raste, tako da je broj putnika u luci Vukovar porastao sa 400 u 2002. godini na 49 114 u 2019. godini (Slika 5.4.). Usporedno s povećanjem prometa, dolazi do unapređenja i u turističkoj ponudi destinacija uvođenjem, novih i prilagodbom postojećih atrakcija, koje su prilagođene turistima sa kruzera. I u segmentu plovidbenih uvjeta, učinjeni su pomaci, prije svega u uređenju pristaništa u Vukovaru, Osijeku i Sisku. Unatoč napretku, u većini segmenata koji su bitni za riječni kruzing, kako onih turističkih, tako i onih vezanih za samu plovidbu, mjesta za poboljšanje još uvijek ima. Koliko mjesta za napredak ima pokazuje istraživanje Instituta za turizam, po kojem su turisti u hrvatskim riječnim destinacijama dnevno (u prosjeku) trošili samo 11€⁵⁷, za razliku od turista sa kruzera u Dubrovniku koji je 2018. godine prosječno trošio 59 €. Na temelju istraživanja Instituta za turizam⁵⁸, ukupan prihod u 2013. godini, od kruzing turizma na rijekama iznosio je 1.174.000 €, što je prihod od lučkih pristojbi, naknade brodskih agenata, potrošnje putnika i članova posade na kopnu, turističkih agencija, itd.

Što se tiče prihoda od plaća zaposlenika kruzing kompanija, po obavljenim razgovorima pretpostavlja se da su prihodi relativno mali, jer službenih podataka o broju zaposlenih hrvatskih djelatnika na kruzerima nema, a procjene koje su iznesene u intervjuima sa djelatnicima kapetanija govore o broju do dvije stotine građana Hrvatske koji rade na tim kruzerima. Ista istraživanja su pokazala da prihoda od poreza i ostalih davanja prema destinaciji ili domicilnoj državi gotovo i nema. Kako u Hrvatskoj nema ni jednog broda registriranog za višednevni prijevoz turista, ostaju samo prihodi koje plaćaju brodovi prilikom pristanka u pojedinim lukama.

⁵⁷ Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam.

⁵⁸ Horak, S., Marušić, Z., Carić, H., Sever, I., Telišman, K. (2014). *Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam

Prihoda od gradnje i popravaka brodova također nema, jer je jedino dobro opremljeno brodogradilište smješteno u Sisku, daleko od glavnih plovnih putova kojima prolaze kruzeri.

Na osnovu provedenih istraživanja i intervjua riječni kruzina i prihode od kruzina mogu se podijeliti na dva segmenta. Prvi obuhvaća elemente kruzina koji obuhvaćaju broj putnika i broj pristajanja brodova u hrvatskim lukama i sa njima povezane prihode. U tom dijelu primjetan je stalni rast broja putnika, koji generira veću potrošnju putnika u destinaciji i povećanje prihoda lučkih uprava od pristajanja broda. U ovom segmentu treba unaprijediti ponudu destinacije, kako bi se potrošnja putnika u hrvatskim lukama približila potrošnji putnika sa kruzera u morskim lukama. Ovo je segment koji stalno raste s rastom europske flote riječnih kruzera i treba očekivati nastavak trenda rasta broja putnika i broja pristajanja brodova u hrvatskim lukama. Stalno poboljšavanje i širenje ponude u destinaciji odgovor je na povećanje prometa u lukama.

Drugi segment se odnosi na elemente kruzina kojih u Hrvatskoj još nema ili su na samom početku razvoja. To se odnosi na prihode od brodogradilišta, plaća djelatnika na kruzina kompanijama i prihoda od poreza prema sjedištu brodarka. Iz obavljenih razgovora sa dionicima riječnog i morskog kruzina, dolazi zaključak da je u ovom segmentu poticanja razvoja riječnog kruzina potrebna intervencija države, na način prilagodbe pojedinih propisa, uvođenja poticaja za gradnju brodova, te pojednostavljivanje postupka registracija brodova pod hrvatsku zastavu. Po prijedlozima iznesenim u intervjuima, postoji nekoliko načina za unapređenje ovog segmenta kruzina. Prije svega misli se na stvaranje poticajnih mjera za osnivanje brodarkih poduzeća za kruzina. Ovdje sugovornici spominju opcije osnivanja hrvatskih brodarkih kompanija, ali i privlačenje stranih brodarka da sjedište kompanije prebace u Hrvatsku. Zaključci dobiveni iz intervjua obavljenih sa dionicima riječnog kruzina podudaraju se sa zaključcima autorice dobivenim istraživanjem literature i dostupnih statističkih podataka.

6.6. Prijedlozi unapređenja kruzina na hrvatskim rijekama

Istražujući kruzina hrvatskim rijekama autorica je uvidjela da nema ponude višednevnih putovanja hrvatskim rijekama malim kruzerima. Osim Dunava i Drave do Osijeka, na kojima je razvijen klasičan kruzina, druge ponude nema.

Prijedlog autorice je da se po uzoru na male morske kruzere, stvore uvjeti za osnivanje jedne ili više obiteljskih brodarskih tvrtki, koje bi u svom posjedu imale manje plovilo, za višednevno krstarenje rijekama. Plovilo bi trebalo biti manjih dimenzija, uređeno za boravak 20 – 30 putnika. Manjim plovilom moglo bi se doći do dijelova rijeka i rukavaca nedostižnih za velike kruzere, te bi se na taj način, loša plovnost, prije svega Save i Drave, pretvorila u prednost.

Uvjete za razvoj kruzinga manjim plovilima treba stvoriti državna administracija, kako bi se kroz europska ili državna sredstva dali poticaji za gradnju malih kruzera na alternativne izvore energije te omogućili pristup kreditima sa poticajnim kamatama. Sličan način razvoja korišten je kod razvoja malih kruzera na moru, gdje je flota od dvadesetak starih brodova za vađenje pijeska, u dvadesetak godina, narasla više od deset puta.

U razvoju kruzinga na hrvatskim rijekama bitna je i uloga lokalne samouprave i lokalne zajednice koja se mora uključiti u stvaranje preduvjeta kako bi putnicima izleti na destinacijama bili zanimljivi. Dogovor lokalne uprave, lokalne turističke zajednice, turističkih agencija i brodara najbitniji je pri stvaranju ponude turistima sa kruzera. Uz lokalnog vodiča gosti mogu osjetiti pravi duh grada i njegove široke okolice, vidjeti njegovu pravu sliku, degustirati lokalna vina, probati jela karakteristična za pojedinu regiju.

Razvoj kruzinga malim plovilima je komplementaran klasičnom kruzingu kakav postoji na Dunavu i daje priliku turističkog razvoja uz čitav tok Save i Drave. To bi svakako doprinijelo i promociji čitave kontinentalne Hrvatske, jer bi sve destinacije i lokalne atrakcije bile dohvatljive jednodnevnim izletima. Promocija bi se razvijala kroz razne oblike medija (YouTube, Facebook, Instagram), velike *jumbo* plakate, tv reklame odnosno kratki 'filmčić' koji bi prikazao ljepotu koju posjeduje Slavonije, Baranja i Srijem. Kako sadašnja vremena nalažu, promocija putem influencera bila bi najbolja, jer bi njihovi „followeri“ iz prve ruke čuli o Slavoniji putem slika ili mini videa.

7. ZAKLJUČAK

Cilj diplomskog rada *Stanje i razvojne perspektive riječnog krizinga na području Hrvatske* je ispitivanje mogućnosti razvoja nove vrste turističke ponude, tj. riječnog krizinga na manjim plovilima, koja bi plovila po rijekama Savi, Dravi i Dunavu, te bi se time razvila mogućnost proširenja turističke ponude na područja uz tokove plovnih rijeka. Problemi kojima se bavio ovaj rad su nedovoljna iskorištenost turističkih potencijala u kontinentalnoj Hrvatskoj, te mogućnosti koje pruža krizing brodovima na rijekama za razvoj tih potencijala. Osim detektiranja mogućnosti razvoja, ovaj rad je prikazao i sve poteškoće koje treba ukloniti za dodatni razvoj krizing turizma.

U istočnom dijelu Hrvatske postoji relativno razvijen krizing velikim riječnim krizerima na Dunavu, ali u turističkoj ponudi nedostaje ponuda 'malog' krizinga rijekama, koji bi se obavljao manjim plovilima, kapaciteta do tridesetak putnika. U radu su postavljeni ciljevi na koje su u ovom diplomskom radu pokušalo odgovoriti na sljedeći način:

1. *Analizirati postojeće stanje riječnog krizinga u Hrvatskoj i njegove potencijale za razvoj.*

Ovim ciljem se autorica bavila u poglavljima 4. *Stanje krizinga u Hrvatskoj* i 5. *Uvjeti za razvoj krizinga na hrvatskim rijekama*. U krizing industriji prihodi se ostvaruju od brodogradnje, plaća djelatnika i brodaraca, te potrošnje putnika i posade u lukama. Hrvatsko gospodarstvo ostvaruje prihod samo u dijelu potrošnje putnika i posade u lukama, te malim dijelom u plaćama brodaraca. Promet putnika i broj pristajanja krizera riječnim lukama značajno raste, međutim danas je krizing velikim brodovima ograničen samo na dunavske luke Vukovar, Ilok, Aljmaš i Batinu, nešto manje na Osijek i izuzetno Sisak. Izgradnjom novih pristaništa, te pojačanim održavanjem plovnih putova, prije svega Save, mogao bi se značajno povećati i krizing potencijal čitave Posavine.

Za razliku od lučkog dijela krizinga, mali krizing na hrvatskim rijekama gotovo da i ne postoji. Na svim rijekama plovi nekoliko malih izletničkih plovila za jednodnevne izlete. Manjih krizera opremljenih za višednevno krstarenje nema, pa je i ova vrsta turizma tek na počecima. U Hrvatskoj ova vrsta turizma je još nerazvijena u odnosu na europske države. U tim državama je dobro organiziran riječni krizing i imaju veliki profit, dok u Hrvatskoj to nije praksa.

2. *Istražiti primjere dobre prakse riječnog kruzinga u Europi i malog obalnog kruzinga na Jadranu, te ih usporediti sa sadašnjim stanjem riječnog kruzinga u Hrvatskoj.*

Ovim ciljem se autorica bavila u poglavlju 3. *Primjeri dobre prakse riječnog kruzinga u Europi* i u poglavlju 4. *Stanje kruzinga u Hrvatskoj*. Sami početci riječnog kruzinga u Europi bili su šezdesetih/sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Europa je vodeća svjetska regija u riječnom kruzingu, a putovanja se najviše odvijaju na rijekama Rajni, Majni i Dunavu. Zadnjih godina potražnja za riječnim kruzingom ubrzano raste po stopi od desetak posto. Osnovni trendovi u riječnom turizmu su povećanje veličine i kvalitete brodova, unapređenje cjelovitog proizvoda riječnih krstarenja, visoka prosječna dob turista i stalan rast potražnje.

Dio hrvatske turističke ponude na Jadranu su i domaća turistička kružna putovanja. Ona obuhvaćaju putničke brodove za turistička kružna putovanja na višednevnom krstarenju po obalnom moru Republike Hrvatske. Flota malih kruzera je izvorni hrvatski brend i vrlo dobro je prihvaćena na zahtjevnom turističkom tržištu. Domaća su brodska krstarenja u Hrvatskoj danas među 50 najpoželjnijih putovanja na svijetu, prema časopisu *Traveler* (Horak i sur., 2007).

Autorica je usporedila situaciju s riječnim kruzingom u Hrvatskoj s onim u Njemačkoj, Francuskoj, Austriji i Mađarskoj. Navedene države imaju odlično razvijen riječni kruzing, te nema razloga zašto Hrvatska ne bi uzela za primjer iskustva iz tih država, a kako bi riječni kruzing u Hrvatskoj bio što primamljiviji za buduće turiste.

3. *Istražiti mogućnost realizacije rasta i razvoja kruzinga malim plovilima na hrvatskim rijekama.*

Na ovaj cilj se odgovaralo u poglavljima 5. *Uvjeti za razvoj kruzinga na Hrvatskim rijekama*, 6.3. *Rezultat istraživanja – intervju s dionicima* i 6.5. *Prijedlozi unapređenja kruzinga na hrvatskim rijekama*, gdje je autorica u razgovoru sa djelatnicima lučkih kapetanija, lučkih uprava, turističkih zajednica, doznala kako oni vide mogućnost razvoja kruzinga na hrvatskim rijekama, koji su glavni problemi i kako ih riješiti.

Razvoj kruzinga malim plovilima će biti jako teško potaknuti bez izrade i provođenja strategije razvoja riječnog kruzinga, u kojoj bi trebalo predvidjeti plan rješavanja plovnosti hrvatskih rijeka, te poticajne mjere za izgradnju riječnih kruzera hrvatskih brodara, na isti način kako je to godinama rađeno za morske brodare. U Strategiji

razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. – 2018.) predviđeno je da potpore brodarstvu treba ostvariti kroz zajedničke projekte inovacija u brodarstvu i brodogradnji, istraživanja i razvitka te zaštite okoliša, u kojima bi zajednički sudjelovali privatni investitori i država preko fondova za tu namjenu, ali još uvijek nema nikakvih rezultata. Lokalna samouprava mora prepoznati potencijale razvoja u ovom vidu turizma, prostorno planski predvidjeti nova pristaništa, zimovnike i marine, i pomoći u usaglašavanju planova i potreba brodara, lučkih uprava, turističkih agencija i domicilnih atrakcija.

Plovidba hrvatskim rijekama, putem turizma, kroz kruzinge, nautički turizam i marine ima veliki i stalno rastući potencijal, ali i prepreke koje treba ukloniti da bi se taj potencijal razvio. Plovidba rijekama je multidisciplinarno područje koje obuhvaća sigurnost plovidbe, zaštitu i održavanje prirodnih resursa, te turističku ponudu. U Hrvatskoj pristup toj materiji nije objedinjen, već se pojedina pitanja pokušavaju zasebno riješiti. Do trenutka kada su državna tijela zadužena za sigurnost plovidbe, prometne pravce i zaštitu okoliša ne usklade svoje djelovanje sa zainteresiranim jedinicama lokalne samouprave, turističkim i brodarskim gospodarskim subjektima, te uz potporu državnih poticaja, potencijal riječnog turizma se neće moći razviti u punom obliku.

Dakle, potencijali za razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj su veliki i nedovoljno iskorišteni. U pojedinim segmentima, kao što su, primjerice, izgradnja novih pristaništa i turistička ponuda na destinacijama, vidi se napredak koji rezultira sve većim godišnjim brojem putnika i pristajanja kruzera. Dunav je plovao gotovo cijele godine, Drava do Osijeka većim dijelom godine, a uz čišćenje plovnog puta na Savi moguće je osigurati plovnost i tom rijekom do Siska. Uz sadašnje trendove rasta potražnje i ponude na europskim rijekama i podršku daljnjem razvoju riječnog kruzinge iskazanu od strane svih važnijih dionika u tom sustavu, razvoj ovog vida turizma čini se izvjesnim i neupitnim.

LITERATURA

KNJIGE

1. Horak, S. (2013). *Međunarodni krizing turizam*. Zagreb: Veleučilište VERN'.
2. Horak, S. (2014). *Turizam i promet*. Zagreb: Veleučilište VERN'.
3. Jadrešević, V. (2001). *Turizam u interdisciplinarnoj teoriji*. Zagreb: Školska knjiga.
4. Zimić, D. (2017). *Plovila unutarnje plovidbe*. Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža.

STRUČNI I ZNANSTVENI ČLANCI

1. Dokl, A. i Dragičević, M. (2008). Analysis River Traffic in Croatia and Anticipated Future Trends. *Pomorski zbornik Journal of Maritime and Transportation Sciences*, 45(1), 181-196. Preuzeto s: [http://www.nasemore.com/wp-content/uploads/2018/04/11_Kovacic_Zekic_Volic.pdf](http://www.nasemore.com/wp-content/uploads/2018/04/11_Kovacic_Zekic_Violic.pdf) (10.07.2020)
2. Gračan, D. i Zadel, Z. (2013). Kvantitativna i kvalitativna analiza krizing turizma Republike Hrvatske: Pregledni rad *Pomorski zbornik*, 47-48. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/120357> (18.07.2020)
3. Kovačić, M., Zekić, A. i Violić, A. (2017). Analysis of Cruise Tourism on Croatian Rivers. *Naše more*, 64 (1 Supplement), 27-32. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/178429> (19.07.2020)
4. Luković, T. (2007). Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje. *Ekonomski pregled*, 58(11), 689-708. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/18087> (19.07. 2020)
5. Luković, T. (2008). Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog cruisinga. *Naše more*, 55(5-6), 233-248. Preuzeto s: <https://www.bib.irb.hr/792310> (19.07. 2020)
6. Vojvodić, K. (2006). Krstarenja europskim rijekama. *Naše more*, 53(1-2), 49-53. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/8136>

INTERNETSKI IZVORI

1. AmaWater Ways River Cruise Line (2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/AmaWaterways-79>, (09.12.2020)

2. Avalon Waterways River Cruises (2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/Avalon-Waterways-66>, (09.12.2020)
3. Brodosplit. Preuzeto s: <https://www.brodosplit.hr/hr/brodogradnja/brod-za-rijecna-putovanja/>, (20.09.2020.)
4. Clausing, J. (5.3.2020.). AmaWaterways launches newest ship. *TravelWeekly*. Preuzeto s: <https://www.travelweekly.com/River-Cruising/AmaWaterways-new-Nile-ship> (20.07.2020.)
5. CLIA (2016). *The Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA. Preuzeto s: http://www.cliadeutschland.de/pdf/2015/report_sperrfrist-25.06.2015.pdf, (22.08.2020)
6. CLIA (2017). *Browse Press Releases*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room>, (22.12. 2017)
7. CLIA (2019). *State of the Cruise Industry Outlook 2020*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2019/december/state-of-the-cruise-industry-outlook-2020> (20. 10. 2020)
8. CLIA (2018). *Travel Agent Cruise Industry Outlook Ninth Edition*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/docs/default-source/research/clia-2018-state-of-the-industry.pdf>, (03.09. 2020)
9. CLIA (2019). *2018 Global Passenger Report*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-global-passenger-report-2018.ashx> (18.09.2020)
10. CLIA (2019). *Ocean & River Cruise Review 2018*. London: CLIA. Preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/CLIA-Cruise-Review-2018-Published-2019> (18.09.2020)
11. CLIA (2019). *The Contribution of the International Cruise Industry to the global economy in 2018*. London: CLIA, preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019--final.ashx>, (20.07.2020)

12. *CLIA Releases 2020 State of the Cruise Industry Outlook Report*. (12.12.2019.).
Preuzeto s: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2019/december/clia-releases-2020-state-of-the-cruise-industry-outlook-report>, (9.12.2020)
13. *Clia Reserch Highlights* (2020). Preuzeto s: <https://cruising.org/-/media/Infographics/Cruise-Research-Highlights>, (09.12.2020.).
14. Crocket, Z. (15.3.2020.) *The Economics of Cruise Ships*. *The Hustle*. Preuzeto s: <https://thehustle.co/the-economics-of-cruise-ships/>, (9.12.2020.)
15. CroisiEurope Cruise (2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/CroisiEurope-85>, (09.12.2020.)
16. Das Stadtwerk Regensburg (2015) Preuzeto s: <https://www.das-stadtwerk-regensburg.de/logistik/>, (18.07.2020)
17. Das Stadtwerk Passau (2006). Preuzeto s: <https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/reedereien-kapitaene.html>, (18.07. 2020.)
18. emsa.europa.eu (2020). Preuzeto s: <http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/covid19-impact.html>, (14.09.2020.)
19. Europska komisija (2020). COVID 19; EU Guidance for Cruise Ship Operations. Bruxelles. Preuzeto s: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-cruise-guidance-27-07-2020.pdf>, (09.12.2020.)
20. Hot spot.net (2016). Preuzeto s: <http://hotspots.net.hr/2016/10/savrsene-ruralne-oaze-za-odmor-na-istoku-lijepe-nase/>, (27.07.2020.)
21. Hr.turizam.hr – Turistički news portal (2018). Preuzeto s: <https://hrturizam.hr/zlatna-penkala-slavonija-najljepsa-hrvatska-tajna-proglasena-za-najbolju-inozemnu-reportazu-u-tiskanim-medijima/>, (10.09.2020.)
22. Karst, K. (24.9.2016.). *The Scars of the Yugoslav Civil War*. (Blog)Preuzeto s: <https://www.camelsandchocolate.com/danube-river-balkans-cruise/>, (01.09.2020.)

23. Mathisen, M. (13.5.2019.). Cruise Lines 2019 Q1 Breakdown: By the Numbers. *Cruise Industry News*. Preuzeto s: <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/20843-cruise-lines-2019-q1-breakdown-by-the-numbers.html>, (9.12.2020.)
24. MedCruise Association (2019). *Cruise Activities in MedCruise Ports Statistic Report 2018*. Tenerife: MedCruise Association, str. 38. Preuzeto s: <https://www.medcruise.com/18-statistics-cruise-activities-in-medcruise-ports>, (04.09.2020.)
25. Pomorac.net (2016). Preuzeto s: <https://pomorac.net/2016/11/18/sufinanciranje-izgradnje-pristanista-u-vukovaru/>, (18.07.2020.)
26. PP-vransko-jezero.hr (2018). Preuzeto s: <http://www.pp-vransko-jezero.hr/hr/elektricni-brod-stigao-na-vransko-jezero/>, (01.09.2020.)
27. Prometna zona - Portal posvećen prometu i prometnoj znanosti (2007). *Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda*. Preuzeto s: <https://www.prometna-zona.com/zakon-o-plovidbi-i-lukama-unutarnjih-voda/>, (18.09.2020.)
28. Port de Paris Haropa (2012). Preuzeto s: <https://www.haropaports.com/en>, (16.07.2020.)
29. Rihelj, G. (14/06/2018). ZLATNA PENKALA / "Slavonija – najljepša hrvatska tajna" proglašena za najbolju inozemnu reportažu u tiskanim medijima. *Hr.turizam.hr – Turistički news portal*. Preuzeto s: <https://hrturizam.hr/zlatna-penkala-slavonija-najljepša-hrvatska-tajna-proglasena-za-najbolju-inozemnu-reportazu-u-tiskanim-medijima/>, (10.9.2020.)
30. River Cruise Advisor (2015). Preuzeto s: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2015/04/where-do-river-cruise-ships-dock-in-paris/>, (11. 04.2020.)
31. Statista. Preuzeto s: <https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>, (9.12.2020.)
32. Tomas istraživanje (2019). *Stavovi i potrošnja turista i jednodnevnih posjetitelja u Dubrovniku u 2018.godini*. Zagreb: Institut za turizam. Preuzeto s: http://www.tzdubrovnik.hr/lang/13/user_files/made/Tomas%20Dubrovnik%202018.pdf, (23.09.2020.)

33. TZ Vinkovci (2011). *Turistički brodovi*. Preuzeto s: <http://www.tz-vinkovci.hr/hr/srijem-i-slavonija/aktivni-odmor/turisticki-brod/> (28.12.2020.)
34. UBS bank (2020). Preuzeto s: <https://www.ubs.com/global/en/search.html>, (09.12.2020.)
35. Večernji list (2016). Preuzeto s: <http://www.vecernji.hr/slavonija/otkazan-dolazak-francuskog-kruzera-victor-hugo-u-slavonskibrod-944704>, (09.12.2020.)
36. Viking Cruises (2020). Preuzeto s: <https://www.cruisemapper.com/cruise-lines/Viking-Cruises-78>, (09.12.2020.)

OSTALI IZVORI

1. Baćac, R. (2011). *Priručnik za bavljenje seoskim turizmom*. Zagreb: Ministarstvo turizma RH.
2. Grigić, O. i Lipić, K. (2006). *Prostorni plan Parka prirode Kopački rit*. Osijek: Županijski zavod za prostorno planiranje OBŽ i Zavod za prostorno planiranje d.d Osijek.
3. HINA (13.4.2018). Najveći riječni kruzer pristao u Sisku: Dug je čak 110 metara... *24sata.hr*. Preuzeto s: <https://www.24sata.hr/news/najveci-rijecni-kruzer-pristao-u-sisku-dug-je-cak-110-metara-568939> (20.07.2020.)
4. Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I. (2015). *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb: Institut za turizam.
5. Horak, S., Marušić, Z., Krasić, D., Tomljenović, R., Kušen, E., Telišman-Košuta, N., Carić, H., Kesić, B., Komadina, P., Jugović, A. i sur. (2007). *Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj* (studija). Zagreb. Institut za turizam. Preuzeto s: <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>, (02.08.2020.).
6. Horak, S., Marušić, Z., Carić, H., Sever, I. i Telišman-Košuta, N. (2014). *Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
7. Jangjel, K. (2016). *Prometna ponuda i potražnja u riječnim lukama za prihvat brodova na krstarenjima*. (Diplomski rad). Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Preuzeto s:

<https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A552/datastream/PDF/view>, (02.08.2020.).

8. Jones, P., Comfort, D. i Hillier, D. (2016). *European river cruising and sustainability*. Gloucestershire (UK): University of Gloucestershire.
9. Komatina D. i sur. (2014). *Priručnik za plovidbu na rijeci Savi*. Preuzeto s: http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents_publications/publications/navigation_publication/prirucnik_za_plovidbu_na_rijeci_savi/e_pri_rucnik_za_plovidbu_na_rijeci_savi_latnica.pdf, (28.12.2020.)
10. Lučka kapetanija Vukovar (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar*. Vukovar: Lučka kapetanija Vukovar
11. Lučka kapetanija Osijek (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Osijek*. Osijek. Lučka kapetanija Osijek
12. Lučka kapetanija Sisak (2020). *Broj putnika na putničkom pristaništu Sisak*. Lučka kapetanija Sisak.
13. Majić, M. (2015). *Mogućnosti unaprijeđenje nautičkog turizma na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj* (Diplomski rad). Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Preuzeto s: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A148>, (28.12.2020.)
14. Matković, J. i Pranić, LJ. (2009). *Zanemareni segment turizma RH: Tuzemna višednevna krstarenja malim plovilima – preliminarno istraživanje*. Split: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu
15. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2008). *Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2016. godine*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
16. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2008). *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.* Preuzeto s: <https://mmpi.gov.hr/UserDocImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, (02.08.2020.)
17. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2013). *Posebna obrada podataka CIMIS*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
18. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Podaci iz Upisnika plovila unutarnje plovidbe*. Zagreb, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

19. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.
20. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strateška studija utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.*
Preuzeto s:
https://mmpi.gov.hr/UserDocImages/arhiva/1.%20SPUO%20Strategije%20prometnog%20razvoja%20Republike%20Hrvatske%202017.%20-%202030.%2027-09_17.pdf, (13.08.2020.)
21. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma (2008). *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019.* Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma
22. Muzej Vučedolske kulture (2017). *Izješće o radu Muzeja Vučedolske kulture za 2017. godinu.*
23. Orlić, F. (2018). *Domaća kružna brodska putovanja – stanje i razvojne perspektive* (Završni rad). Zagreb: Veleučilište VERN'.
24. Pravilnik o vrstama plovniha objekata nautičkog turizma (2019); Narodne novine 130/2017 i 25/2019. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2019_07_68_1369.html, (01.08.2020.)
25. *Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj 2008. – 2018.* (2008). Narodne novine 65/2008. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_06_65_2208.html, (01.08.2020.)
26. *Zakon o pružanju usluga u turizmu* (2017). Narodne novine 71-06-01/1-17-2, Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_12_130_2982.html, (01.08.2020)
27. *Zakon o turističkoj djelatnosti* (1996). Narodne novine 194/1, Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1996_01_8_119.html, (27.7.2020.)

POPIS SLIKA I TABLICA

POPIS TABLICA

Tablica 3.1. Broj putnika i noćenja na riječnim kruzerima u periodu 2016. - 2018. god.	13
Tablica 4.1. Usporedba broja putnika u razdoblju od 2008. - 2018. g. po regijama ..	22
Tablica 4.2. Putnici po kruzerima po nacionalnosti u periodu 2016. - 2018. god.	23
Tablica 4.3. Glavne luke po regijama po broju putnika	25
Tablica 4.4. Putnici po zemljama na Mediteranu	26
Tablica 4.5. Broj kruzin putnika u hrvatskim lukama	27
Tablica 4.6. Ukupan prihod od kruzin industrije u 2015. god. u Europi	28
Tablica 4.7. Broj brodova uključenih u domaća krstarenja u 2013. godine prema veličini	31
Tablica 4.8. Broj brodova uključenih u domaća krstarenja u 2015., 2016. i 2017. godini prema veličini	32
Tablica 5.1. Zadovoljstvo gostiju riječnih kruzera boravkom u Hrvatskoj.....	48
Tablica 5.2. Popis putničkih brodova unutarnje plovidbe koji plove pod hrvatskom zastavom.....	50
Tablica 6.1. SWOT analiza okruženja	57

POPIS SLIKA

Slika 3.1. Putnici na riječnim kruzerima po nacionalnosti u postotcima	12
Slika 3.2. Generacijski odnos prema riječnom kruzingu	16
Slika 3.3. Pokazatelj trenda popularnosti destinacije riječnog kruziniga	17
Slika 4.1. Broj putnika na kruzerima od 2009. do 2019. godine	22
Slika 4.2. Broj putnika po destinacijama	24
Slika 4.3. Raspodjela putnika po Mediteranu u 2018. godini	24
Slika 4.4. Promet kruzera raspoređen po zemljama Mediterana	26
Slika 4.5. Broj brodova uključenih u domaća krstarenja prema broju realiziranih putovanja u 2013. godini	31

Slika 4.6. Shema prikaza međuodnosa ruralnog turizma, seoskog turizma, te turističkog seoskog obiteljskog gospodarstva	34
Slika 5.1. Plovnost rijeka po kategorijama plovidbe	38
Slika 5.2. Putnička pristaništa na Dunavu i Dravi	41
Slika 5.3. Pristanište u Vukovaru	41
Slika 5.4. Broj putnika na putničkom pristaništu Vukovar	42
Slika 5.5. Broj pristajanja na putničkom pristaništu Vukovar.....	43
Slika 5.6. Broj putnika u Iloku, Aljmašu i Batini	43
Slika 5.7. Broj pristajanja u Iloku, Aljmašu i Batini	44
Slika 5.8. Broj putnika na putničkom pristaništu Osijek	44
Slika 5.9. Broj pristajanja kruzera u luci Osijek.....	45
Slika 5.10. Putničko pristanište u Sisku	46
Slika 5.11. Broj putnika na putničkom pristaništu Sisak.....	46
Slika 5.12. Putnički brod Danubius	53
Slika 6.1. Prikaz vrijednosti dionica u doba COVID-19 u tri najveće kruzinge organizacije	63
Slika 6.2. Prikaz izvješća Europske agencije za sigurnost plovidbe o usidrenim kruzerima na dan 14. rujna 2020. u Europi	65

PRILOZI

Prilog 1. – Pitanja za intervju djelatnicima lučkih kapetanija i lučkih uprava

Prilog 2. – Pitanja za intervju djelatnicima turističkih zajednica i turističkih agencija

Prilog 1. – Pitanja za intervju s djelatnicima lučkih kapetanija i lučkih uprava

1. Koji su danas osnovni problemi sa plovnošću hrvatskih rijeka?
2. Koje ga gaza trebaju biti brodovi koji mogu ploviti našim rijekama tijekom cijele godine čitavo vrijeme?
3. Kojih su dimenzija (otprilike) brodovi koji mogu osigurati smještaj tridesetak putnika?
4. Koliko dana godišnje ti brodovi mogu u sadašnjim uvjetima plovnosti rijeka doploviti od Dunava do Siska, Slavonskog Broda i Osijeka?
5. Postoje li u našim lukama kapaciteti za gradnju ili popravak takvih brodova?
6. Postoje li u našim lukama terminali za prihvat putnika?

Prilog 2. – Pitanja za intervju s djelatnicima turističkih zajednica i turističkih agencija

1. Po Vašem mišljenju, kakvo je trenutno stanje riječnog kruzinga na području kontinentalne Hrvatske?
2. Koji je najveći trenutni problem riječnog kruzinga?
3. Smatrate li da RH ima dovoljno resursa za razvoj kruzing turizma na hrvatskim rijekama?
4. Kako vidite trenutnu situaciju s kruzingom na hrvatskim rijekama?
5. Mislite li da osim kruzinga velikim kruzing brodovima, kapaciteta preko sto putnika, ima interesa i za putovanja hrvatskim rijekama manjim luksuznijim brodovima kapaciteta do tridesetak putnika? Na temelju čega?
6. Koji su danas glavni akteri i kreatori ponude kruzing turizma na hrvatskim rijekama i kakva je njihova uspješnost?
7. Koji su ključni problemi kruzinga na rijekama i s kojima se susrećete na poslu, odnosno koje su prepreke bile u prošlosti, koje su sada, a koje bi mogle biti u budućnosti?
8. Koji/kakvi su lokalni turistički trendovi i ima li elemenata koji idu u prilog razvoju riječnog kruzinga?
9. Na koji način bi se mogao kvalitetno potaknuti razvoj ovog oblika turizma u Hrvatskoj, te znate li postoje li neki oblici potpore (uključujući i EU fondove) koji bi to mogli podržati?
10. Koje su najveće prepreke razvoja turizma u Vašoj regiji?
11. Po Vašem mišljenju, koji su najveći potencijali ponude kruzing turizma na hrvatskim rijekama te kako vidite mogućnosti njegovog razvoja, odnosno na koji način mislite da ponuda može napredovati?

ŽIVOTOPIS

Franka Orlić rođena je 29. studenog 1994. god. u Rijeci. Srednjoškolsko obrazovanje pohađala je u Senju, gdje 2009. god. upisuje opću gimnaziju. Nakon srednje škole upisala je preddiplomski stručni studij Turizma na Veleučilištu VERN' gdje odmah nakon upisuje diplomski stručni studij MORT-a (Menadžment održivog razvoja turizma).

Tijekom studiranja za vrijeme ljetnih praznika odlazila je u inozemstvo kako bi stekla iskustva rada u turizmu i što bolje naučila strane jezike. Tako je 2016.g. radila u njemačkom gradu Weilburgu, 2017.g. odrađivala praksu u švicarskom gradu Stoosu, te 2018. i 2019. g. pohađala program Work and Travel group, gdje je radila u Sjedinjenim Američkim Državama.

Komunikativna je, voli učiti, ne boji se novih izazova, spremna je na suradnju, te na timski rad. Također je spremna na daljnje edukacije i usavršavanja, pouzdana je i odgovorna. Najdraži hobi su joj putovanja. Vještine i sposobnosti kojima vlada su rad na računalu gdje se aktivno koristi MS office paketima, aktivni govor i pisanje na engleskom jeziku, te pasivni govor i pisanje na njemačkom jeziku.