

## **Dr. sc. Joško Sindik**

Docent  
Znanstveni suradnik  
Institut za antropologiju  
Zagreb, Hrvatska

## **Mr. sc. Narcisa Manojlović**

Voditeljica Odjela za analitiku i statistiku  
Ministarstvo za demografiju, obitelj, mlade i socijalnu politiku  
Zagreb, Hrvatska  
E-mail: narcisa.manojlovic@zg.t-com.hr

## **Marica Klarić**

Voditeljica projekata  
Hrvatski zavod za zapošljavanje  
Ured za financiranje i ugovaranje projekata Europske unije  
Zagreb, Hrvatska  
E-mail: maricaklaric@yahoo.com

# **PERCIPIRANI UČINCI KRUZING TURIZMA KOD STANOVNIKA DUBROVNIKA**

UDK / UDC: 316.644:[338.48:656.61

JEL klasifikacija / JEL classification: L83, Z31

Prethodno priopćenje / Preliminary communication

Primljeno / Received: 2. studenog 2016. / November 2, 2016

Prihvaćeno za tisak / Accepted for publishing: 21. lipnja 2017. / June 21, 2017

## **Sažetak**

*Kruzing turizam može, uz pozitivne, rezultirati dugoročnim negativnim učincima po okoliš i život lokalnog stanovništva. U radu se analizira kako stanovnici Dubrovnika percipiraju razvoj i učinke kruzing turizma. Anketnom primjenom Skale utjecaja turizma (TIS) na uzorku od 122 stanovnika ljeta 2015. godine ispitano je postojanje povezanosti između pojedinih aspekata/percipiranih učinaka kruzing turizma i izabranih obilježja stanovnika: dobi, obrazovanja, radnog iskustva, broja članova obitelji, dužine življenja u Dubrovniku, udaljenosti stana/kuće od područja koja posjećuju turisti s kruczera te neposrednih iskustva s kruzing turizmom, kao i rodne razlike u latentnim dimenzijama kruzing turizma. Utvrđene su dobre osnovne metrijske karakteristike (pouzdanost i konstruktna valjanost) TIS-a. Nisu utvrđene statistički značajne rodne razlike u percipiranim aspektima kruzing turizma. Postoji manji broj*

*statistički značajnih povezanosti između aspekata/percipiranih učinaka kruzing turizma s odabranim socio-demografskim i drugim varijablama istraživanja. U žena su te povezanosti mahom niske i vrlo niske. U radu se ističu implikacije percepcija i stavova lokalnog stanovništva na razvoj turizma i važnost njihovog daljnjeg istraživanja.*

**Ključne riječi:** turizam, kruzing turizam, percepcija stanovništva, Dubrovnik.

## UVOD

Nautički turizam, a osobito turizam pomorskih krstarenja kao njegov sastavni dio, posljednjih je godina relativno često istraživana tema u turističkim zemljama koje bilježe, odnosno koje planiraju značajan porast ovog oblika turizma, koji se naziva i kruzing turizmom (engl. *cruising tourism*). Međutim, istraživanja kruzing turizma u Hrvatskoj i na teritoriju Dubrovnika još uvijek su malobrojna, pa ovaj članak nastoji istražiti upravo problematiku utjecaja kruzing turizma na dubrovačkom području, sa stanovišta domaćeg stanovništva.

Kruzing turizam ostvaruje najbrži rast u usporedbi s drugim oblicima turizma (Brida et al, 2012). U razdoblju od 2004. do 2014. godine svjetska potražnja za kružnim putovanjima narasla je s 13,1 milijuna na 22,0 milijuna putnika što iznosi +68 %, dok je u Europi narasla s 2,80 na 6,39 milijuna putnika, što je porast od +129 % (CLIA, 2015). Rezultati dinamičnog rasta kruzing turizma na Sredozemlju, koji ostvaruje iznadprosječne rezultate, itekako se osjećaju na hrvatskom dijelu Jadrana, a posebno u Dubrovniku i Korčuli (Ban i dr., 2014). Dosadašnji je rast krstarenja u Dubrovniku oscilirao, ali je u prosjeku bio izrazito dinamičan. Prosječna godišnja stopa rasta u desetogodišnjem razdoblju 2003. – 2013. godine bila je visokih 11,5 % (Ban i dr., 2014, prema statističkim podacima Lučke uprave Dubrovnik, 2014).

Turizam je u Dubrovačko-neretvanskoj županiji po prihodima, zaposlenosti i izveznoj orijentiranosti u samom vrhu regionalnoga gospodarstva, a kruzing turizam njegov je bitan segment, s tim da na Dubrovnik otpada više od 70 % kruzing turizma na razini Hrvatske i više od 90 % na razini Dubrovačko-neretvanske županije, proizvedeći značajne izravne i neizravne ekonomske utjecaje na sam grad i ukupni regionalni turizam. Prosječni udio turista s kruzera u dnevnim migracijama tijekom ljeta iznosi 11,8 %, a u vremenu njihove maksimalne prisutnosti, obično oko 13 sati, njihov udio je 54,7 %. (Đukić & Jerković, 2008). S godišnjim pristajanjem oko 700 brodova i preko 1.000.000 putnika, uz ograničene prostorne, prometne, urbane, tehničke i organizacijske kapacitete, te izrazitu sezonalnost (šest mjeseci: svibanj – listopad, četiri dana u tjednu: srijeda, petak, subota i nedjelja, pet sati u danu: kasno prijepodne – rano poslijepodne), granice održivosti ovog oblika turizma i mogućnosti daljnjeg razvoja na destinaciji kao što je Dubrovnik postaju ozbiljno pitanje (Ban i dr., 2014). Povećanje broja mega brodova (za više od 2.000 putnika), velika koncentracija kruzera u luci, neodgovarajuća organizacija i ograničene

mogućnosti primjerenog prijema velikog broja turista s kruzera posljednjih su godina doveli do pitanja prevladavaju li pozitivni ili negativni učinci kruzining turizma na ostale oblike turizma, gospodarstvo u cjelini, okoliš i život lokalnog stanovništva (Peručić i Puh, 2012; Pavlič, 2013).

Dubrovnik treba upravljati kruzining turizmom na način koji će osigurati održavanje i unapređivanje kvalitete života u lokalnoj zajednici. Uz objektivne, potrebno je voditi računa o subjektivnim učincima kruzining turizma, zbog čega se i provode istraživanja stavova i percepcija stanovnika, kojih je za područje Dubrovnika bilo razmjerno malo, premda te spoznaje mogu značajno pridonijeti održivom razvoju kako kruzining turizma, tako i turističke destinacije u cjelini.

Zbog toga je osnovna svrha ovog rada bila analizirati kako stanovnici Dubrovnika percipiraju razvoj i učinke kruzining turizma. Prvi cilj ovog rada bio je utvrditi osnovne metrijske karakteristike (pouzdanost i konstruktivnu valjanost) korištene Skale utjecaja turizma (TIS), koja se odnosi na percepcije više aspekata kruzining turizma. Drugi cilj rada bio je provjeriti postojanje povezanosti između pojedinih aspekata/percipiranih učinaka kruzining turizma i odabranih socio-demografskih i drugih obilježja stanovnika: dobi, stupnja obrazovanja, dužine radnog iskustva, broja članova obitelji, dužine življenja u Dubrovniku, udaljenosti stana/kuće od pojedinih gradskih područja na kojima se koncentriraju turisti s kruzera, te njihovih neposrednih iskustva s kruzining turizmom i turistima s kruzera. Konačno, utvrdit će se i rodne razlike u latentnim dimenzijama kruzining turizma.

Pretpostavljeno je da će latentne dimenzije upitnika pokazivati relativnu podudarnost s izvornim skalama upitnika TIS. Također, pretpostavljeno je da ne postoji povezanost između ispitanih aspekata/percipiranih učinaka kruzining turizma sa spomenutim socio-demografskim i drugim varijablama istraživanja. Konačno, pretpostavili smo nepostojanje rodni razlika u percipiranim učincima kruzining turizma.

## PREGLED LITERATURE

Različiti autori različito kategoriziraju pozitivne i negativne učinke turizma. Najčešće se navode tri temeljne kategorije: ekonomski utjecaji, utjecaji na okoliš te društveni i kulturni utjecaji (Murphy, 1983; Gunn 1988; Gursoy, Chi & Dyer, 2009), koji su međusobno povezani, tako da se promjena u jednoj komponenti odražava u svima (Zaei & Zaei, 2013). Uz pozitivne, stanovništvo turističke destinacije trpi i negativne ekonomske učinke: posljedice neravnomjernog razvoja, sezonalnog zapošljavanja, rasta cijena proizvoda i usluga, poskupljenja i prodaje nekretnina itd., što utječe na način života i migracijska kretanja. Prilagodba autentičnih običaja i tradicijskih vrijednosti potrebama turizma, čime se narušava identitet i autentičnost destinacije, ima društvene i kulturne, ali dugoročno može imati i neželjene ekonomske posljedice. Nepoželjni utjecaji turizma na okoliš (onečišćenje voda, zraka, problemi

zbrinjavanja otpada, degradacija prostora, oštećenja povijesnih i arheoloških lokaliteta, prenapučenost i ostali ekološki problemi), osim negativnih ekonomskih posljedica, mogu bitno umanjiti kvalitetu života lokalnog stanovništva i održivi razvoj lokalne zajednice (Blažević, 2007).

Stavovi i reakcije stanovništva na razvoj turizma mijenjaju se kroz vrijeme, o čemu postoje različiti teorijski pristupi. Doxey's Irridex model opisuje četiri glavne faze razvoja turizma: euforija (inicijalni razvoj), apatija (turizam se razvija i postaje dio života), nelagodnost (turizam otežava svakodnevni život i uzrokuje probleme) te mogući antagonizam (odnos prema turizmu prerasta u konflikt i širi se anti-turističko ponašanje) (Doxey, 1975, prema BeniĆ, 2011). Teorija životnog ciklusa turističke destinacije (Butler, 1980) analizira turističke aktivnosti kroz sukcesivne faze: istraživanje, uključivanje, razvoj, konsolidacija, stagnacija i pad, koji u nekim slučajevima može prijeći u fazu pomlađivanja. S tim su povezani i stavovi lokalnog stanovništva koji se kreću od početnih pozitivnih do negativnijih, kako raste zabrinutost zbog štetnih dugoročnih efekata turizma po okoliš, socijalnu zajednicu i drugo.

U pogledu kruzinger turizma, zbroje li se svi pozitivni učinci i nepovoljne posljedice (mjerljive i nemjerljive, trenutačne i dugoročne), ocjenjuje se da je rezultat što ga donosi kruzinger turizam pozitivan, ali je potrebno unaprijed računati na posljedice s negativnim predznakom, kontrolirati sve procese i njima sustavno upravljati prihvatljivim tehničko-tehnološkim-procesnim rješenjima, koja doduše imaju svoju cijenu i potrebno je dobro ih poznavati, htjeti i znati primjenjivati. Međutim, kruzinger turizam se dosad u Dubrovniku uglavnom događao, a takav je pristup razvoju turizma neodrživ (Ban i sur., 2014).

Najzapaženiji problem u Dubrovniku je velik broj turista s kruzera koji se nađu na malom prostoru, stvarajući uska grla i dugotrajne zastoje na ulasku i izlasku iz gradske jezgre, što postaje velik problem za stanovnike Dubrovnika (Horak i dr., 2007; Marušić i dr., 2008; Perućić & Puh, 2012) i predstavlja negativan publicitet za dubrovački turizam.

Vrlo zapažen problem su i negativni utjecaji kruzinger turizma na okoliš. Negativni učinci, a pogotovo rizici od ekoloških posljedica su kompleksni jer se ne sastoje samo od zbroja rizika od štetnih utjecaja različitih supstanci nego i od niza sinergijskih učinaka čije se dimenzije, ukupan učinak i težina njegovih posljedica ne mogu unaprijed predvidjeti u cijelosti (Leburić i sur., 2006). Pojedine analize troškova koji se odnose na okoliš i lokalnih ekonomskih benefita upućuju da su za lokalnu zajednicu u Republici Hrvatskoj troškovi i do sedam puta veći od financijskih koristi (Carić, 2010; Carić & Mackelworth, 2014).

Geneza koncepta zaštite životne sredine proširena na tzv. održivi razvoj smatra se nužnim okvirom za upravljanje destinacijskom ponudom, a ciljevi održivog razvoja turizma su: zadovoljiti potrebe i unaprijediti kvalitetu života lokalnog stanovništva, očuvati socio-kulturni identitet lokalnih zajednica, razviti visoko kvalitetan turistički proizvod, unaprijediti kvalitetu doživljaja turista, te čuvati resurse kako bi ih i budući naraštaji mogli koristiti (Jackson, 2013, citirano

prema Ljubičić, 2016). Smatra se da se povijesnom jezgrom grada, premda je ista resurs iznimne vrijednosti, do danas nije adekvatno upravljalo, što se argumentira sve češćim prigovorima građana i kulturne elite (Ljubičić, 2016), kao i upozorenjima UNESCO-a. U svojoj nedavnoj studiji UNESCO zahtijeva da se maksimalni broj turista s kruzera odredi na temelju analize održivog kapaciteta gradske jezgre i sigurnosnih zahtjeva, ali da ne bi smio prelaziti broj od 8.000 turista dnevno, tražeći da se po potrebi to pitanje i normativno uredi (UNESCO-ICOMOS, 2015). Briga i o ostalim gospodarskim, društvenim i prirodnim resursima imperativ je održivog razvoja ove destinacije koja treba zadržati orijentaciju na kvalitetu umjesto kvantitete (Đurković, 2007).

Objektivni i subjektivni negativni učinci kruzning turizma nepovoljno se odražavaju na brojne ekonomske i društvene aspekte, tako da se i u Dubrovniku očituje tzv. paradoks kruzning turizma, jer usprkos njegovim gospodarskim učincima koji su nesporni (Ban i dr., 2014) lokalno stanovništvo iskazuje zabrinutost zbog rasta broja kruzera (Šerić & Režić, 2014).

Zadovoljstvo stanovnika i različitih kategorija turista iznimno je važna varijabla za održivi razvoj turizma. Korištenjem *fuzzy* modela linearnog programiranja, uzimajući u obzir koeficijent zadovoljstva obje skupine aktera (onih koji izravno ostvaruju prihode od turizma i stoga teže što većoj iskorištenosti resursa i drugih: gostiju u hotelskim i ostalim smještajnim objektima, putnika s kruzera, izletnika i lokalnog stanovništva) koje imaju suprotstavljena očekivanja i čije je zadovoljstvo obrnuto proporcionalno te povezano s nizom ograničenja, tj. s nižim stupnjem iskorištenosti resursa jer to utječe na kvalitetu boravka u destinaciji, pojedini autori izračunavaju vrijednosti održivog kapaciteta/optimalnog korištenja smještajnih, prometnih i povijesno-kulturnih resursa grada Dubrovnika (Ban i dr., 2014). Tako se došlo do ograničenja iskorištenosti hotelskih kapaciteta od 89,8 %, iskorištenosti kapaciteta ostalih smještajnih objekata od 84,7 %, te mogućnosti prihvata 42,8 % maksimalnog broja turista s kruzera, a da se pri tome ne naruši kvaliteta boravka u razdoblju najvećeg turističkog opterećenja destinacije (u glavnoj turističkoj sezoni). Međutim, zaključuje se da se ravnomjernijom distribucijom potražnje tijekom godine/tjedna/dana i odgovarajućim upravljanjem kretanjem posjetitelja i vozila u destinaciji može prihvatiti i veći broj turista s kruzera, a da se ne naruši održivost i atraktivnost destinacije, na zadovoljstvo lokalnog stanovništva i svih turista u Dubrovniku (Ban i dr., 2014). U svakom slučaju, u Dubrovniku je nužno implementirati odgovarajući način upravljanja kruzning turizmom, kako bi se osigurao razvoj i stacionarnog i kruzning turizma, zajedno s kvalitetom života u lokalnoj zajednici.

Premda interes za upravljanje složenim odnosima i međutjecajima u turističkim destinacijama raste, znanja potrebna da se lokalna zajednica uključi u proces razvoja turizma smatraju se nedostatnima (Presenza, Del Chiappa i Sheehan, 2013).

Smatra se da se relativno kasno počelo s istraživanjima percepcija, mišljenja i stavova lokalnog stanovništva o razvoju krusing turizma i njegovim eksternalijama i da je takvih istraživanja nedostatno (Diedrich, 2010; Gatewood & Cameron, 2009; Brida et al, 2012). Donedavno su se više istraživali gospodarski i ekološki učinci krusing turizma i utjecaji na okoliš, a rjeđe društveni utjecaji na turističke destinacije (Peručić i Puh, 2012). Posljednjih godina s osvještavanjem negativnih učinaka raste broj istraživanja o štetnim utjecajima na okoliš (Carić, 2010; Brida & Zapata, 2010) te o negativnim utjecajima na stacionarni turizam, imidž destinacije i kvalitetu života stanovnika (Pavlič, 2013). Istraživanja stavova stanovništva i turista o krusing turizmu i njegovim učincima mogu značajno pridonijeti boljem upravljanju, kako krusing turizmom, tako i razvojem destinacije u cjelini.

## METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

Sudionici istraživanja izabrani su metodom namjernog uzorka stanovnika Dubrovnika, obuhvativši ukupno 122 odraslih osoba (dob >18) od čega 47 muškaraca i 75 žena, među kojima 52 osobe srednjeg ili višeg obrazovanja te 70 visoko obrazovanih osoba, ukupnog dobnog raspona 20-76 godina, radnog iskustva u rasponu 0-46 godina, a većina sudionika oba spola živi u kućanstvima s 3-4 člana domaćinstva.

Upitnici su distribuirani putem elektronske pošte tijekom ljeta 2015. godine (u jeku turističke sezone), s ostvarenim odazivom od 83 % ispunjenih upitnika. Sudionicima je garantirana anonimnost i istaknuta je znanstvena svrha istraživanja. Također, sudionicima je istaknuta mogućnost postavljanja pitanja vezano uz različite nejasnoće u vezi pojedinih pitanja, što najčešće nije bilo potrebno.

Kao metoda prikupljanja podataka, za potrebe istraživanja prilagođena je i prevedena na hrvatski jezik verzija *Tourism Impact Scale* (Skala utjecaja turizma, u daljem tekstu TIS), prvotno korištena za mjerenje utjecaja turizma na okoliš te ekonomskih, društvenih i kulturnih utjecaja (Gursoy & Rutherford, 2004; Dyer et al., 2007), koja je prilagođena za primjenu upravo u području krusing turizma (Brida et al, 2012).

Cjelokupni anketni upitnik se sastojao od dva dijela. Prvi dio sadržavao je socio-demografske varijable: spol, dob, stupanj obrazovanja, godine radnog iskustva, broj članova obitelji, godine boravka u Dubrovniku; udaljenost mjesta stanovanja od luke Gruž, kao i od Starog grada i drugih najposjećenijih turističkih područja; jesu li članovi njihove obitelji zaposleni/povezani s krusing turizmom, imaju li stanari i članovi njihovih obitelji kontakte s turistima s kruzera u svojem svakodnevnom životu, te jesu li sami sudionici ranije sudjelovali u kružnim putovanjima.

Drugi dio upitnika se sastojao od 25 tvrdnji (TIS) o percepcijama rezidenata o socio-ekonomskim, društvenim i kulturnim, ekološkim utjecajima kruzing turizma te o gužvama prouzročnim učincima („crowding-out“ učincima).

Odgovori su davani na petostupanjskoj ljestvici Likertova tipa (od 1 = uopće se ne slažem do 5 = u potpunosti se slažem). Da bi se provjerila jasnoća upitnika i njegov prijevod na hrvatski jezik, u smislu razumljivosti, pilot-test je proveden s malom skupinom stanovnika, u kojem se pokazalo da su čestice u vrlo visokoj mjeri razumljive sudionicima.

### Statističke analize

Sve statističke analize provedene su statističkim paketom IBM SPSS 24.0. Kao mjera interne konzistencije (pouzdanosti) upitnika Skala utjecaja turizma (TIS) korišten je Cronbachov alfa koeficijent. Faktorskom analizom (metoda glavnih komponenti, Varimax rotacija, s prethodno provedenim Bartlettovim i Kaiser-Meyer-Olkinovim testom) utvrđene su latentne dimenzije koje reprezentiraju prostor definiran česticama upitnika. Deskriptivna statistika primijenjena je na ukupne rezultate u latentnim dimenzijama TIS-a, koji su izračunani metodom regresijskih faktorskih bodova. Za utvrđivanje rodni razlika u percipiranim utjecajima kruzing turizma, korištena je kanonička diskriminacijska analiza. Spermanovim koeficijentom korelacije provjerena je međusobna povezanost između pojedinih aspekata (dimenzija ili skala) kruzing turizma i ostalih socio-demografskih i drugih varijabli obuhvaćenih ovim istraživanjem. Sve razlike komentirane su na razini rizika pogreške u procjeni  $p < 0,05$ .

## REZULTATI ISTRAŽIVANJA

Struktura sudionika istraživanja s obzirom na osnovna socio-demografska obilježja: spol, dob, godine radnog iskustva i stručnu spremu prikazana je u tablici 1.

Tablica 1.

Sociodemografska obilježja ispitanika u uzorku

Obilježja ispitanika		Muškarci	Žene
Spol	f	47	75
Dob (godine)	M	46,45	43,67
	SD	10,89	13,08
	raspon	20-70	21-76
Obrazovanje	srednja, viša/bacc.	25	27
	visoka, mr., dr.	22	48
Radno iskustvo (godine)	M	20,49	17,19
	SD	11,54	11,55
	raspon	0-44	0-46

Kao preduvjet za operacionalizaciju **ciljeva** istraživanja, provjerene su glavne metrijske karakteristike (pouzdanost i konstruktna valjanost) upitnika Skala utjecaja turizma (TIS), koji prethodno nije korišten na hrvatskoj populaciji. Proveden je postupak analize glavnih komponenti s Varimax rotacijom (5 iteracija), nakon što je prethodno utvrđeno da je uzorak pogodan za faktorizaciju Bartlettovim testom sfericiteta ( $\chi^2=2636,11$ ;  $df=300$ ;  $p<,000$ ) i Kaiser-Meyer-Olkinovom mjerom ( $,904$ ). Broj faktora određen je prema Guttman-Kaiserovu kriteriju te u odnosu prema interpretabilnosti faktora. Nakon provedene analize (tablica 2), dobivena su četiri faktora koji objašnjavaju ukupno 71,3 % ukupne varijance. Nakon rotacije, prvi faktor objašnjava najviše, 33,4 % ukupne varijance, drugi 14,6 %, treći 12,6 % i četvrti 10,7 % ukupne varijance. Na temelju varijabli kojima su saturirane glavne komponente, prvi faktor (12 čestica) nazvan je Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život, drugi (4 čestice) Djelovanje na okoliš, treći (3 čestice) Investicije i zapošljavanje, te četvrti (3 čestice) Kriminal, prometne nesreće i troškovi. Isključene su dvije čestice izvornog upitnika, jedna koja se odnosi na socio-ekonomski aspekt (Utječu na svakodnevni život / *Influence daily life*) te na crowding-out učinke (Koristi od kruzinger aktivnosti odlaze vanjskim poduzetnicima / *The benefits from cruise activity end to external entrepreneurs*). Sve dobivene latentne dimenzije pokazale su i zadovoljavajuću pouzdanost, koja varira od srednje visoke do visoke (tablica 2).

Tablica 2.  
Faktorska struktura i pouzdanost upitnika Skale utjecaja turizma (TIS) u ovom istraživanju

Varijable (utjecaji kruzera i kruzinger turizma)	Faktori			
	1	2	3	4
3. Društveni i kulturni utjecaji [Pridonose poboljšanju sigurnosnog standarda u destinaciji]	<b>,835</b>			
3. Društveni i kulturni utjecaji [Pridonose poboljšanju društvenog i kulturnog života u lokalnoj zajednici]	<b>,828</b>			
3. Društveni i kulturni utjecaji [Poticu valorizaciju lokalne tradicije i autentičnosti]	<b>,828</b>			
3. Društveni i kulturni utjecaji [Povećavaju broj kulturnih i sportskih događaja]	<b>,808</b>			
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na povećanje kvalitete života]	<b>,799</b>			
3. Društveni i kulturni utjecaji [Pridonose povećanju kvalitete lokalnog turizma i komercijalne infrastrukture]	<b>,782</b>			
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na poboljšanje zaštite i valorizacije povijesne baštine]	<b>,766</b>			
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na poboljšanje javnih usluga]	<b>,718</b>		,354	
1. Socio-ekonomski utjecaji [Poticu povećanje životnog standarda]	<b>,639</b>		,442	
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na poboljšanje infrastrukture (ceste, komunikacije, vodovod, itd)]	<b>,634</b>		,548	
3. Društveni i kulturni utjecaji [Povećavaju poznatost kulturnih i drugih informacija u lokalnoj zajednici]	<b>,630</b>		,398	



1. Socio-ekonomski utjecaji [Povećavaju naše raspoložive prihode]	,614		,515	
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na bolju prodaju kuća u gradu i okolnim selima]	,609		,308	
4. Utjecaji na okoliš [Poboljšavaju zaštitu okoliša]	,596	-,410		
2. "Crowding-out" učinci [Imaju negativne učinke na ostale relevantne projekte]	,560			,491
4. Utjecaji na okoliš [Dovode do povećanog onečišćenja okoliša i mora]		,932		
4. Utjecaji na okoliš [Dovode do pogoršanje stanja u ekosistemu (štete na tlu, flori i fauni)]		,879		
4. Utjecaji na okoliš [Povećavaju količinu otpada]		,879		
4. Utjecaji na okoliš [Povećaju zagušenja u javnim i rekreacijskim zonama]		,854		
1. Socio-ekonomski utjecaji [Povećavaju mogućnosti zapošljavanja]	,437		,714	
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na povećanje javnih investicija i investicija u infrastrukturu]	,383		,706	
1. Socio-ekonomski utjecaji [Utječu na povećanje privatnih investicija i investicija u infrastrukturu]	,391		,685	
2. "Crowding-out" učinci [Dovode do povećanja prometnih nesreća]				,827
2. "Crowding-out" učinci [Dovode do povećanja kriminala u Gradu]				,752
2. "Crowding-out" učinci [Dovode do povećanja troškova života u Gradu]				,744
Karakteristični korijeni	8,35	3,65	3,15	2,66
Postotak objašnjene varijance	33,4	14,6	12,6	10,7
Pouzdanost (Cronbachov alfa)	0,934	0,789	0,810	0,751

Legenda: Faktori: 1 - Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život, 2 - Djelovanje na okoliš, 3 - Investicije i zapošljavanje, 4 - Kriminal, prometne nesreće i povećani troškovi.

Deskriptivna obilježja latentnih dimenzija TIS-a pokazuju različitost percepcija pojedinih aspekata kruzina turizma kod muškaraca i žena. Kod muškaraca, od svih korelacija (ukupno 44) između aspekata (latentnih dimenzija) kruzina turizma i ostalih varijabli, statistički značajno je samo šest povezanosti. Pozitivna i srednje visoka statistički značajna povezanost pronađena je između aspekta „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“ i udaljenosti mjesta stanovanja od drugih područja koje posjećuju turisti s kruzera, kao i aspekta „Investicije i zapošljavanje“ i zaposlenosti članova obitelji u relaciji s kruzina turizmom. Najviše (premda niske) negativne povezanosti pronađene su između aspekta „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“ i zaposlenosti članova obitelji u relaciji s kruzina turizmom, kao i između aspekta „Kriminal, prometne nesreće i povećani troškovi“ i broja članova obitelji (tablica 3).

Tablica 3.

Povezanosti između pojedinih aspekata kruzing turizma te socio-demografskih i drugih varijabli (muškarci)

Muškarci	Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život	Djelovanje na okoliš	Investicije i zapošljavanje	Kriminal, prometne nesreće i povećani troškovi
Dob (godine)	,233	-,013	-,107	,188
Obrazovanje	-,120	,064	,205	-,244
Radni staž	,198	-,045	-,060	,254
Broj članova obitelji	-,129	-,214	,092	<b>-,312*</b>
Koliko dugo živite u Dubrovniku?	<b>,324*</b>	-,021	-,087	,133
Koliko su Vaš stan / kuća udaljeni od... [Luke Gruž]	-,025	-,180	-,020	-,035
Koliko su Vaš stan / kuća udaljeni od... [Starog Grada (jezgra)]	<b>,351*</b>	-,009	,100	,050
Koliko su Vaš stan / kuća udaljeni od... [... drugih područja koje posjećuju turisti s kruzera?]	<b>,533**</b>	,043	-,156	-,020
Neposredna iskustva s kruzing turizmom [Jesu li članovi Vaše obitelji povezani / zaposleni s kruzing turizmom?]	<b>-,376**</b>	,036	,448**	-,249
Neposredna iskustva s kruzerima [Imate li kontakta s turistima u svakodnevnom životu?]	-,264	,026	,001	,019
Neposredna iskustva s kruzerima [Jeste li sami koristili usluge kruzing turizma?]	-,058	,065	-,083	,044

Legenda: \*\*korelacija značajna uz  $p < 0,01$ ; \*korelacija značajna uz  $p < 0,05$

Kod žena, od svih korelacija (ukupno 44) između aspekata (latentnih dimenzija) kruzing turizma i ostalih varijabli, statistički značajno je samo pet povezanosti. Sve dobivene povezanosti su niske. Najviša pozitivna statistički značajna povezanost pronađena je između aspekta „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“ i vlastitih neposrednih iskustava s kruzerima. Najviša negativna statistički značajna povezanost pronađena je između aspekta „Djelovanje na okoliš“ i duljine radnog staža (tablica 4).

Tablica 4.

Povezanosti između pojedinih aspekata kruzing turizma te socio-demografskih i drugih varijabli (žene)

Žene	Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život	Djelovanje na okoliš	Investicije i zapošljavanje	Kriminal, prometne nesreće i povećani troškovi
Dob (godine)	-,043	-,155	-,052	,130
Obrazovanje	-,152	-,019	,133	,157
Radni staž	-,061	<b>-,267*</b>	,037	,187
Broj članova obitelji	,093	-,226	-,099	-,119
Koliko dugo živite u Dubrovniku?	-,002	-,115	-,022	,075
Koliko su Vaš stan / kuća udaljeni od... [Luke Gruž]	,083	,063	-,130	,037
Koliko su Vaš stan / kuća udaljeni od... [Starog Grada (jezgra)]	<b>,228*</b>	,139	,133	-,197
Koliko su Vaš stan / kuća udaljeni od... [... drugih područja koje posjećuju turisti s kruzera?]	,172	<b>,264*</b>	,167	-,169
Neposredna iskustva s kruzing turizmom [Jesu li članovi Vaše obitelji povezani / zaposleni s kruzing turizmom? ]	,094	<b>-,254*</b>	,026	-,157
Neposredna iskustva s kruzerima [Imate li kontakta s turistima u svakodnevnom životu?]	,064	-,047	-,171	,019
Neposredna iskustva s kruzerima [Jeste li sami koristili usluge kruzing turizma?]	<b>,270*</b>	-,038	,191	,010

Legenda: \*korelacija statistički značajna uz  $p < 0,05$ ; \*\*korelacija statistički značajna uz  $p < 0,01$

Među deskriptivnim obilježjima, kod muškaraca su najviše pozitivne vrijednosti pronađene za skalu Investicije i zapošljavanje, a kod žena za skalu Djelovanje na okoliš. Kod muškaraca su najviše negativne vrijednosti pronađene za Djelovanje na okoliš, a kod žena za Investicije i zapošljavanje. Vrijednost Wilksove  $\lambda$  (0,942) pokazuje da diskriminacijska funkcija nije statistički značajna te ne razlikuje statistički značajno dvije grupe sudionika po varijablama pojedinih aspekata kruzing turizma (tablica 5). Drugim riječima, centriodi za muškarce (0,311) i žene (-0,195) su smješteni relativno blizu. Također, rezultati univarijatne analize varijance u odnosu prema diskriminacijskoj funkciji pokazuju nepostojanje statistički značajnih rodnih razlika u aspektima kruzing turizma.

Tablica 5.

## Rodne razlike u latentnim dimenzijama kruzing turizma (kanonička diskriminacijska analiza)

Latentne dimenzije	Muškarci		Žene		Wilks Lambda	F (df= 1, 120)	Matrica strukture
	Arit. sred.	Std. dev.	Arit. sred.	Std. dev.			
Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život	0,076	1,152	-0,048	0,897	,996	,439	,244
Djelovanje na okoliš	-0,212	1,131	0,133	0,891	,972	3,509	<b>-,688</b>
Investicije i zapošljavanje	0,199	1,099	-0,125	0,919	,975	3,092	<b>,646</b>
Kriminal, prometne nesreće i povećani troškovi	-0,038	1,053	0,024	0,972	,999	,112	-,123
Karakteristični korijen	0,062	Kanonička korelacija		0,241	Hi-kvadrat (df=4)		7,065

## ANALIZA REZULTATA ISTRAŽIVANJA

Istraživanjem su utvrđene dobre metrijske karakteristike upitnika TIS (konstruktna valjanost i pouzdanost), kao i odgovarajuća interpretabilnost faktora/glavnih komponenti koje su nazvane: 1. Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život, 2. Djelovanje na okoliš, 3. Investicije i zapošljavanje, te 4. Kriminal, prometne nesreće i troškovi. Time su na logički strukturiran način obuhvaćene najvažnije kategorije utjecaja kruzing turizma koje se ističu u literaturi, pa se može zaključiti da je upitnik TIS subskalama koje obuhvaća i metrijskim zahtjevima kojima udovoljava upotrebljiv i preporučljiv za buduća istraživanja u ovom području.

Buduće praćenje percepcija i stavova stanovništva, ali i različitih kategorija turista, smatra se nužnim, iz više razloga. Koncept uključivanja interesnih skupina, među kojima stanovništva, u planiranje turističkog razvoja preporučuje se zbog toga što se pokazalo, ako interesne skupine podržavaju turistički razvoj, da su sklonije podržati investicije i projekte javnog i privatnog sektora, spremnije su tolerirati pojedine negativne učinke turizma te, što je također vrlo važno, pozitivnim stavom i gostoljubivošću značajno pridonose zadovoljstvu turista. Pozitivni se stavovi stanovnika smatraju ključnima za održivost i dugoročni uspjeh turizma u pojedinoj destinaciji, a obrnuto vrijedi za negativne stavove (Fridgen, 1991; Andriotis & Vaughan, 2003). Periodičnim praćenjem percepcija i stavova stanovništva pravodobno se identificiraju mogući problemi i konflikti koji mogu štetiti imidžu i razvoju destinacije (Tomljenović i sur., 2013).

Niz novijih stranih i pojedina domaća istraživanja pokazala su da su stanovnici koji ostvaruju izravne koristi od turizma skloniji primjećivati njegove

pozitivne učinke. Tako su u nedavnom istraživanju za područje Italije, Mesina, ispitanici zaposleni u turizmu pokazali nešto pozitivnije stavove prema krusing turizmu (Brida et al., 2012). Već su nalazi spomenutog istraživanja na uzorku stanovnika Dubrovnika i okolnih područja (Peručić i Puh, 2012) pokazali da ljudi koji su zaposleni u turizmu rjeđe od ostalih smatraju da krusing turizam ima negativan utjecaj na kvalitetu života lokalnog stanovništva (46 % naprema 56 %), te rjeđe ističu da bi daljnje povećanje broja krusera dodatno zaprijetilo kvaliteti života (31 % naprema 42 %). Ispitivanjem percepcija i stavova o važnosti i utjecaju turizma u stanovnika sedam hrvatskih priobalnih županija (Tomljenović i sur., 2013) utvrđene su statistički značajne razlike između stanovnika koji ostvaruju i onih koji ne ostvaruju korist od turizma. Stanovnici koji ostvaruju korist od turizma značajno su češće smatrali da turizam „svima omogućuje bolji život“ da je zbog turizma „mjesto postalo bolje za život“ te su značajno rjeđe isticali da je u sezoni „previše jahti i brodica na Jadranu“. Međutim, pokazalo se da i u pojedinim inozemnim istraživanjima, posebno u destinacijama s dugom turističkom tradicijom, sklonost pozitivnog stava prema turizmu postoji kod lokalnog stanovništva neovisno o osobnoj koristi, pošto postoji spoznaja o kolektivnom interesu (Tomljenović i sur., 2013).

Neka druga istraživanja potvrdila su da neposredna iskustva s korištenjem kruserskih usluga imaju utjecaj na stavove o krusing turizmu (Brida et al., 2012). Npr., ispitanici koji su već bili na kružnom putovanju, pozitivnije su percipirali utjecaje krusing turizma na lokalnu zajednicu, premda su ujedno bili svjesniji njegovog negativnog utjecaja na okoliš (Brida et al., 2012).

I u ovom su se istraživanju pojedina neposredna iskustva s krusing turizmom pokazala povezanim s pozitivnijim percepcijama i stavovima o učincima krusing turizma u Dubrovniku. To se, očekivano, ne odnosi na neposredno iskustvo kontakta s turistima u svakodnevnom životu, ali se pokazuje u odnosu prema osobnom iskustvu korištenja usluge krusing turizma. Osobno iskustvo je u ženskoj populaciji povezano s pozitivnijim percepcijama na skali (dimenziji) Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život.

Posebno je zanimljiv nalaz da su neposredna iskustva s krusing turizmom koja su obuhvaćena pitanjem: „Jesu li članovi Vaše obitelji zaposleni / povezani s krusing turizmom?“, kod muškaraca u nižoj, ali negativnoj korelaciji s percepcijama na skali „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“. Ovaj nalaz je u suprotnosti s nalazima prethodnih istraživanja. Oprezno bi se moglo dati tumačenje po kojem upravo osobe koje su bolje upoznate s problematikom krusing turizma, istovremeno u većoj mjeri uočavaju i iskazuju njegove negativne infrastrukturne, društvene, kulturne i druge učinke. U žena su odgovori na pitanje: „Jesu li članovi Vaše obitelji zaposleni / povezani s kruserskim turizmom?“, u niskoj negativnoj korelaciji s percepcijama na skali „Djelovanje na okoliš“, što znači da izvor prihoda iz krusing turizma vjerojatno donekle utječe na malo manje negativnu percepciju ekoloških utjecaja.

„Udaljenost kuće/stana od Luke Gruž“ nije povezana s percepcijama utjecaja kruzing turizma ni kod muškaraca ni kod žena ni na jednoj od skala upitnika TIS. Međutim, „udaljenost od Starog Grada (gradske jezgre)“ statistički je značajno i pozitivno povezana s percepcijom utjecaja kruzing turizma na skali „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“, i kod muškaraca i kod žena, s tim da se pretežno radi o niskim, a kod žena o vrlo niskim povezanostima. Kod muškaraca je i udaljenost stana/kuće od drugih područja koja posjećuju turisti s kruzera u srednje visokoj pozitivnoj povezanosti s percepcijama na skali „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“. Sve to je u skladu s nalazima prethodnih istraživanja (Peručić & Puh, 2012), gdje je stav da kruzing turizam ima negativan utjecaj na kvalitetu života lokalnog stanovništva bio češći u stanovnika koji žive u Starom Gradu, nego u stanovnika iz drugih dijelova Dubrovnika i okolnih mjesta. Radi se o očekivanom nalazu, u skladu s fenomenom da se udaljeniji izvori nelagode (i ekološki rizici) lakše prihvaćaju od bližih, što je poznato kao „Nimby“ sindrom (*Not in my backyard!* - Ne u mom dvorištu!) (Leburić i sur., 2006). Ovaj je nalaz ipak indikativan, jer govori da su najnegativnije percepcije ustanovljene upravo u stanovnika koji žive bliže centru grada i koji gradsku jezgru "održavaju živom", što bi se u interesu održivog turističkog razvoja grada Dubrovnika trebalo promijeniti. Činjenica da su u žena s većom udaljenošću stana kuće/od drugih područja koja posjećuju kruzerski turisti, dobivene i negativnije percepcije na skali „Djelovanje na okoliš“, može pokazivati njihovo sagledavanje širih negativnih utjecaja na prirodne resurse od onih vezanih za samu gradsku jezgru.

Nepostojanje povezanosti dobi i obrazovanja ni s jednim od percipiranih aspekata kruzing turizma je u skladu s rezultatima pojedinih prethodnih istraživanja (Peručić & Puh, 2012). Niska statistički značajna negativna povezanost nađena je u žena između dužine radnog staža i odgovora na skali „Djelovanja na okoliš“, pa se može reći da žene s manje godina radnog staža nešto negativnije percipiraju ekološke utjecaje kruzing turizma. Kod muškaraca je nađena statistički značajna povezanost između dužine življenja u Dubrovniku i pozitivnijih percepcija utjecaja kruzing turizma na skali „Infrastruktura, javne usluge, standard, društveni i kulturni život“. Statistički značajna negativna povezanost nađena je u muškaraca između broja članova obitelji i odgovora na skali „Kriminal, prometne nesreće i povećani troškovi“, što znači da su muškarci s manje članova obitelji nešto skloniji negativnijem percipiranju spomenutih utjecaja kruzing turizma.

Premda deskriptivna obilježja latentnih dimenzija (skala) TIS-a pokazuju različite tendencije važnosti pojedinih dimenzija u muškaraca i žena, statistički značajne rodne razlike u aspektima kruzing turizma zapravo ne postoje (što pokazuju rezultati kanoničke diskriminacijske analize). Uvidom u deskriptivna obilježja latentnih dimenzija upitnika TIS na uzorku stanovnika Dubrovnika u ovom istraživanju, tako i u usporedbi sa stanovnicima drugih hrvatskih gradova uključenih u kruzing turizam, može se doći do korisnih podataka o „životnom ciklusu“ kruzerske destinacije, odnosno o „stupnju iritacije“ lokalnog

stanovništva, u skladu s već spomenutom Doxeyjevom teorijom indeksa iritacije domaćeg stanovništva (Doxey, 1975., prema BeniĆ, 2011.), kao i Butlerovom teorijom životnog ciklusa turistiĉke destinacije (Butler, 1980.) prema kojoj stavovi stanovništva koreliraju s fazama razvoja: istraŹivanje, ukljuĉivanje, razvoj, konsolidacija, stagnacija i pad (eventualno pomlaĉivanje). Ćinjenica je da empirijska istraŹivanja stavova stanovnika redovito pokazuju negativan uĉinak protoka vremena i da su u destinacijama u inicijalnoj fazi turizma stavovi generalno pozitivniji, u usporedbi s onima u fazi razvoja (TomljenoviĆ i sur., 2013). Ova ĉinjenica samo govori u prilog da praćenja ove vrste treba redovito provoditi kako bi se negativni utjecaji (objektivni i subjektivni) kruzinaĹ turizma na vrijeme uoĉavali i po moguĆnosti otklanjali. S tim u vezi valja napomenuti da su pojedina ranija istraŹivanja (Horak i sur., 2007; MaruŹiĆ i sur., 2008; PeruĉiĆ i Puh, 2012) pokazivala dominantno pozitivni opĆi stav o kruzinaĹ turizmu i njegovim ekonomskim uĉincima. Meĉutim, i u tim su istraŹivanjima stavovi o negativnom utjecaju kruzinaĹ turizma na okoliŹ bili dosta zastupljeni (ĉak i stavovi o negativnom utjecaju kruzinaĹ turizma na kvalitetu Źivota). Premda rezultate ovog istraŹivanja nije moguće izravno usporediti s nalazima prethodno spomenutih istraŹivanja (zbog razliĉitog instrumentarija i drugih metodoloŹkih nepodudarnosti), nameće se pretpostavka da s vremenom dolazi do sve negativnijih stavova dubrovaĉkog stanovništva, koji se kod muŹkaraca i Źena oĉigledno odnose na razliĉite aspekte, Źto ĉemo detaljno razmotriti kasnije.

Glavna prednost istraŹivanja je prilagoĉavanje po prvi put kod nas primijenjenog mjernog instrumenta TIS karakteristikama hrvatske populacije, te odreĉivanje pripadnih mjernih karakteristika. Dobivene latentne dimenzije upitnika TIS potencijalno bolje tumaĉe specifiĉne percepcije hrvatskih (dubrovaĉkih) stanovnika, u odnosu prema njegovim izvornim dimenzijama. Takoĉer, dan je orijentacijski uvid u rodne razlike u percepcijama uĉinaka kruzinaĹ turizma u stanovnika Dubrovnika.

Nedostatak ovog istraŹivanja je prigodni i razmjerno mali uzorak sudionika, koji nije u dostatnoj mjeri reprezentativan za cjelokupnu populaciju stanovnika Dubrovnika. Meĉutim, uzimajuĆi ta metodoloŹka ograniĉenja u obzir, rezultate moŹemo smatrati indikativnima.

U budućim istraŹivanjima ovaj ,po prvi put u nas primijenjeni instrument (TIS upitnik), trebalo bi primijeniti na većem i reprezentativnijem uzorku sudionika (sluĉajnom ili stratificiranom). Takoĉer bi bilo korisno prikupiti podatke o više socio-demografskih obiljeŹja stanovnika, koji mogu biti relevantni za ovaj predmet istraŹivanja.

KoriŹteni upitnik, s obzirom na odgovarajuća obiljeŹja pouzdanosti i sadrŹaj ukljuĉenih skala, moŹe se upotrijebiti za usporedna (transverzalna) i sukcesivna (longitudinalna) istraŹivanja ovoga vaŹnog fenomena. U budućim bi se istraŹivanjima njime moglo koristiti, ne samo u Dubrovniku, nego i na ostalim kruzerskim destinacijama, ukljuĉujuĆi, ne samo stanovništvo, već i razliĉite kategorije turista.

Istraživanje stavova građana ocjenjuje se iznimno važnim jer će daljnji razvoj kruzing turizma ovisiti isključivo o dinamici rješavanja postojećih pitanja (Peručić & Puh, 2012). Mjerenje njegovih utjecaja postaje važno pitanje u smislu prikladnog planiranja kruzing turizma na području Dubrovnika (Marušić i sur., 2008), kao i za strategiju razvoja kruzing turizma i općenito turizma u Republici Hrvatskoj. Nalazi ovog i sličnih istraživanja mogu pridonijeti akademskoj rapravi o održivom turizmu, ali i poslužiti u praktične svrhe, u otklanjanju uočenih problema i planiranju održivog razvoja kruzing turizma za konkretnu destinaciju i njezine odgovarajuće prezentacije.

## ZAKLJUČCI

Utvrđene su dobre osnovne metrijske karakteristike (pouzdanost i konstruktna valjanost) Skale utjecaja turizma (TIS), koja se odnosi na percepcije više aspekata kruzing turizma. Premda latentne dimenzije upitnika pokazuju relativnu podudarnost s izvornim skalama upitnika TIS, mi smo njihove dimenzije preimenovali u za ovo istraživanje prikladnije nazivlje. Deskriptivna obilježja latentnih dimenzija TIS-a, pokazuju različite tendencije važnosti pojedinih dimenzija u muškaraca i žena. Međutim, provjera rodni razlika u latentnim dimenzijama percipiranih aspekata kruzing turizma nije pokazala statistički značajne rodne razlike. Postoji manji broj statistički značajnih povezanosti (svega šest kod muškaraca i samo pet kod žena) između aspekata/percipiranih učinaka kruzing turizma i odabranih socio-demografskih i drugih varijabli istraživanja koje se odnose na udaljenosti kuće/stana od područja na koja zalaze kruzerski turisti i neposredna iskustva s kruzing turizmom, turistima i uslugama. U žena su te povezanosti mahom niske i vrlo niske. Nalazi istraživanja mogu poslužiti u praktične svrhe, u otklanjanju uočenih problema i planiranju održivog razvoja kruzing turizma za konkretnu destinaciju i njezine odgovarajuće prezentacije.

## LITERATURA

Andriotis, K. & Vaughan, D.R. (2003). Urban Residents' Attitudes Towards Tourism Development: The Case of Crete. *Journal of Travel Research*, 42(2), 172-185.

Ban, I., Peručić, D. & Vrtiprah, V. (2014). Izazovi razvoja crusing-turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. *Zbornik Sveučilišta u Dubrovniku*, 1(1), 1-33.

Benić, I. (2011). Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju. *Poslovna izvrsnost*, 5(1), 43-66.

Blažević, B. (2007). Turizam u gospodarskom sustavu. Opatija : Fakultet za turistički i hotelski menadžment.



Brida, J. G., Del Chiappa, G., Meleddu, M. & Pulina, M. (2012). The perceptions of an island community towards cruise tourism: A factor analysis. *Tourism*, 60(1), 29-42.

Brida, J.G. & Zapata S. (2010). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.

Butler, R.W. (1980). The concept of a tourism area cycle of evolution: Implications for management resources. *The Canadian Geographer* 24(1), 5–16.

Carić, H. (2010). Direct pollution cost assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic. *Financial Theory and Practice*, 34(2), 161-180.

Carić, H. & Mackelworth, P. (2014). Cruise tourism environmental impacts –The perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management*, 102, 350-363.

CLIA - Cruise Lines International Association, Europe (2015). The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015 Edition. Skinuto s: [www.cliaeurope.eu](http://www.cliaeurope.eu), pristupljeno: 30. listopada 2016.

Diedrich, A. (2010). Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination. *Ocean and Coastal Management* 53, 234–244.

Dyer, P., Gursoy, D., Sharma, B. & Carter, J. (2007). Structural modelling of resident perceptions of tourism and associated development on the Sunshine Coast, Australia. *Tourism Management*, 28(2), 409-422.

Đukić, A. & Jerković, S. (2008). Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika. *Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku*.

Đurković, V. (2007). Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzinturizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik. *Naše more*, 54(1-2), 32-41.

Fridgen, J. (1991). Dimensions of tourism. East Lansing, MI: American Hotel and Motel Association Educational Institute.

Gatewood, J. B. & Cameron, C. M. (2009). Belonger Perceptions of Tourism and Its Impacts in the Turks and Caicos Islands. Final report to the Turks and Caicos Islands Ministry of Tourism.

Gunn, C. A. (1988). *Tourism planning*. New York: Taylor and Francis.

Gursoy, D., Chi, C.G. & Dyer, P.K. (2009). An examination of locals' attitudes. *Annals of Tourism Research* 36(4), 723–726.

Gursoy, D. & Rutherford, D. (2004). Host attitudes toward tourism. An improved structural model. *Annals of Tourism Research*, 31(3), 495-516.

Horak, S. i sur. (2007). Study on Sustainable Tourism Development in Croatia. Zagreb: Institute for Tourism.

Leburić, A., Čaldarović, O. & Maroević, M. (2006). Socijalna prosudba elementarnih sustava života: sociološka studija društvenih pretpostavki uvođenja kanalizacijskog sustava Kaštela-Trogir. Split: Sveučilište Split, Filozofski fakultet.

Ljubičić, D. (2016). Analiza održivog razvoja turističke destinacije. Naše more, 63(S1), 29-35.

Marušić, Z., Horak, S., & Tomljenović, R. (2008). The socioeconomic impacts of cruise tourism: A case study of Croatian destinations. *Tourism in Marine Environments*, 5(2-1), 131-144.

Murphy, P.E. (1983). Perceptions and attitudes of decision-making groups in tourism centers. *Journal of Travel Research* 21, 8–12.

Pavlić, I. (2013). Cruise tourism demand forecasting-the case of Dubrovnik. *Tourism and Hospitality Management*, 19(1), 125-142.

Peručić, D., & Puh, B. (2012). Attitudes of citizen of Dubrovnik towards the impact of cruise tourism on Dubrovnik. *Tourism and Hospitality Management*, 18(2), 213-228.

Presenza, A., Del Chiappa, G. & Sheehan, L. (2013). Residents' engagement and local tourism governance in maturing beach destinations. Evidence from an Italian case study. *Journal of Destination Marketing & Management*, 2(1). 22-30.

Šerić, N., & Režić, J. (2014). Cruise tourism, possibility or risk for a Mediterranean country. In 15. th Paneuropean shipping conference, January 2014. Skinuto s: <http://bib.irb.hr/prikazi-rad?rad=752966>, pristupljeno: 21. kolovoza 2016.

Tomljenović, R., Boranić Živoder, S. & Marušić, Z. (2013). Podrška interesnih skupina razvoju turizma/Stakeholder Support for Tourism Development. *Acta Turistica*, 25(1), 73-102.

UNESCO-ICOMOS - The International Council on Monuments and Sites (2015). Report on the UNESCO-ICOMOS reactive monitoring mission to Old City of Dubrovnik, Croatia from 27 October to 1 November 2015.

Zaei, M. E. & Zaei, M. E. (2013). The impacts of tourism industry on host community. *European Journal of Tourism Hospitality and Research*, 1(2), 12-21.

**Joško Sindik, PhD**

Assistant Professor  
Research Associate  
Institute for Anthropological Research  
Zagreb, Croatia

**Narcisa Manojlović, MA**

Head of the Business Analytics and Statistics Department  
Ministry for Demography, Family, Youth and Social Policy  
Zagreb, Croatia  
E-mail: narcisa.manojlovic@zg.t-com.hr

**Marica Klarić**

Project Manager  
Croatian Employment Service  
Office for Financing and Contracting of European Union Projects  
Zagreb, Croatia  
E-mail: maricaklaric@yahoo.com

## PERCEIVED EFFECTS OF THE CRUISING TOURISM AMONG RESIDENTS OF DUBROVNIK

### *Abstract*

*In addition to its positive effects, cruising tourism can also have longterm negative impacts on the environment and life of local population. This paper analyzes how the development of cruising tourism in Dubrovnik and some of its effects are perceived by its residents. Using the questionnaire Tourism Impact Scale (TIS) on the sample of 122 residents during the summer of 2015, the correlation between the particular aspects/perceived effects of cruising tourism and some characteristics of the residents was examined (age, education level, work experience, family members' number, length of stay in Dubrovnik, the distance of the flat/house from the areas visited by the tourists from cruisers and direct experience with crusing tourism), as well as gender differences in latent dimensions of cruising tourism. Good metric characteristics (reliability and construct validity) of Tourism Impact Scale (TIS) were obtained, showing the relative compatibility with the original scales in the questionnaire TIS. There were no statistically significant gender differences in the perceived aspects of the cruiser tourism. There was a small number of statistically significant correlations between certain aspects/perceived effects of the cruising tourism with some socio-demographic and other variables in the research. For female participants, these correlations are mainly low and very low. The paper highlights the implications of perceptions and attitudes of local inhabitants on the development of tourism and emphasizes the importance of further research.*

**Keywords:** *tourism, cruising tourism, residents' perceptions, Dubrovnik*

**JEL classification:** *L83, Z31*

