

Analiza održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Gržinčić, Stefany

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:332008>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-05**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

STEFANY GRŽINČIĆ

**ANALIZA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U
REPUBLICI HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**ANALIZA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U
REPUBLICI HRVATSKOJ**

**ANALYSIS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF
NAUTICAL TOURISM IN THE REPUBLIC OF CROATIA**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Ekonomika i organizacija pomorskoputničkog prometa

Mentor: prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksetijević, mag. oec.

Student/studentica: Stefany Gržinčić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112070999

Rijeka, rujan 2023.

Student/studentica: Stefany Gržinčić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

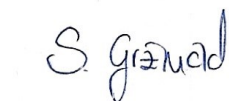
JMBAG: 0112070999

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Analiza održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj izradila samostalno pod mentorstvom prof.dr.sc. Alen Jugović te komentorstvom Dea Aksentijević, mag.oec.

U radu sam primijenila metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student/studentica



Ime i prezime studenta/studentice

Stefany Gržinčić

Student/studentica: Stefany Gržinčić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

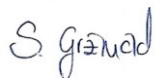
JMBAG: 0112070999

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica - autor



SAŽETAK

Nautički turizam sve je popularniji u Republici Hrvatskoj, a potencijal njegova razvoja na hrvatskoj obali prepoznat je diljem svijeta. Zahvaljujući prirodnim ljepotama, razvedenosti obale te raznolikoj ponudi aktivnosti na moru i na kopnu, svake godine bilježi rast broja posjetitelja. Održivi razvoj je koncept koji se sve češće spominje u novije vrijeme, a implementacijom njegovih osnovnih načela nastoji se spriječiti negativne utjecaje koji nastaju kao posljedica masovnog turizma. Kako bi se sačuvale prirodne ljepote i drugi resursi te omogućilo njihovo daljnje iskorištavanje i budućim generacijama, prate se mjere i strategije održivog razvoja. Ekonomski, društveni i ekološki aspekt održivog razvoja međusobno su usko povezani te je vrlo teško fokusirati se samo na jedan od njih. U ovom radu analizirano je provođenje načela održivog razvoja na primjeru poduzeća ACI d.d., najvećeg lanca marina u Republici Hrvatskoj, ali i na Mediteranu. ACI d.d. kao predvodnik zelene tranzicije prepoznaje važnost očuvanja mora i okoliša za buduće poslovanje te provode razne mjere kako bi se postigla održivost.

Ključne riječi: nautički turizam, održivi razvoj, očuvanje okoliša, marine

SUMMARY

Nautical tourism is increasingly popular in the Republic of Croatia, and the potential of its development on the Croatian coast is recognized all over the world. Thanks to the natural beauty, the indentation of the coast and the diverse offer of activities at sea and on land, the number of visitors increases every year. Sustainable development is a concept that is mentioned more and more often recently, and by implementing its basic principles, we try to prevent negative impacts that arise as a result of mass tourism. In order to preserve natural beauty and other resources and enable their further exploitation by future generations, sustainable development measures and strategies are followed. Economic, social and ecological aspects of sustainable development are closely related to each other, and it is very difficult to focus on just one of them. This paper analyzes the implementation of the principles of sustainable development on the example of the company ACI d.d., the largest chain of marinas in the Republic of Croatia, but also in the Mediterranean. ACI d.d. as a leader of the green transition, recognizes the importance of preserving the sea and the environment for future business and implements various measures to achieve sustainability.

Keywords: nautical tourism, sustainable development, environmental protection, marinas

SADRŽAJ

SAŽETAK	II
SUMMARY	III
SADRŽAJ	IV
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	2
1.2. RADNA HIPOTEZA	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	3
1.4. ZNANSTVENE METODE	3
1.5. STRUKTURA RADA.....	3
2. NAUTIČKI TURIZAM	5
2.1. POVIJESNI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE.....	7
2.2. PODJELA NAUTIČKOG TURIZMA	8
2.3. PODJELA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA.....	9
2.3.1. <i>Sidrišta</i>	10
2.3.2. <i>Privezišta</i>	11
2.3.3. <i>Suhe marine</i>	12
2.3.4. <i>Odlagališta plovnih objekata</i>	13
2.3.5. <i>Marine</i>	13
2.4. PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA	15
3. POJAM ODRŽIVOG RAZVOJA	17
3.1. EKONOMSKI ASPEKT ODRŽIVOG RAZVOJA	20
3.2. DRUŠTVENI ASPEKT ODRŽIVOG RAZVOJA	22
3.3. EKOLOŠKI ASPEKT ODRŽIVOG RAZVOJA	23
4. ANALIZA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	24
4.1. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	25
4.2. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA S EKONOMSKOG ASPEKTA.....	28
4.3. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA S EKOLOŠKOG ASPEKTA.....	31
4.4. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA S DRUŠTVENOG ASPEKTA	33

4.5. KONKURENTNOST NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE.....	35
5. ANALIZA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA NA PRIMJERU ACI. D.D.....	37
6. TENDENCIJE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	42
6.1. STRATEGIJA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE 2009.-2019.....	43
6.2. AKCIJSKI PLAN ZA PROVEDBU STRATEGIJE.....	45
7. ZAKLJUČAK.....	48
LITERATURA	51
POPIS TABLICA	55
POPIS GRAFIKONA	55
POPIS SLIKA.....	55

1. UVOD

U posljednjih tridesetak godina, kada je započeo značajniji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, nautički turizam se pokazao kao jedan od najstabilnijih oblika turizma. Ova vrsta turizma privlači i najzahtjevnije klijente, a iziskuje i niz popratnih poslovnih aktivnosti i ulaganja. Pozitivne učinke nautičkog turizma može se primijetiti na ekonomskoj i društvenoj razini, a osim niza ekonomskih i društvenih koristi, javljaju se i neki nedostaci kao što su negativni utjecaji marina na morski okoliš. Jedan od značajnih prioriteta Hrvatske je zaštita okoliša. Striktno poštivanje načela održivog razvoja kroz primjenu važećih propisa, strategija i zakona vezanih uz zaštitu okoliša, može osigurati da marine budu jamac očuvanja prirodnih vrijednosti akvatorija, a da pritom ostanu profitabilne i konkurentne.

Društveni, ekološki i ekonomski aspekti su održivog razvoja te je potrebno razvijati ih istovremeno. Ekonomski aspekt i njegova važnost vidljiva je iz prihoda koje nautički turizam donosi za neku destinaciju, a podrazumijeva i popunjenost kapaciteta. Društveni aspekt fokusira se na čovjeka i benefite koje on ima od nautičkog turizma. Sastavni dio ekološkog aspekta je očuvanje prirode, prirodnih resursa i okoliša.

Posljednjih godina turisti sve više prakticiraju odmor koji je ispunjen mnoštvom sadržaja, ali ujedno traže i atraktivnu, nezagađenu prirodu. Zbog toga se sve više posjetitelja okreće nautičkom turizmu koji nudi razne aktivnosti na obali i na moru, ali i mogućnost posjećivanja teško dostupnih ili nepristupačnih dijelova obale.

Mediteranska klima, razvedena obala i čisto more najveće su prednosti Republike Hrvatske za razvoj nautičkog turizma. Prilikom planiranja izgradnje nautičkih luka važno je voditi računa o cjelokupnom ekološkom sustavu. Već pri samom planiranju luke javlja se pojam održivosti te se teži njegovom postizanju.

Nautički turizam jedna je od najperspektivnijih vrsta turizma u Hrvatskoj, a potražnja raste iz godine u godinu. Kako bi se iskoristio veliki razvoj potencijal nautičkog turizma, potrebno je ulagati u izgradnju marina. Hrvatska je jedna od najpoželjnijih nautičkih destinacija u svijetu zahvaljujući svojim prirodnim bogatstvima, broju i položaju luka nautičkog turizma te razini osobne sigurnosti.

Razvoj nautičkog turizma prepoznat je kao jedan od strateških ciljeva u Strategiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske do 2020. godine. Glavni cilj je povećanje atraktivnosti i konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma. Prema viziji iznesenoj u Strategiji, Hrvatska bi trebala postati najpoželjnija jahting destinacija na Mediteranu.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Održivi razvoj kao fenomen uključuje se u sve više gospodarskih aktivnosti, pa tako i u nautički turizam. Kako bi mogli analizirati održivost nautičkog turizma potrebno je provesti istraživanje osnovnih komponenti kao što su luke i plovila u nautičkom turizmu. Analizu održivosti nautičkog turizma provodi se sa ekonomskog, ekološkog i društvenog stajališta koji bi trebali biti u međusobnoj korelaciji. Kao problem istraživanja ovog rada može se navesti mogućnosti mjerenja implementacije koncepta održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Zbog nepostojanja jasno propisanih kriterija koje bi luke nautičkog turizma trebale zadovoljiti da bi se definirale održivim te relativno oskudnih dostupnih podataka o tome što se do sada provodi, vrlo je teško odrediti posluju li sve luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj održivo.

Iz definiranog problema istraživanja proizlazi kako je predmet istraživanja ovog rada održivost nautičkog turizma te mjere i strategije koje za cilj imaju postizanje održivosti. Ponuda sadržaja i kapaciteta trebale bi zadovoljiti potrebe nautičara, ali da pritom ne narušavaju trenutno stanje okoliša i prirodnih resursa kako bi se omogućilo njihovo daljnje iskorištavanje. Održivi razvoj neophodan je za daljnji razvoj turizma u budućnosti te bi cilj svih poslovanja trebao biti postizanje održivosti i energetske učinkovitosti.

Problem i predmet istraživanja definiraju objekte istraživanja, a to su: nautički turizam i održivi razvoj.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Iz problema, predmeta i objekta istraživanja proizlazi radna hipoteza: novim spoznajama o nautičkom turizmu i održivom razvoju moguće je odrediti važnost održivosti u nautičkom turizmu kako bi se zadržalo konkurentnost na tržištu. Analiza trenutnog stanja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj i vizije nautičkog turizma u budućnosti, a da se pritom vodi računa o održivom razvoju, nautičkom turizmu osigurava profitabilnost i konkurentnost na tržištu.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha pisanja ovog rada je iznijeti analizu nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj te prikazati njegov razvoj u vidu održivog razvoja. Analizom se nastoji prikazati i povezanost ekološke, ekonomske i društvene dimenzije te kako one mogu utjecati na nautički turizam. Cilj rada je prikazati važnost održivog razvoja u suvremenom svijetu te na primjeru ACI marina utvrditi kako poslovati održivo.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom pisanja ovog rada korištene su sljedeće metode: metoda indukcije i dedukcije, metode analize i sinteze, metoda apstrakcije, metoda deskripcije, metoda kompilacije, povijesna metoda, , komparativna metoda te statistička metoda.

1.5. STRUKTURA RADA

Rad se sastoji od šest međusobno povezanih cjelina. Prvi dio je uvod u samu temu rada, a u njemu se također definiraju i problem, predmet, objekti, svrha i ciljevi rada. Nadalje, postavlja se radna hipoteza koju je cilj dokazati u ovom radu. Iznose se metode korištene prilikom izrade diplomskog rada te struktura rada koja sadrži kratka objašnjenja svih poglavlja.

Drugo poglavlje pod jednostavnim naslovom „nautički turizam“ donosi objašnjenja osnovnih pojmova koji se u ovoj vrsti turizma primjenjuju. Osim povijesnog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, u ovom su poglavlju navedene moguće podjele luka i plovila nautičkog turizma.

Treći dio rada odnosi se na održivi razvoj, sadrži opću definiciju održivosti te 3 ključna aspekta sa kojih se održivi razvoj može promatrati. Definirana je svaka od tri dimenzije održivog rada i njihova međusobna povezanost.

U četvrtom djelu pod nazivom „Analiza održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj“. Kako i sam naslov govori iznosi se analiza održivog razvoja nautičkog turizma s ekološkog, ekonomskog i društvenog aspekta.

Peti dio ovog rada fokusira se na poslovanje ACI d.d. kao najvećeg lanca marina na Mediteranu. Navedeni su najznačajniji projekti koji su nedavno implementirani u marine ili je njihova implementacija planirana u skoroj budućnosti.

Šesto poglavlje sadrži najvažnije strateške dokumente održivog turizma.

U posljednjem, sedmom djelu, iznosi se zaključak koji sadrži kratki osvrt na obrađene podatke i informacije o održivom razvoju nautičkog turizma te ističe važnost održivosti u nautičkom turizmu.

2. NAUTIČKI TURIZAM

Usprkos brojnim definicijama koje određuju pojam nautičkog turizma, do danas još uvijek ne postoji međunarodno prihvaćena definicija ovoga pojma. Razni autori čiji se radovi vežu za nautički turizam u svojim dijelima iznose svoje definicije ovog pojma. Favro u svom radu ističe kako nautički turizam obuhvaća svako zabavno, razonodno, znanstveno, sportsko ribolovno i osvježavajuće kretanje vodenim morskim površinama u turističke svrhe najraznovrsnijim čamcima, jedrilicama, motornim brodicama i sl., kružna putovanja i krstarenja putničkim i drugim brodovima.¹ Nautički turizam spoj je dvaju jednostavnijih pojmova, a to su nautika i turizam. Nautički turizam predstavlja plovidbu i boravak turista, odnosno nautičara, na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma u svrhu odmora i rekreacije.² Dakle, može se zaključiti da je riječ o posebnoj vrsti turizma koja podrazumijeva plovidbu u vlastitoj organizaciji, plovidbu turista plovnim objektima radi drugih oblika odmora te obuhvaća čak i kružna putovanja koja su organizirana od strane vlasnika plovila ili putničkih agencija. Također, ono što čini značajnu razliku između nautičkog turizma i ostalih vrsta turizma je velika mobilnost nautičara. Kod ovakve vrste turizma od velike su važnosti plovni objekti koji se pritom koriste, kao i luke namijenjene za pristajanje takvih plovila, no to ćemo detaljnije objasniti u narednim poglavljima ovoga rada.

Tri osnovne sastavnice nautičkog turizma su³:

- nautički turistički proizvod koji obuhvaća skup usluga i proizvoda kako bi se zadovoljile potrebe nautičara ili cjelokupna turistička potražnja
- turistička ponuda podrazumijeva ponudu određenih usluga
- potrošači

Dva su osnovna zakona kojima se regulira djelovanje nautičkog turizma:

- 1) Zakon o turističkoj djelatnosti, 1996. (NN, 8/96.)
- 2) Pomorski zakonik, 2004. (NN, 181/2004.)

¹ Favro S., Kovačić M.: *Nautički turizam i luke nautičkog turizma : prostorna obilježja hrvatskoga Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma*, Ogranak Matice hrvatske, Split, 2010.

² Ministarstvo turizma (2008.) Strategija nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.

Dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/081224-61_01.pdf

³ Šamanović, J.: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

Članak 53. Zakona o turističkoj djelatnosti svrstava usluge koje nautički turizam nudi prema sljedećoj podjeli:⁴

- 1) Iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista koji na njima borave
- 2) Iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju, kao što su charter, cruising itd.
- 3) Usluge skipera
- 4) Prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu
- 5) Usluge snabdijevanja nautičara
- 6) Uređenje i pripremanje plovnih objekata
- 7) Davanje potrebnih informacija nautičarima
- 8) Škole jedrenja te obuke za skipere i voditelje brodica
- 9) Ostale usluge za potrebe nautičkog turizma

Sudionike ili korisnike nautičkog turizma može se svrstati u dvije kategorije, aktivne i pasivne subjekte. Aktivne subjekte čine nautičari i skiperi dok pasivni subjekti podrazumijevaju posjetitelje prisutne na plovidbi u tijeku putovanja.

Pojam koncesija označava pravo na korištenje nekog nacionalnog dobra za obavljanje gospodarske djelatnosti. Prema Zakonu o koncesijama možemo ih podijeliti na⁵:

1. Koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili nekog drugog dobra
2. Koncesije za radove
3. Koncesije za usluge

Davatelj koncesije i koncesionar dva su osnovna subjekta između kojih se zaključuje ugovor o koncesiji. Davatelj koncesije je pravna osoba nadležna za davanje koncesije dok je koncesionar fizička ili pravna osoba koja nudi obavljanje radova ili pružanje usluga. Osnovni cilj davanja koncesija je osiguranje ravnoteže između zaštite pomorskog dobra i njegovog gospodarskog korištenja.

Iako se pojam nautičkog turizma veže za plovidbu morem u svrhu rekreacije ili odmora, također je usko povezan i sa kopnenim kapacitetima koji imaju značajan utjecaj na razvoj tog oblika turizma. Razlikuju se primarne i dopunske kopnene kapacitete. Luke nautičkog turizma, brodogradilišta, parkirališta, trgovine, ugostiteljski objekti te proizvodno-uslužni kapaciteti smatraju se primarnim kapacitetima, dok su objekti namijenjeni za sport i rekreaciju i ostali

⁴ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1996_01_8_119.html

⁵ <https://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama>

prateći objekti dopunski kapaciteti.⁶ U literaturi se spominju i prometni kapaciteti koji se odnose na cestovne i željezničke infrastrukture te uzletišta.

Uvjete koje je potrebno zadovoljiti kako bi razvoj nautičkog turizma bio moguć mogu se podijeliti u nekoliko kategorija. Prvi su prirodni uvjeti koji uključuju povoljnu klimu, povoljan geografski položaj, razvedenost obale, čistoću mora, temperature i vjetrove.⁷ Tržišni uvjeti razvoja nautičkog turizma odnose se na ponudu i potražnju na tržištu. Potražnja se u ovom slučaju odnosi na zahtjeve i želje nautičara prilikom odabira lokacije, dok se kod ponude pozornost pridaje prirodnim i društvenim uvjetima, ponuđenim sadržajima te lokaciji luke. Posljednja su kategorija ekonomski učinci kao što su prihodi, zaposlenost, troškovi i slično.

2.1. POVIJESNI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

U razvijenijim europskim zemljama, ali i u ostatku svijeta razvoj nautičkog turizma započinje već krajem 17. te početkom 18. stoljeća, dok se u Hrvatskoj pojavljuje tek u 19. stoljeću. Isto tako od 19. stoljeća zabilježen je znatan razvoj ove vrste turizma u svijetu, dok je u Hrvatskoj u to vrijeme razvoj nautičkog turizma tekao vrlo sporo. Gotovo sve marine i udruge vezane za nautički turizam na našem prostoru nastaju tek 80-ih godina prošlog stoljeća te zapravo tek tada i započinje razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.⁸

Od velike važnosti za razvoj nautičkog turizma je osnivanje Adriatic Yacht Club-a, koji je osnovan s ciljem pravilnog koordiniranja i financiranja nautičkih objekata 1983. godine. Nakon njegova osnivanja između 1984. i 1985. godine izgrađeno je 16 novih marina koje su bile u potpunosti opremljene kako bi omogućile turistima cjelovitu uslugu, što podrazumijeva ugostiteljsku i gospodarsku ponudu te odgovarajuću infrastrukturu. Adriatic Yacht Club 1994. godine postaje Adriatic Croatia International Club d.d. te pod tim imenom posluje i danas.⁹ „Udruga hrvatskih marina“ osnovana je 1991. godine, a imala je za cilj unaprjeđenje nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Od 1994. godine preimenovana je u „Udruženje nautičkog turizma“. Kao osnovni zadatak udruge u literaturi se navodi da se kroz institucionalne oblike

⁶ Gračan D., Alkier Radnić R.: Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma, Pomorski zbornik, vol.41 no.1, Opatija, 2003.

⁷ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, 2002.

⁸ Jugović, A., Kovačić, M., Zubak, A.: Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Rijeka, 2013.

⁹ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, <https://www.hhi.hr/Portals/0/adam/ContentS/ZFXDX8y4JUOHivOWG9Cyeg/Body/SRNTH.pdf>

što lakše i bolje rješavaju problemi s kojima se članice susreću te da se poboljša kvaliteta nautičkih usluga.¹⁰ Danas je u Hrvatskoj prisutno 86 marina, od čega su 22 marine u vlasništvu Adriatic Croatia International Club-a (ACI).

Nautički turizam na Jadranu može se podijeliti u 3 razvojne faze:¹¹

- 1. faza obuhvaća razvoj nautičkog turizma do 1984. godine te označava početak razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj
- 2. faza odnosi se na razdoblje od 1984. do 1993. godine, a obilježava početak planskog razvoja nautičkog turizma
- 3. faza odnosi se na razdoblje nakon 1993. godine i obilježava ju privatizacija marina i oblikovanje razvojnih strategija

Popularnost među nautičarima Republika Hrvatska ima zbog izrazito povoljnog geografskog položaja. Jedna je od najrazvedenijih obala u Europi sa velikim brojem otoka, otočića i uvala za nautičare predstavlja pravi raj, a osim toga u Hrvatskoj mogu pronaći i mnogobrojne povijesne i kulturne znamenitosti.

2.2. PODJELA NAUTIČKOG TURIZMA

Nekoliko je kriterija na temelju kojih se može podijeliti nautički turizam, kao što su veličina plovila, vlasništvo broda, motiv plovidbe i sl.¹²

Ukoliko se nautički turizam dijeli po veličini plovila razlikuju se veliki ili brodski nautički turizam i mali nautički turizam. Razlika između ove dvije kategorije je što se veliki nautički turizam pojavljuje najčešće u obliku kružnih putovanja te uključuje usluge smještaja i konzumacije hrane i pića, dok mali nautički turizam uključuje razne vrste manjih plovila (čamci, jedrilice itd.). Sa aspekta vlasništva broda nautički turizam može se podijeliti na nautički turizam u vlastitom plovilu ili nautički turizam u unajmljenom plovilu, tj. charter. Prema motivu plovidbe nautički turizam može biti: izletnički, krstarenje, sportski nautički turizam te kombinirani i brzi turistički prijevoz.

¹⁰ Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

¹¹ Dulčić, A.: Nautički turizam: upravljanje lukom nautičkog turizma. Split: EKOKON d.o.o., 2002.

¹² Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

Kao osnovnu podjelu prema poslovanju nautičkog turizma može se navesti podjela na¹³:

- 1) Luke nautičkog turizma
- 2) Charter
- 3) Cruising

Luke nautičkog turizma podrazumijevaju poslove vezane za smještaj plovila i nautičara kao i za pružanje popratnih usluga. Najrazvijeniji oblik unutar ove skupine je poslovanje marina, kao najstroženijeg oblika luka nautičkog turizma.¹⁴

Charter je relativno nova skupina nautičkog turizma, a obuhvaća djelatnosti vezane za iznajmljivanje plovila ili vezova u lukama te usluge upravljanja, čuvanja i održavanja plovnih objekata.

Cruising turizam označava kružno putovanje plovilom koje je prilagođeno za duži boravak gostiju te im nudi razne sadržaje za vrijeme putovanja.

2.3. PODJELA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Luke nautičkog turizma svrstavaju se u luke posebne namjene. Opći minimalni uvjeti koje trebaju ispunjavati luke nautičkog turizma odnose se na¹⁵:

- ispravnost i funkcionalnost uređaja i opreme
- opskrbu električnom energijom
- opskrbu s higijenski ispravnom vodom
- usluge koje se pružaju u luci
- prostorije za osobnu higijenu turista-nautičara
- uređenje i opremu za zaštitu okoliša
- protupožarnu zaštitu
- zaposlenike.

¹³ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58 No.11, Prosinac 2007.

¹⁴ Ibidem

¹⁵ https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/99_2158.htm

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 120/2019) definira luku nautičkog turizma kao poslovno funkcionalnu cjelinu u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge za potrebe turista.¹⁶ Kategorizacija luka nautičkog turizma nije ista u svim zemljama te je regulirana posebnim zakonima i pravilnicima. Obzirom da se ovaj rad bavi analizom nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, luke se klasificiraju prema ranije spomenutom Pravilniku na:¹⁷

- 1) Sidrišta
- 2) Privezišta
- 3) Suhe marine
- 4) Odlagališta plovnih objekata
- 5) Marine

Kako bi usluga bila potpuna i ispunila očekivanja korisnika, luke nautičkog turizma trebale bi osigurati ponudu dodatnih usluga namijenjenih nautičarima. Ponudom što raznovrsnijih usluga u luci ostvaruje se veća prednost u odnosu na konkurentne luke, a radi se o ugostiteljskim, hotelijerskim, sportskim i kulturnim aktivnostima. Također, dodatne pogodnosti mogu biti usluge vezane za plovila odnosno opskrba plovila, servisi i ostalo.

2.3.1. Sidrišta

Nautičko sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata, a koje je opremljeno napravama koje omogućavaju sigurno sidrenje. Razlikuju se zaštićeno sidrište koje se najčešće nalazi u uvalama zaštićeno od vjetra i pogodno je za sidrenje te nezaštićena sidrišta koja su namijenjena za sidrenje samo u povoljnim vremenskim uvjetima. Svako bi sidrište uz vodeni prostor namijenjen za sidrenje plovila trebalo imati i jedan uređen interventan prilaz kao i organizirano redovito prikupljanje i odvoz otpada, bilo na obali ili direktno sa plovila¹⁸.

¹⁶ <https://www.zakon.hr/cms.htm?id=42173>

¹⁷ Ibidem

¹⁸ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html, prilog II.



Slika 1. Sidrište Maračol, Izvor: <https://www.visitlostinj.hr/hr/maracol.aspx>

Slika 1. prikazuje sidrište Maračol koje se nalazi na otoku Unije u blizini Malog Lošinja. Ovo sidrište nudi 50 vezova kao i odvoz smeća, a po potrebi moguće je dogovoriti prijevoz turista gumenjakom do obale.

2.3.2. Privežišta

Ranije spomenuti Pravilnik definira privežište kao posebno izgrađeni ili uređeni dio morskog prostora obale koji pruža usluge veza. Kako bi privežište zadovoljilo minimalne tehničke uvjete, potrebno je da ima priključak električne struje i priključak za higijenski ispravnu vodu na svakih 20 vezova, trgovinu u radijusu 500 metara te jednu zahodsku grupu na svakih 50 vezova.



Slika 2. Privezište Malin, Izvor: <https://malin-krk.com/ponude/priveziste-za-brodice-2/>

Ispred hotela Malin, na otoku Krku, nalazi se privezište Malin prikazano na slici 2. Radi se o modernom privezištu sa priključcima za struju i vodu te cijena uključuje korištenje električne energije, korištenje pitke vode te korištenje samog veza.

2.3.3. Suhe marine

Člankom 11. spomenutog Pravilnika definirana je suha marina kao dio ograđenog i uređenog kopna za pružanje usluga smještaja plovnih objekata na suhom te pružanja usluga transporta, spuštanja u vodu ili dizanja plovila iz vode. Osim navedenog u sklopu suhe marine moguće je obavljati pripreme radnje na plovilu, a nautičari mogu boraviti u marini te koristiti razne ugostiteljske usluge¹⁹.



Slika 3. suha marina Biograd, Izvor: <http://www.marina-biograd.hr/>

Suha marina prikazana na Slici 3. nalazi se u Biogradu na Moru, a od mora je udaljena 2 kilometra. Ova suha marina proteže se na 10000 m² od čega je natkriveno 3500 m². Obuhvaća 120 mjesta za smještaj brodica koja su pod stalnim video nadzorom, a nude i održavanje brodova.²⁰

¹⁹ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html

²⁰ <http://www.marina-biograd.hr/>

2.3.4. Odlagališta plovnih objekata

Odlagališta plovnih objekata su kao i suhe marine dio ograđenog i uređenog kopna za pružanje usluga smještaja plovnih objekata na suhom, kao i pružanja usluga transporta, spuštanja plovila u more ili dizanja iz mora, no razlikuju se u tome što unutar odlagališta plovnih objekata ne mogu boraviti turisti te ne postoji mogućnost pripreme plovila za plovidbu.

2.3.5. Marine

Marina kao najčešća i najvažnija vrsta luka u nautičkom turizmu predstavlja luku specijaliziranu za potrebe nautičkog turizma, a namijenjena je za prihvata i čuvanje plovila te opskrbu hranom i gorivom. Također, nudi popravke i održavanje plovila te rješava sve popratne formalnosti.



Slika 4. Marina Frapa, Rogoznica, Izvor: <https://sailingclick.com/marina/marina-frapa/>

Više je načina na koje se može podijeliti marine, pa se tako marine mogu podijeliti ovisno o tipu gradnje, a razlikuju se američki, atlantski i mediteranski tip. U Republici Hrvatskoj većina marina svrstava se u mediteranski tip koji karakterizira čvrsto građena

infrastruktura koja je najčešće smještena uz turističko mjesto. Atlantski tip marina nema standardizirani tip gradnje te su takve marine u pravilu lošije opremljene te manjih kapaciteta. Američki tip marine karakterizira jednostavna i relativno jeftina izgradnja, visoka opremljenost te raznolika ponuda sadržaja za nautičare.²¹

Također, marine se mogu podijeliti i prema vlasništvu. Prva skupina su javne marine koje su u vlasništvu državne ili lokalne vlasti. Komunalne marine su javne, no one su u vlasništvu lučke uprave, a najčešće su namijenjene za potrebe lokalnog stanovništva. Posljednje su privatne marine, koje su konkurencija javnim marinama.

Prema stupnju opremljenosti marine je moguće podijeliti na standardne, luksuzne i rekreacijske.

Kategorizacija marina utvrđuje se prema ispunjenim uvjetima propisanim *Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, a koji se odnose na: kvalitetu opreme i uređenja, standard usluga, raznovrsnost ponuđenih usluga i sadržaja turistima te kvalitetu održavanja marine. Kategorije marine označavaju se sidrima i dijele se u sljedeće kategorije²²:

- Marina s dva sidra
- Marina s tri sidra
- Marina s četiri sidra
- Marina s pet sidara

Oznaka pet sidara za marinu ekvivalent je hotelu sa pet zvjezdica u hotelijerskoj ponudi. ACI marina Cres druga je marina unutar ACI sustava koja je nagrađena sa 5 sidara. Ova marina koja se nalazi u blizini samog centra Cresa nositeljica je i Plave zastave, a 2020. godine osvojila je i nagradu Zlatno sidro²³. Nagrada Zlatno sidro dodijeljena je od strane Nautičke patrole, a rezultati se dobivaju na temelju ocjenjivanja ponude i usluga u marinama od strane nautičara. ACI marina Cres za nautičare ima u ponudi restoran, dizalicu, bankomat, recepciju, punionicu za električna vozila, trgovinu, parkiralište, servis plovila i mnoge druge sadržaje koji su omogućili osvajanje ovih vrijednih priznanja.

²¹ Škorić S.: Strateške smjernice razvoja marina u segmentu mega-jahti u Republici Hrvatskoj, završni specijalistički, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet u Splitu, Split, 2018.

²² https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html

²³ <https://aci-marinas.com/hr/marina/aci-cres/>

Plava zastava za plaže i marine međunarodni je ekološki program zaštite mora i priobalja a dodjeljuje se marinama i plažama s ciljem održivog upravljanja i gospodarenja morem i obalnim pojasom. Plava zastava je prepoznata svugdje u svijetu te nerijetko služi turistima kao vodilja prilikom izbora destinacije. Plava zastava jedna je od svjetski najpriznatijih dobrovoljnih nagrada za plaže, marine i brodove za održivi turizam. Kako bi se plaža ili marina kvalificirala za Plavu zastavu, niz strogih ekoloških, obrazovnih i sigurnosnih kriterija mora biti ispunjen i održavan.²⁴ Trenutno više od 5000 marina, plaža i turističkih brodica u 51 zemlji doprinosi ispunjavanju ciljeva održivosti što pokazuju osvojenom plavom zastavom.

Zlatno sidro ocjenjuje usluge i sadržaje koje marina nudi turistima, a uspoređuje se marine međusobno, širom svijeta. Proces akreditacije omogućuje provjeru stanja poslovanja korištenjem dobro istraženih kriterija za utvrđivanje područja za poboljšanje i pružanje popisa radnji za provjeru koji informira i motivira osoblje marine da podigne standarde. Zlatno sidro pruža jasnu referencu i povjerenje za nautičare koji traže stalni vez ili vez za posjetitelje i stoga je izvrsna marketinška prilika za akreditirane marine. Digitalni i fizički resursi osigurani su akreditiranim marinama za pomoć u komunikaciji s postojećim i potencijalnim nositeljima vezova u marinama. Ovu akreditaciju koriste marine za izgradnju i jačanje konkurentskog pozicioniranja i za jasno razlikovanje marina na tržištu.

2.4. PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA

“Pravilnik o vrstama plovnih objekata nautičkog turizma” (NN, 68/2019) definira vrste i propisuje minimalne uvjete plovnih objekata. Prema vrsti usluga plovni objekti razvrstavaju se u sljedeće kategorije²⁵:

- 1) Plovni objekti za izlete
- 2) Plovni objekti za krstarenje
- 3) Ribarska plovila

²⁴ <https://www.blueflag.global/>

²⁵ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2019_07_68_1369.html

Plovila koja spadaju u skupinu plovni objekata za izlete namijenjeni su za prijevoz turista na izletima, maksimalnog trajanja 24 sata te kao takvi ne nude usluge smještaja. Na ovim je plovilima dozvoljeno pružanje usluga hrane i pića.

Plovni objekti za krstarenje turistima pružaju turističke usluge krstarenja, u trajanju dužem od 24 sata te su u skladu s time opremljeni za višednevni boravak turista. Ovi objekti imaju mogućnost ponude izleta, a kao i kod prve skupine dozvoljeno je pružanje usluga hrane i pića.

Ribarska plovila su ona koja su namijenjena za obavljanje ribolovnih aktivnosti uz moguće prisustvo turista te za sportski i rekreacijski ribolov. Također, dozvoljeno trajanje izleta je 24 sata, uz usluge hrane i pića.

U nautičkom turizmu plovni objekti mogu biti: gliseri, gumenjaci, jedrilice, katamarani, jahte i kruzeri. Gliseri i gumenjaci najčešće se iznajmljuju jednodnevno dok su jedrilice, jahte i katamarani plovila koja se iznajmljuju na tjednoj bazi, sa skiperom ili samostalno. U posljednje vrijeme sve je češće iznajmljivanje bez skipera obzirom da je sve veći interes za ovom vrstom turizma te se korisnici često odlučuju na polaganje potrebnih ispita kako bi sami mogli upravljati plovilom.

3. POJAM ODRŽIVOG RAZVOJA

Održivi razvoj pojam je koji se danas sve češće koristi, u svim sferama, a nastoji se postići na razini cjelokupnog društva. Pod pojmom održivi razvoj, na koji se u današnje vrijeme nailazi unutar svakog poslovanja, podrazumijeva se razvoj društva čiji je cilj zadovoljavanje potreba stanovništva, a da pritom nisu ugrožene nadolazeće generacije i njihovo zadovoljavanje potreba.

Koncept održivog razvoja prihvaćen je kao rješenje problema i razvoja okoliša na Svjetskoj Konferenciji okoliša i razvoja održanoj u Rio de Janeiro-u 1992. godine. konferencija je podržana od strane UN-a, a tada je usvojeno nekoliko dokumenata, kao što su: Agenda 21, Deklaracija o okolišu i razvoju, Okvirna konvencija o klimatskim promjenama, Konvencija o biološkoj raznolikosti i Globalni dogovor o šumama²⁶.

Agenda 21 sveobuhvatan je plan djelovanja koji će poduzeti organizacije Ujedinjenih naroda i vlade na globalnoj, nacionalnoj i lokalnoj razini u svakom području u kojem čovjek utječe na okoliš. Agendu 21 usvojilo je više od 178 vlada, a povjerenstvo za održivi razvoj osnovano je u prosincu 1992. za praćenje i izvješćivanje o provedbi sporazuma na lokalnoj, nacionalnoj, regionalnoj i međunarodnoj razini.

U rujnu 2015. godine, članice Ujedinjenih Naroda potpisale su Program održivog razvoja do 2030. godine u kojem je sadržano 17 ciljeva održivog razvoja (engl. Sustainable Development Goals). Potpisom ovog programa svjetski se čelnici obvezuju okončati siromaštvo, zaštititi planet i osigurati miran život stanovništva. Ciljevi Programa održivog razvoja do 2030. godine su²⁷:

1. Iskorijeniti siromaštvo u svijetu
2. Iskorijeniti glad, postići sigurnost hrane i poboljšanu ishranu te promicati održivu poljoprivredu
3. Osigurati zdrav život i promicati blagostanje za ljude svih generacija

²⁶ Črnjar M., Črnjar K.: Menadžment održivog razvoja; Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Rijeka, 2009

²⁷ UN, Rezolucija Opće skupštine UN-a 70/1 Promijenimo naš svijet: Agenda 2030 za održivi razvoj, 2015, <https://mvep.gov.hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi/globalne-teme/odrzivi-razvoj/22706>

4. Osigurati uključivo i pravedno kvalitetno obrazovanje te promicati mogućnosti cjeloživotnog učenja za sve
5. Postići rodnu ravnopravnost i osnažiti sve žene i djevojčice
6. Osigurati pristup pitkoj vodi za sve, održivo upravljati vodama te osigurati higijenske uvjete za sve
7. Osigurati pristup pouzdanoj, održivoj i suvremenoj energiji po pristupačnim cijenama za sve
8. Promicati kontinuiran, uključiv i održiv gospodarski rast, punu i produktivnu zaposlenost i dostojanstven rad za sve
9. Izgraditi prilagodljivu infrastrukturu, promicati uključivu i održivu industrijalizaciju i poticati inovativnost
10. Smanjiti nejednakosti unutar i između država
11. Učiniti gradove i naselja uključivim, sigurnim, prilagodljivim i održivim
12. Osigurati održive oblike potrošnje i proizvodnje
13. Poduzeti hitna djelovanja u borbi protiv klimatskih promjena i njihovih posljedica
14. Očuvati i održivo koristiti oceane, mora i morske resurse za održiv razvoj
15. Očuvati, ponovno uspostaviti i promicati održivo korištenje kopnenih ekosustava, održivo upravljati šumama, suzbiti dezertifikaciju, zaustaviti degradaciju tla te spriječiti uništavanje biološke raznolikosti
16. Promicati, u svrhe održivog razvoja, miroljubiva i uključiva društva, osigurati pristup pravosuđu za sve i izgraditi učinkovite, odgovorne i uključive institucije na svim razinama
17. Ojačati načine provedbe te učvrstiti globalno partnerstvo za održivi razvoj



Slika 5. 17 ciljeva za postizanje održivog razvoja, Izvor: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2015/12/sustainable-development-goals-kick-off-with-start-of-new-year/#>

Eurostat, statistički ured Europske Unije, redovno izvješćuje o napretku u ostvarivanju ciljeva održivog razvoja. Izvješća se objavljuju za svaku zemlju članicu posebno te dodatno izvješće u kojem se promatraju sve članice zajedno. Također, u ovim se izvješćima prikazuje utjecaj nekih događaja na održivi razvoj, tako primjerice izvješće iz 2023. godine analizira utjecaj invazije na Ukrajinu.

U vidu održivog razvoja razlikuju se dva različita pristupa, slaba i jaka održivost. Karakteristično za slabu održivost je da su proizvedeni kapital i prirodni kapital međusobno zamjenjivi. Ovakva održivost prihvaća ovisnost o prirodi i prirodnim resursima, no smatra se da se ekološki resursi mogu nadoknaditi uz dovoljno proizvedenog kapitala. S druge strane jaka održivost koncept je prema kojem se prirodni resursi mogu zamijeniti isključivo sa drugim prirodnim resursima, a osnovno je pravilo da se zalihe prirodnih resursa moraju održavati stalnim²⁸.

Tri stupa na kojima se temelji koncept održivosti su: ekološka, ekonomska i društvena dimenzija. Sve tri kategorije međusobno su povezane i zavisne jedna o drugoj, stoga treba voditi računa da se paralelno razvijaju. Preveliki razvoj unutar samo jedne od ovih dimenzija može

²⁸ Črnjar M., Črnjar K.: Menadžment održivog razvoja; Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Rijeka, 2009.

vrlo lako za posljedicu imati pozitivne ili čak negativne utjecaje na preostale dvije dimenzije. Kako bi se izbjegli nepoželjni problemi potrebno se istovremeno fokusirati na sve dimenzije.



Slika 6. Tri dimenzije održivog razvoja, Izvor: <https://www.odraz.hr/nase-teme/odrzivi-razvoj/odrzivi-razvoj/>

U literaturi nailazimo na tri važna elementa u konceptu održivog razvoja²⁹:

1. Konceptija razvoja – podrazumijeva razvoj društva koji uključuje gospodarski, kulturološki i društveni razvoj
2. Konceptija potreba – odnosi se na raspodjelu resursa kako bi se omogućio kvalitetan život stanovništva, a razlikuje se ovisno o promatranom području
3. Konceptija budućih naraštaja – ukazuje na činjenicu da se i koristi i troškovi prenose na buduće generacije.

3.1. EKONOMSKI ASPEKT ODRŽIVOG RAZVOJA

Kako je ranije u radu navedeno, održivi razvoj počiva na tri stupa odnosno dimenzije. Ukoliko se promatra održivi razvoj sa ekonomskog aspekta, on podrazumijeva ciljeve koji su

²⁹ Ibidem

vezani za poboljšanje dobrobiti stanovništva, a povezani su sa postizanjem gospodarskog rasta, maksimiziranjem profita, povećanjem konkurentnosti i širenjem tržišta.

Ekonomska održivost označava sustav proizvodnje koji zadovoljava sadašnje razine potrošnje bez ugrožavanja budućih potreba. Ranije su ekonomisti polazili od pretpostavke da je količina prirodnih resursa neograničena te su bili uvjereni da će ekonomski rast biti praćen značajnim tehnološkim napretkom i na taj će se način obnoviti uništeni resursi. S vremenom se pokazalo da resursi nisu beskonačni niti se svi mogu obnoviti. Održivo gospodarstvo temelji se na zakonima i propisima donesenima od strane društva, potrošača i poduzeća, a može se postići recikliranjem i korištenjem obnovljivih izvora³⁰.

Društvo ima veliku ulogu kada se govori o promicanju održivog gospodarstva. Ljudi proizvode potrebna dobra i usluge iz prirodnih resursa uz pomoć dostupne opreme. Količina resursa definira tržišnu cijenu proizvoda. Kada se gospodarski sustav promatra iz perspektive održivog razvoja, bitno je da gospodarske aktivnosti ne dovode do smanjenja društvenog ili ekološkog kapitala. Održivo i stabilno gospodarstvo predstavlja osnovu za sav drugi održivi razvoj. Bez čvrste financijske osnove nema načina za isplatu plaća, ulaganje u dobrobit zaposlenika ili u ekološki prihvatljiv razvoj.

Promatra li održivo gospodarstvo sa stajališta potrošača, važnost održivog gospodarstva ogleda se u ponašanju i izborima potrošača. Svaka odluka ili postupak ima određeni učinak na okoliš. Kako bi gospodarstvo bilo održivo prednost bi prilikom kupnje trebalo davati održivim proizvodima, proizvodima s čijim su porijeklom i procesom proizvodnje potrošači upoznati.

U današnje vrijeme kad se sve više zagovara održivi razvoj, sva poduzeća nastoje smanjiti negativne utjecaje poslovanja kako bi ostali konkurentni i zadržali kupce. Ekonomski odgovorna kompanija dužna je poslovati u skladu s zakonima i propisima te redovito isplaćivati plaće i plaćati poreze. Iz perspektive održivog gospodarstva poduzetnici su osim navedenog odgovorni i za korištenje prirodnih resursa te za razvoj ekološki prihvatljivih proizvoda.

³⁰ Riznić D., Urošević S., Vuković M., Stević Z.: Ekonomski aspekti održivog razvoja i uticaj na životnu sredinu, Sveučilište u Beogradu, Srbija

3.2. DRUŠTVENI ASPEKT ODRŽIVOG RAZVOJA

Društvena održivost podrazumijeva pojmove jednakosti, osnaživanja, pristupačnosti, kulturnog identiteta i institucionalne stabilnosti³¹. Organizacija društva trebala bi biti fokusirana na smanjenje ili čak potpuno iskorjenjivanje siromaštva u svijetu te i postupati u skladu s time. Smanjivanje siromaštva pritom ne bi trebalo negativno utjecati na okoliš ili ekonomsku stabilnost, već bi cilj trebalo biti ublažavanje siromaštva u sklopu postojeće ekonomske i ekološke situacije.

Osim smanjivanja siromaštva, društvena održivost podrazumijeva i odgovarajuću zdravstvenu skrb, obrazovanje, rodnu ravnopravnost i mir diljem svijeta. Benaim, Collins i Raftis u literaturi ističu kako društvenu održivost nije lako postići budući da se radi o kompliciranoj dimenziji. Dok su tokovi unutar ekoloških i ekonomskih sustava lako vidljivi, društveni je sustav neopipljiv i ne može se lako modelirati³².

Društvena održivost ne znači osiguravanje zadovoljenja svačijih potreba, već je cilj osigurati uvjete koji svakome pojedincu omogućavaju da ostvari svoje potrebe. Sve što pojedinca u tome sprječava smatra se preprekom i potrebnu ju je riješiti kako bi se ostvario napredak. Sigurno, zdravo, ugodno i pristupačno okruženje za rad/učenje, kao i funkcioniranje obrazovne zajednice kao društvenog entiteta, može se smatrati društveno održivim. Važno je da se sustavno brine o dobrobiti, sigurnosti, zdravlju i dobrobiti osoblja i učenika, na primjer kroz kadrovsku politiku, zaštitu na radu, zdravlje, socijalno i obrazovno usmjeravanje te posebno obrazovanje. Na individualnoj razini društvena održivost znači stvaranje uvjeta za upravljanje životom, samoodgovornost, slijeđenje održivih stilova života, razumijevanje i učenje značenja i utjecaja vlastitih aktivnosti.

³¹ Daly, H. E.: U.N. conferences on environment and development: retrospect on Stockholm and prospects for Rio. *Ecological Economics : the Journal of the International Society for Ecological Economics*, 5, 9–14

³² Benaim, C. A., & Raftis, L.: The Social Dimension of Sustainable Development: Guidance and Application: Thesis submitted for completion of Master of Strategic Leadership towards Sustainability, Blekinge Institute of Technology, Karlskrona, Sweden

3.3. EKOLOŠKI ASPEKT ODRŽIVOG RAZVOJA

Ekološka održivost pojam je koji se odnosi na prirodni okoliš i njegovo očuvanje. Od iznimne je važnosti održavanje ravnoteže unutar cjelokupnog ekosustava što znači da se prirodni resursi ne bi smjeli iskorištavati brže nego što se regeneriraju.

Klimatske promjene, očuvanje energije i recikliranje izuzetno su važni za ekološki aspekt održivog gospodarstva. Ekološka održivost označava očuvanje bioraznolikosti i prilagodba ljudskih gospodarskih i materijalnih aktivnosti prirodnim resursima i toleranciji zemlje. Mnogi ju smatraju najvažnijom jer upravo ona omogućuje ostvarivanje drugih dimenzija održivog razvoja.

Klimatske promjene su najozbiljniji ekološki problem s kojim se čovječanstvo dosada suočilo. U svakodnevnom životu možemo vidjeti utjecaje na ljudske aktivnosti i prirodni okoliš.

Održivi razvoj u ekološkom smislu podrazumijeva niz modernizacijskih promjena i prilagodbi, a s prvenstvenim ciljem zaštite okoliša. Prema programu Ujedinjenih naroda za okoliš, održivost okoliša ima za cilj poboljšati kvalitetu ljudskog života bez nepotrebnog ili pretjeranog opterećivanja zemljinih ekosustava. Nastoji se postići ravnoteža između ljudske kulture i živog svijeta na način da se ne rasipa i ne iscrpljuje prirodne resurse u prevelikim količinama. Nagli porast broja stanovništva kao posljedicu donosi povećanu proizvodnju i poljoprivredu što rezultira većom potrebom za energijom i materijalima.

Eksplozivni rast stanovništva, neodrživa potrošnja i obrasci proizvodnje među bogatima primarni su društveni izazovi za postizanje globalnog održivog razvoja. Druge društvene prepreke uključuju ograničenu svijest i obrazovanje o održivosti, nedovoljnu interakciju između civilnog društva i vlade te neadekvatne poticaje privatnom sektoru za poticanje održivog razvoja³³.

³³ <https://www.inspirecleanenergy.com/blog/sustainable-living/environmental-sustainability-definition>

4. ANALIZA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Razvoj nautičkog turizma u vidu održivog razvoja ne smije imati negativan utjecaj na prirodne resurse niti ugrožavati njihovo daljnje iskorištavanje. Strategije i politike koje se donose u okviru održivog razvoja nautičkog turizma za cilj imaju stvoriti uvjete za zaštitu resursa u skladu s čime se planiraju i prihvatni kapaciteti.

Kako bi se omogućio održivi razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj potrebno je sačuvati prirodne resurse destinacije te na taj način omogućiti konkurentnost. Svi objekti koji pružaju i oblikuju nautičku ponudu trebali bi biti umreženi i upoznati s idejom održivog razvoja³⁴.

Principi održivog razvoja koji su važni za razvoj nautičkog turizma su³⁵:

- Uključivanje okoliša u razvojnu politiku
- Sudjelovanje društvenih dionika u donošenju odluka kroz dijalog i savjetovanja te stvaranje partnerstva
- Provođenje principa „zagađivač plaća“
- Pristup informacijama pravosuđa
- Međugeneracijska solidarnost
- Princip supsidijarnosti – odlučivanje o zajedničkim pitanjima mora biti u međuzavisnosti lokalne i globalne razine i
- Pristup uslugama i financijskim resursima.

Održivi razvoj usko je vezan i uz ideju kružnog gospodarstva. Linearno gospodarstvo model je koji iscrpljuje prirodne sirovine i stvara ogromne količine otpada obzirom da se proizvodi nakon korištenja bacaju, a ne popravljaju. Ovakav model ima negativne posljedice za okoliš i klimu, stoga se nautički turizam i druge vrste gospodarstva koje se fokusiraju na održivost okreću kružnom gospodarstvu. Kružno gospodarstvo najviše potiče Europska unija te je prisutno u gotovo svim planovima i strategijama, a karakterizira ga recikliranje ili popravljivanje već iskorištenih proizvoda kako bi se smanjili prekomjerni štetni utjecaji.

³⁴ Vidučić V., Pašalić Ž., Munitić A., Zelenika R., Šimunić S.: Pomorski turizam – prometne, razvojne i ekološke dileme, Split, 2007., str.15

³⁵ Pavić – Rogošić L.: Održiv i razvoj, Zagreb, 2010. p.3

Najveća prednost Hrvatske je dobar geo-strateški položaj, blizina centralnih europskih zemalja te ostale prirodne predispozicije važne za razvoj nautičkog turizma. Od posebnosti u hrvatskom nautičkom turizmu može se istaknuti i strukturu gostiju, obzirom da u domaće marine uplovljavaju uglavnom strani nautičari.

Bez obzira na mnoge prednosti koje Republika Hrvatska ima, postoji i nekoliko negativnih strana. Povoljna klima, lijepa priroda i ostale već navedene prednosti ne mogu biti dovoljne za kompletni razvoj ove vrste turizma u svim segmentima. U Hrvatskoj veliku prepreku još uvijek predstavljaju kvaliteta i opremljenost većine luka nautičkog turizma. Ulaganja u nautički turizam na razini države u porastu su iz godine u godinu, no još uvijek su manja u odnosu na konkurentne zemlje.

4.1. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U 2022. godini na prostoru Republike Hrvatske registrirano je čak 206 luka nautičkog turizma. U sljedećoj tablici prikazat će se porast broja luka nautičkog turizma kroz desetogodišnje razdoblje od 2012. do 2022. godine.

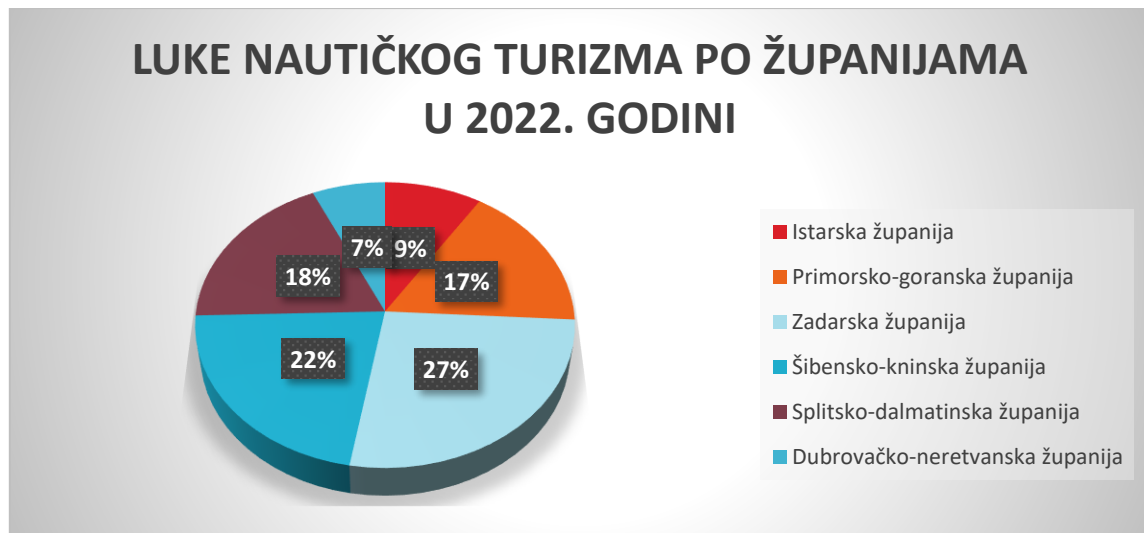
Tablica 1: Luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, 2012.-2022. godina

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
MARINE	51	53	56	57	58	57	58	61	64	64	65
SUHE MARINE	11	14	16	13	13	13	14	17	21	21	21
SIDRIŠTA	17	22	27	38	58	61	62	75	83	83	85
PRIVEZIŠTA	13	13	10	10	7	6	6	9	15	15	16
OSTALO	6	4	3	3	3	3	2	5	23	23	33
UKUPNO	98	106	112	121	139	140	142	167	206	206	220

Tablicu izradila studentica, prema podacima državnog zavoda za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/search?q=nauti%C4%8Dki%20turizam> (10.07.2023.)

Na temelju Tablice 1. može se zaključiti da je broj luka nautičkog turizma u konstantnom porastu, a najveći je porast zabilježen u broju registriranih sidrišta. Obzirom da su odlagališta plovnih objekata kao kategorija luka definirani tek 2019. godine, njihov je broj svrstan u odjeljak ostalo, dok se podaci od 2012. do 2018. odnose na nerazvrstane luke. Ukoliko se

promatra ukupan broj luka dolazi se do podataka da je u 2022. godini zabilježen porast broja luka nautičkog turizma u odnosu na 2012. godinu od čak 124%. Godine koje je u cijelome svijetu obilježila pandemija COVID-19 vidljiva je stagnacija broja luka, no narednih godina očekuje se ponovni porast.



Grafikon 1. Podjela registriranih luka nautičkog turizma po županijama u 2022. godini

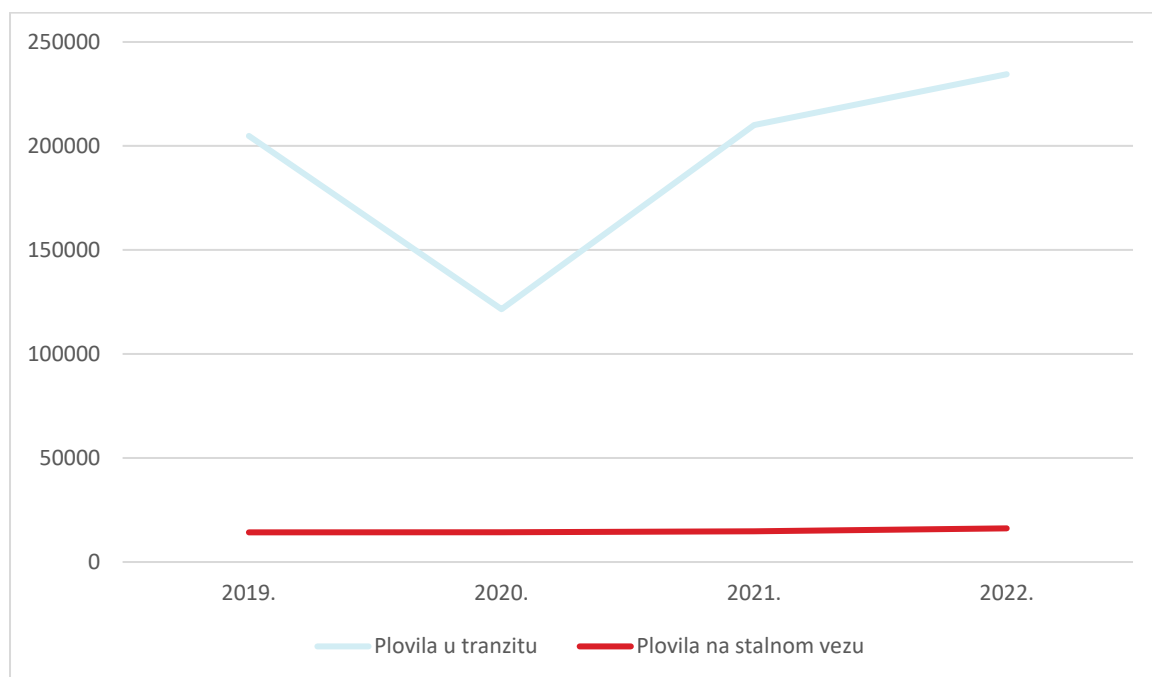
Grafikon izradila studentica prema podacima državnog zavoda za statistiku, dostupno na https://web.dzs.hr/PXWeb/Selection.aspx?px_path=Turizam_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8dkog%20turizma&px_tableid=BS_TU18_01.px&px_language=hr&px_db=Turizam&rxid=31c59964-ab29-4395-89fb-ac7b2e7f7649

Grafikonom 1. prikazan je broj registriranih luka nautičkog turizma u županijama koje ovu vrstu turizma razvijaju. Podaci se odnose isključivo na 2022. godinu. Iz Tablice 1. vidljivo je da je u 2022. godini ukupno registrirano 220 luka nautičkog turizma, a iz grafičkog prikaza može se uočiti da se najveći udio tih luka nalazi u Zadarskoj županiji, odnosno 27% luka. Slijedi ju Šibensko-kninska županija sa 22%. Pomalo iznenađujuće, Dubrovačko-neretvanska županija nalazi se na posljednjem mjestu sa tek 7%.

Grafikon 2. prikazuje zastupljenost plovila u tranzitu te plovila na stalnom vezu kroz prethodne četiri godine. U 2022. godini u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj zabilježeno je 234.496 plovila u tranzitu, a najviše je plovila kao i prethodne godine bilo pod hrvatskom zastavom. Iz grafikona se može zaključiti kako je broj plovila u tranzitu u stalnom porastu od 2020. kada je zabilježen nagli pad, a što se može povezati sa epidemijom korona virusa. Prema vrsti plovila najviše je bilo jahti na jedra (136.370), a slijede ih motorne jahte (74.455). Najviše plovila bilo je duljine od 12 do 15 metara³⁶. Na stalnom vezu 2022. godine

³⁶ <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29510>

zabilježeno je 16.176 što se može vidjeti na grafikonu da je mali porast u odnosu na prethodne godine.






Grafikon 2. Broj plovila u tranzitu i na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Grafikon izradila studentica prema podacima državnog zavoda za statistiku, dostupno na https://web.dzs.hr/PXWeb/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=BS_TU18_06.px&px_path=Turizam_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8dkog%20turizma&px_langu age=hr&px_db=Turizam&rxid=9ab6c7b5-0acb-4323-9e56-ff5814cf7db6

Prema podacima sustava eCrew Ministarstva mora i eVisitora u 2022. godini nautičari su ostvarili oko 533 tisuće dolazaka te oko 3,6 milijuna noćenja, što je u odnosu na 2021. godinu porast od 19% u dolascima, a 17% u noćenjima.

Istraživanjem nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj bavi se TOMAS NAUTIKA, a istraživanje provode svakih 5 godina u suradnji s Institutom za turizam i Ministarstvom turizma i sporta. Podaci se prikupljaju osobnim intervjuom, a posljednje iz 2022. godine odnosi se na razdoblje od lipnja do listopada iste godine. Istraživanje je provedeno na 2508 ispitanika kao i 32 marine i 9 luka otvorenih za javni promet. Prema istraživanju prosječna dob nautičara je 44 godine, a najviše je nautičara u dobi od 30 do 49 godina, čak njih 61%. Prema stupnju obrazovanja 48% nautičara koji su posjetili hrvatsku fakultetski je obrazovano, što je smanjenje u odnosu na posljednje istraživanje iz 2017. godine kada je 51% nautičara bilo fakultetski obrazovano. Čak 78% nautičara dolazi iz kućanstava s mjesečnim primanjima većim od 3.500

eura te je tu zabilježen porast u odnosu na 2017. godinu kad je udio nautičara s većim primanjima od 3.500 eura iznosio 56%³⁷.

	 Ukupno	 Čarter	 'Vlasnici'
	%	%	%
Prvi posjet	23	33	6
Drugi posjet	18	21	13
3 do 6 posjeta	23	23	23
7 i više posjeta	36	23	58

Slika 7. Učestalost dolazaka nautičara u Hrvatsku, preuzeto sa https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2021_prezentacije//230621_Tomas_Nautika_2022.pdf

Na Slici 7. može se primijetiti kako je najveći udio nautičara Republiku Hrvatsku posjetio 7 ili više puta, dok je za 23% njih to bio prvi posjet Hrvatskoj. 65% nautičara u čarteru već je ranije plovilo na unajmljenom plovilu.

Kao i 2017. godine najveći dio nautičara do polazne luke dolazi osobnim automobilom, no u porastu je udio putnika koji biraju zrakoplov. Najčešći oblik najma je najam plovila bez usluga skipera. Na plovilima je u prosjeku bilo 6 osoba, a najčešće trajanje boravka je od 4 do 7 noćenja.

4.2. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA S EKONOMSKOG ASPEKTA

Promatrano sa ekonomskog gledišta, učinci nautičkog turizma su gotovo uvijek pozitivni, a prvenstveno se odnose na gospodarski razvoj države u kojoj se nautički turizam odvija. Prihodi nautičkog turizma u konstantnom su porastu, a ostvaruju se kroz razne djelatnosti kao što su iznajmljivanje plovila, trgovina te ugostiteljske i uslužne djelatnosti. Kako bi se osigurala odgovarajuća usluga i kvalitetna ponuda, potrebno je zaposliti dovoljan broj ljudi, što je drugi pozitivni efekt nautičkog turizma³⁸. Zapošljavanjem ljudi dolazi do porasta životnog standarda,

³⁷ Tomas nautika 2022: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2022. godini, Održivi nautički turizam, Zagreb, 2023.

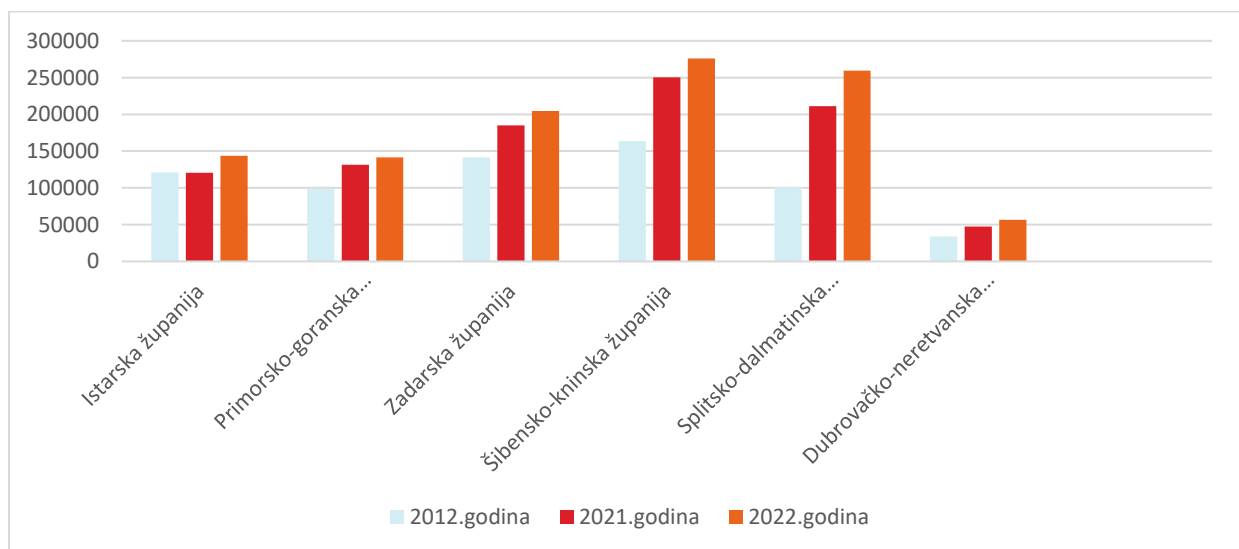
³⁸ Favro S., Kovačić M., Gržetić Z.: Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god.22, br. 1, 2008.

a ukoliko je ponuda poslova dovoljno primamljiva, može utjecati i na ostanak mladih ljudi u zemlji. Uz nautički turizam veže se i posao izgradnje plovnih objekta.

Profitabilnost nautičkog turizma varira, a rezultat je sljedećih čimbenika³⁹:

- mikrolokacije,
- temeljnih tržišnih čimbenika,
- specifičnosti poslovanja (sezonsko poslovanje),
- stope ulaganja u infrastrukturu.

Prema istraživanju koje je proveo Državni zavod za statistiku u 2022. godini prihodi ostvareni u lukama nautičkog turizma porasli su za 14,4% u odnosu na 2021. godinu. Ukupno je ostvareno 1,1 milijarda kuna prihoda bez PDV-a, od čega je najviše ostvareno iznajmljivanjem vezova. Najveće prihode ostvarile su luke nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji, točnije 25,5% od ukupno ostvarenih prihoda u Republici Hrvatskoj.⁴⁰



Grafikon 3. Ukupni prihodi po županijama

Grafikon izradila studentica prema podacima Državnog zavoda za statistiku,

<https://podaci.dzs.hr/hr/search?q=nauti%C4%8Dki%20turizam>

Iz Grafikona 3. može se vidjeti kretanje prihoda od nautičkog turizma za svaku županiju posebno. Prikazani su prihodi za 2022., 2021. te 2012. godinu. Vidljivo je da Šibensko-kninska županija ostvaruje najveću dobit za sve prikazane godine. Najveća razlika u odnosu na 2012. godinu zabilježena je u Splitsko-dalmatinskoj županiji, gdje su prihodi porasli za 157,2 %. Na

³⁹ Ivanić, K., Perić Hadžić A., Mohović Đ.: Nautical Tourism: Generator of Croatian Economy Development, Scientific Journal of Maritime Research, 2018.

⁴⁰ <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29510>

temelju prikazanog može se zaključiti i da je ukupni prihod na nivou Republike Hrvatske također u porastu.

U nautičkom turizmu u Republici Hrvatskoj u 2022. godini zaposleno je ukupno 2018 ljudi, od čega 446 njih radi samo sezonski⁴¹. Upravo tu sezonalnost može se navesti kao jedan od negativnih ekonomskih učinaka. Sezonalnost kao pojam označava ograničenost neke pojave ili aktivnosti na određeno godišnje doba. Iako su plovila nautičkog turizma smještena u marinama tijekom cijele godine, prilikom analize razvoja nautičkog turizma važan je boravak nautičara na plovilima. Nautički turizam na području Republike Hrvatske na vrhuncu je u srpnju i kolovozu te se u tom razdoblju bilježi oko 50% ostvarenih noćenja nautičara, a takva sezonalnost predstavlja i mogući ekološki problem obzirom da porast koncentracije plovila na nekom prostoru u relativno kratkom vremenskom razdoblju dovodi do smanjenja poželjnosti boravka u tom prostoru.

Marine se grade na najatraktivnijim, a pritom i vrlo osjetljivim dijelovima obale, uključujući i lokacije kao što su nacionalni parkovi ili njihova neposredna blizina. Marina Kornati smještena u Biogradu na moru jedan je od takvih primjera, a više od 80% posjetitelja nacionalnog parka Kornati čine nautičari. U vidu održivog razvoja trebalo bi prilikom planiranja novih marina i pratećih sadržaja u obzir uzeti lokacije u devastiranim uvalama, gdje bi izgradnja marina ili turističkih kapaciteta mogla imati pozitivne učinke, primjerice pružanje novih mogućnosti zapošljavanja lokalnog stanovništva. U literaturi je moguće pronaći neko od sljedećih pogodnosti koje su važne za razvoj nautičkog turizma, kao i cjelokupnog gospodarstva⁴²:

- nautički turizam ima najveći i najjači multiplikativni učinak, što bi ga moglo učiniti prvim konkurentnim proizvodom Hrvatske u svijetu

- nautički turizam grana je turizma koja osigurava minimalno 180 – 210 dana poslovanja godišnje, s dinamičnijim obrtajem uloženog kapitala u odnosu na hotelske kapacitete

- manja ulaganja za isti broj smještajnih jedinica

- povrat uloženog kapitala gotovo dvostruko brži nego u drugim granama turizma

- dovođenje bogatije i ekskluzivnije klijentele, čime bi se potaknula kvaliteta i poboljšao imidž

- komparativne prednosti, kojih je mnogo, mogu biti odlučujuće za razvoj nautičkog turizma u odnosu na konkurentne mediteranske zemlje.

⁴¹ https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2023_dokumenti//230428_dzs_nauticki2022.pdf

⁴² Kovačić, M.: Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, magistarski rad, Rijeka, 2004.

Potrošnja nautičara, posebice stranih, ima brojne izravne i neizravne učinke na pojedine gospodarske subjekte, ali i na gospodarstvo zemlje u cjelini. Tako, primjerice, marine kao složeni objekti sa širokim spektrom usluga postižu višu stopu isplativosti kapitala uloženog u njihovu izgradnju od onog uloženog u druge vrste turizma, a koristi od nautičkog turizma ističu se i u drugim pratećim djelatnostima kao što su brodogradnja, ugostiteljstvo i slično⁴³.

Prilikom odabira lokacije luke nautičkog turizma potrebno je provesti detaljnu analizu tržišta kako bi se ostvario cilj, odnosno povećala dobit. Motivacijski elementi i očekivanja koja motiviraju nautičare da posjete destinaciju dio su analize tržišta koja bi trebala odgovoriti na pitanje kakav se protok nautičara može očekivati u idućoj luci. Analiza ponude i potražnje na nautičkom tržištu dio je analize tržišta kojom će se utvrditi opravdanost ulaganja u odabranu lokaciju, a čine ju procjena o tijeku poslovanja s obzirom na kretanja ponude i potražnje na nautičkom tržištu te procjena visine prometa za određeno razdoblje godine. Analiza tržišta je proces istraživanja u kojem se analiziraju osnovni čimbenici koji djeluju na tržištu te se uočavaju glavne karakteristike i promjene u kreiranju potražnje i ponude na pojedinim mjestima i u određeno vrijeme.

4.3. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA S EKOLOŠKOG ASPEKTA

Sektor nautičkog turizma kao i njegov daljnji razvoj uvelike je vezan uz kvalitetu okoliša. Prirodne ljepote i očuvani okoliš upravo su ono što privlači nautičare te je u njihovom interesu da štetni utjecaji na okoliš budu što manji. Većina turista koji biraju ovu vrstu odmora čine to radi rekreacije te odmora bez velikih gužvi. Takav odmor najčešće pronalaze na nerazvikanim mjestima čija je priroda gotovo netaknuta. S druge strane, razvoj nautičkog turizma i postupno povećanje posjetitelja u nekom mjestu dovode do prenapučenosti, izgradnje i devastacije obale. Također, dolazi do onečišćenja vode i zraka što izravno utječe na zainteresiranost nautičara. Najčešće se prilikom izgradnje marine biraju najljepša mjesta na obali. Uz odgovarajuću infrastrukturu i uvođenje novih rješenja glede ispuštanja otpadnih voda, odlaganja smeća i sličnih problema moguće je utjecati i smanjiti negativne utjecaje na okoliš.⁴⁴

⁴³ Favro S., Kovačić M., Gržetić Z.: Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god.22, br. 1, 2008.

⁴⁴ Medaković M.: Uloga i značaj nautičkog turizma u turizmu Republike Hrvatske, diplomski rad, Sveučilište u Puli, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2016.

Negativni utjecaji nastaju kao posljedica nautičko – turističkih aktivnosti svih sudionika nautičkog turizma, a manifestiraju se kroz⁴⁵:

- pretjeranu komercijalizaciju i uzurpaciju obalnih i morskih prostora,
- zagađenje obale i akvatorija naftom, naftnim derivatima i raznim ambalažnim i drugim otpacima,
- devastaciju i neovlašteno prisvajanje biološkog i povijesno – kulturnog blaga podmorja.

U Republici Hrvatskoj nautički turizam razvijao se bez provođenja analiza i studija vezanih za utjecaj na okoliš, no obzirom na osjetljivost obale i otoka danas se nastoji uvesti nove zakonske regulative kako bi se moglo ograničiti eksploataciju prirodnih resursa. Politika masovnog turizma koja se primjenjuje na Jadranu dovodi do problema prezasićenosti što kao posljedicu ima i negativne utjecaje na okoliš. Prilikom planiranja i gradnje marine važno je sustavno provoditi i time izbjeći negativne utjecaje kako ne bi došlo do prenapučenosti obalnog područja, pretjerane komercijalizacije obalnog prostora, zagađenja akvatorija i uništavanja biološkog i kulturnog blaga podmorja⁴⁶.

Turizam i okoliš u današnje su vrijeme međusobno zavisni jedan o drugome, iz čega proizlazi da sve veću važnost za konkurentnost na tržištu ima kvaliteta i očuvanost okoliša. Plava zastava koja se dodjeljuje marinama važan je projekt kada je riječ o zaštiti mora, morskog okoliša i priobalja. Nagrada je osnovana od strane Međunarodne zaklade za odgoj i obrazovanje za okoliš te se dodjeljuje samo onim marinama koje zadovoljavaju uvjete vezane za zaštitu i očuvanje okoliša. Plava zastava pokazatelj je očuvanog, uređenog i sigurnog okoliša, a dodjeljuje se samo za jednu sezonu.

Nepovoljni učinci nautičkog turizma na morsku floru i faunu često su posljedica neadekvatnog privezivanja, ispuštanja otpadnih voda i krutog otpada s plovila te izlivanje benzina, ulja i drugih kemijskih materijala. Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, zabranjeno je sidrenje brodica, jahti i drugih plovila u zaštićenim područjima. Pravilno sidrenje potrebno je za sigurnost svih dionika u luci kao i za sigurnost morskog dna. Struganje sidra po morskom dnu može dovesti do uništenja prirodnih vrsta, a veliku opasnost za morski okoliš predstavljaju i razne vrste organizama koje se sidrom, sidrenim lancem ili trupom plovila

⁴⁵ Šamanović, J., Luković, T.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.

⁴⁶ Kovačić M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004.

moгу prenijeti iz jednog morskog područja u drugo. Takvi organizmi mogu izazvati teške posljedice i propast/uništenje morskih zajednica koje su vitalne karike u hranidbenom lancu. Najbolji primjer je alga *Caulerpa* koja je upravo na taj način prenesena u Jadransko more. Zbrinjavanje krutog otpada u lukama nautičkog turizma još je jedan čimbenik koji treba uzeti u obzir pri izgradnji luka nautičkog turizma, posebice s obzirom na veliki broj ljudi koji borave u takvim lukama, a za sobom ostavljaju veće količine raznih vrsta otpada. Onečišćenje morskog okoliša u lukama nautičkog turizma također je uzrokovano izlivanjem benzina, ulja, boja i otapala u morski okoliš. Razne kemikalije koje se u lukama koriste, a u svrhu servisa ili održavanja plovila potrebno je zbrinuti na pravilan način. S ciljem sprječavanja onečišćenja, u Hrvatskoj se provodi kontrola kakvoće mora. Na taj se način dobivaju podaci o temperaturi, slanoći, boji i prozirnosti mora, pH razina, broj bakterijskih stanica i slično na temelju čega se dobiva šira slika o ukupnom onečišćenju mora⁴⁷.

Najveće prijetnje prema ugroženim i zaštićenim vrstama koje obitavaju u moru dolaze od uništavanja staništa, unosa invazivnih vrsta ispuštanja balastnih voda i slično. Primjer invazivnog djelovanja strane vrste je prethodno objašnjeno djelovanje alge *Caulerpa*. Pretjerana i nekontrolirana turistička aktivnost te izgradnja naselja i luka najčešći su primjeri uništavanja staništa.

4.4. ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA S DRUŠTVENOG ASPEKTA

Društveni i kulturni uvjeti nekog područja obuhvaćaju stavove, želje, očekivanja, razinu inteligencije i obrazovanja, uvjerenja i običaje određenog društva. Međusobno djelovanje navedenih elemenata zahtijeva stalno praćenje i ispitivanje njihovih odnosa kako bi se implementirali u sustav uspješnog poslovanja luke nautičkog turizma⁴⁸.

Nautičari su turisti koji uglavnom dolaze iz razvijenih zemalja, naviknuti na viši životni standard, s višim obrazovanjem i većom platežnom moći te su samim tim i zahtjevniji u odnosu na druge turiste. Oni cijene niz elemenata usmjerenih na njihovo zadovoljstvo. Manja mjesta u kojima se nalaze nautičke luke ovisna su o razvoju tih luka te se pokazalo da su ubrzani razvoj

⁴⁷ Kovačić M., Gračan D., Jugović A.: The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia, Rijeka, 2015.

⁴⁸ Favro S., Kovačić M., Gržetić Z.: Nautical tourism the basis of the systematic development, Pomorstvo, god.22, br. 1, 2008.

i izgradnja nautičkih luka, promijenili strukturu i stil življenja na takvim lokalitetima. Kao primjer toga u Republici Hrvatskoj spominje se Marina Frapa u Rogoznici. Marina Frapa proglašena je najboljom marinom na svijetu 2007. godine, te je taj uspjeh postignut zahvaljujući prirodnim ljepotama, očuvanosti okoliša i kvalitetnoj ponudi.

Izgradnja luka, kao i sam razvoj nautičkog turizma za društvo ima uglavnom pozitivne utjecaje kao što su⁴⁹:

- ponuda usluga na razini je razvijenijih zemalja
- unaprjeđenje postojeće infrastrukture
- povećanje zaposlenosti i
- povećanje životnog standarda lokalnog stanovništva.

S društvenog aspekta razvojem luka nautičkog turizma ostvarit će se brojne koristi, bilo izravne ili neizravne. Izravne su koristi primjerice sredstva prikupljena od poreza ili ulaznica te prihodi od koncesijskih naknada. S druge strane, povećana potražnja nautičara može dovesti do otvaranja novih ugostiteljskih objekata, što je odličan primjer neizravnih koristi koja ujedno pozitivno utječe i na život lokalnog stanovništva. Lokalno stanovništvo dobiva mogućnost ostvarivanja dodatnih prihoda bilo od ugostiteljstva ili naknada i pristojbi za vez. S obzirom da se ovaj način otvaraju i nova radna mjesta te je već mogućnost zapošljavanja, smanjiti će se proces iseljavanja lokalnog stanovništva. Otvaranje novih mogućnosti osim što bi spriječilo iseljavanje lokalnog stanovništva moglo bi i privući nove stanovnike čime bi se smanjila depopulacija hrvatskih otoka i obale.

Utjecaj koji razvoj nautičkog turizma ima za gospodarstvo pridaje se poboljšanju socijalnih i ekonomskih uvjeta života lokalnog stanovništva. Razvoj nautičkog turizma zasigurno je omogućio veće mogućnosti zapošljavanja domaće radne snage bilo da se radi o povremenom, honorarnom, sezonskom ili stalnom zaposlenju.

⁴⁹ Ibidem

4.5. KONKURENTNOST NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE

U literaturi se čimbenici koji utječu na konkurentnost nautičkog turizma svrstavaju u dvije grupe, a to su opći i posebni čimbenici.⁵⁰

Opći čimbenici, koji se nazivaju i nepromjenjivi, a odnose se na čimbenike čija se promjena odvija kroz dugo vremensko razdoblje, su⁵¹:

- klimatski uvjeti,
- ljepota i čistoća mora te
- ostale prirodne ljepote

Posebni čimbenici mijenjaju se kroz kratko vremensko razdoblje, stoga se nazivaju i promjenjivi čimbenici, a to su⁵²:

- prometna dostupnost marine
- osobna sigurnost i sigurnost prilikom plovidbe
- prostorni raspored i opremljenost marina
- educiranost osoblja
- ponuda popratnih sadržaja
- cijena usluge
- atraktivnost destinacije
- porezi i takse

Kako bi hrvatski nautički turizam mogao konkurirati na tržištu, potrebno je razvijati i unaprjeđivati ponudu kako bi ona uvijek pratila potražnju gostiju. U ovom slučaju pod pojmom potražnje smatraju se zahtjevi turista nautičara, a isti se često mijenjaju. Prvi i najvažniji čimbenik u ponudi Republike Hrvatske su čisto more te atraktivna priroda. Kad se promatra konkurentnost nautičkog turizma, kao glavni konkurenti smatraju se Španjolska, Italija i Francuska. Ukoliko se promatra razvedenost obale i prirodne ljepote neke zemlje najveći konkurenti su Grčka i Turska. Nautičari su 2012. godine bili izrazito zadovoljni ljepotom

⁵⁰ Čorak, S., Mikačić, V.: Hrvatski turizam: plavo, bijelo, zeleno, Institut za turizam, Zagreb, 2006.

⁵¹ Ibidem

⁵² Ibidem

prirode i krajolika te osobnom sigurnošću u zemlji, a u odnosu na konkurentne zemlje bolje je ocjenjen i prostorni raspored marina⁵³.

Od strane nautičara Hrvatska je bolje ocjenjena nautička destinacija u odnosu na Italiju, Grčku i Tursku po pitanju čistoće mora i okoliša, ljubaznosti, ljepoti prirode, klimi i sigurnosti plovidbe. Ono što je po mišljenju nautičara lošije u odnosu na konkurentne zemlje jest ugostiteljska ponuda u marinama te nautička ponuda koja podrazumijeva opremljenost marina i raspoloživost vezova⁵⁴.

Ako se promatra cijene usluga u hrvatskim marinama može se zaključiti da su dosta visoke, a ovise o ponudi, lokaciji i kategorizaciji marine. Također, cijene usluga podložne su promjenama zbog čega se značajno razlikuju cijene u sezoni i predsezoni.

⁵³ <https://dulist.hr/nauticari-ocijenili-hrvatska-bolja-od-konkurencije/27730/>

⁵⁴ Ibidem

5. ANALIZA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA NA PRIMJERU ACI. D.D.

Marine mogu biti u privatnom ili javnom vlasništvu. ACI marine u javnom su vlasništvu Republike Hrvatske, a predstavljaju najveći i najznačajniji sustav marina na Jadranu. Slika 8. prikazuje sustav ACI marina koje čine 22 marine smještene duž cijele jadranske obale⁵⁵.



Slika 8. lokacije ACI marina u Republici Hrvatskoj, <https://corporate.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2023/07/Polugodisnji-izvjestaj-za-razdoblje-zavrsono-30.-lipnja-2023.nerevidirano.pdf>

ACI kontinuirano bilježi izvrsne poslovne rezultate te je ujedno i najzaslužniji za promicanje Republike Hrvatske na tržištu kao jedne od vodećih nautičkih zemalja. Kako bi ostali konkurentni na tržištu te zadržali status najvećeg lanca marina na Mediteranu, nastoje poslovanje održati u korak s vremenom te prepoznaju važnost održivog razvoja. Kao jednu od

⁵⁵ <https://aci-marinas.com/hr/aci-2/>

svojih najvažnijih vrijednosti smatraju brigu o okolišu i moru te razvoj održivih i zelenih modela poslovanja. Svake godine u ACI marinama organizirane su razne akcije, npr. akcija uklanjanja otpada u marinama Šimuni, Skradin, Split i Dubrovnik. Uspješnost organiziranja i provođenja takvih akcija najbolje potvrđuje kontinuirano nagrađivanje gotovo svih ACI marina Plavim zastavama, koje kao što je već spomenuto označavaju čistoću mora i priobalja i odgovorno gospodarenje pomorskim dobrom.

ISO certifikati su međunarodne norme koje potvrđuju najvišu razinu kvalitete u brojnim područjima poslovanja, a tvrtka ACI osvojila je sva 4 certifikata⁵⁶:

- ISO 9001 certifikat za kvalitetu
- ISO 14001 certifikat za okoliš
- ISO 50001 certifikat za energetska učinkovitost
- ISO 27001 međunarodna norma za sustav upravljanja informacijskom sigurnošću.

Od ostalih priznanja ističe se certifikat ZelEn dodijeljen od strane HEP OPSKRBA d.o.o. dodijeljen za dugogodišnje korištenje energije iz 100% obnovljivih izvora.

ACI marina Rovinj koja se trenutno smatra jednom od najluksuznijih i najsuvremenijih marina na Mediteranu, 2019. godine u potpunosti je renovirana s ciljem modernizacije i digitalizacije cjelokupne infrastrukture i usluge. Sam projekt rekonstrukcije i izgradnje ove marine nagrađen je prestižnom građevinskom nagradom Kolos. Od digitalnih rješenja važno je spomenuti sustav mjerenja koji omogućuje upravljanje potrošnjom resursa u realnom vremenu te izmjerene podatke digitalno prikazuje. Prikupljaju se i meteorološki podatci te je u svako trenutku dostupan prikaz temperature zraka, vlage, rosišta, brzine i smjera vjetra, padalina i tlaka zraka⁵⁷.

Strategija za vodik do 2050. godine određuje mogućnosti razvoja proizvodnja, pohrane, transporta i uporabe vodika s ciljem smanjenja CO2 emisija donesena je od strane hrvatskog Sabora 2022. godine, a njenu važnost prepoznao je i ACI. Također, uključeni su i u projekt „Dolina vodika Sjeverni Jadran“ čiji je cilj implementirati energetska rješenja i korištenje tehnologija vodika u sustave. Pilot instalacija planirana je u marini u Opatiji te bi tako ACI

⁵⁶ <https://aci-marinas.com/hr/aci-iso-certifikati-za-izvršnost/>

⁵⁷ <https://www.glasistre.hr/istra/aci-najveci-lanac-marina-na-mediteranu-regionalni-lider-u-nautickom-turizmu-ali-i-razvoju-pametnih-zelenih-i-odrzivih-modela-poslovanja-795424>

marina Ičići postala prva ACI marina u kojoj bi se razvio cijeli lanac vrijednosti vodika, od OIE-PV, skladištenja energije, mjera energetske učinkovitosti i pomorskog prometa te korištenja vodika⁵⁸.

ACI marina Skradin može se pohvaliti visokom razinom čistoće mora i okoliša što može zahvaliti naprednoj tehnologiji koju primjenjuje. Naime, u marini se u tu svrhu koriste podvodne robotske i senzorske tehnologije.

Nova marina koja će se izgraditi u Rijeci predstavlja tehnološki najnapredniju i najsuvremeniju luku nautičkog turizma u Europi. Jedan od ciljeva je transformirati Rijeku iz tranzitne luke u turističko i nautičko središte Mediterana, koje će biti usmjereno na goste visoke platežne moći. Prostor Porto Baroša dosad je bio nedostupan za građane, no sada će omogućiti korištenje šetnice, restorana, i drugih sadržaja kako za lokalno stanovništvo tako i za sve ostale posjetitelje, a očekuje se da će se na taj način doprinijeti unaprjeđenju društvenog života grada Rijeke. Tehnološki ova bi marina trebala nadmašiti čak i marinu u Rovinju obzirom da se planira primjena najsuvremenijih tehnologija. Tako bi ova marina trebala imati postrojenja za obradu otpada, mogućnost autonomne plovidbe i alternativne brodske pogone na vodik ili struju⁵⁹.



Slika 9. Buduća ACI marina Rijeka, Izvor: <https://www.novolist.hr/more/video-pogledajte-kako-ce-tocno-izgledati-nova-aci-marina-rijeka/>

⁵⁸ <https://aci-marinas.com/hr/postat-cemo-centar-europe-za-vodik-ova-kvarnerska-marina-prva-ce-se-pogoniti-na-gorivo-buducnosti/>

⁵⁹ Ibidem

Slika 6. prikazuje kako bi trebala izgledati nova marina u Rijeci, za koju bi građevinski radovi trebali krenuti već na jesen 2023. godine. Prije samih radova za marinu je dobivena lokacijska dozvola, a provedena je i Studija utjecaja na okoliš. Prva faza projekta izgradnje marine odnosi se na morski dio marine. Radovi na prvoj fazi trebali bi biti gotovi do ljetne sezone 2025. godine te bi tada marina trebala biti u funkciji, a izvedeni radovi trebali bi biti dovoljni za kategorizaciju marine sa 5 sidara. Očekuje se da druga faza izgradnje koja podrazumijeva izgradnju ugostiteljskih, poslovnih, trgovačkih i drugih uslužnih sadržaja bude završena prije ljeta 2026. godine. Ostavljena je mogućnost da se područje marine proširi i na dio riječkog lučkog bazena, od Rive Boduli do DeFranceschijevog gata, a ukoliko se to ostvari riječka marina bila bi jedna od najvećih i najluksuznijih marina na području cijelog Jadrana.

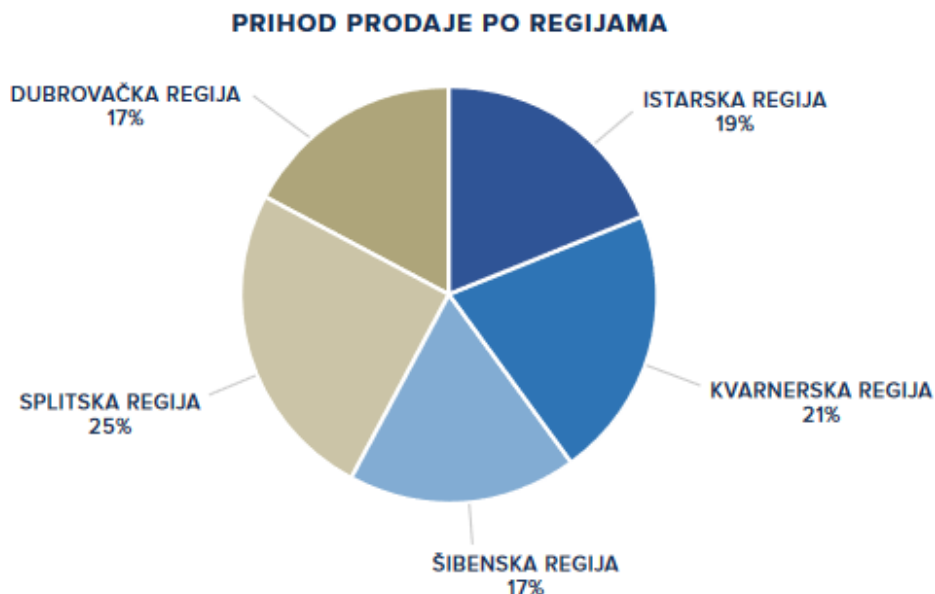
Koncesija za marinu u Rijeci daje se na 30 godina, za površinu 105.897 m². predviđeno je više od 230 vezova za prosječnu duljinu plovila od 16 metara⁶⁰. Nova marina trebala bi zaposliti oko 130 novih radnika. Od dodatnih sadržaja planiran je smještaj jedriličarskog kluba, garaža sa oko 500 parkirnih mjesta te trgovački centar sa više ugostiteljskih ponuda. Projekt bi trebao značajno unaprijediti život stanovnika riječke regije, snažno pozicionirati Hrvatsku na nautičkoj karti svijeta te generalno obogatiti sliku hrvatskog turizma i proširiti njegovu ponudu. Ovakav projekt trenutno je najveća investicija u hrvatski nautički turizam.

Ostvareni prihodi u prvih šest mjeseci 2023.godine označavaju pozitivan trend rasta. u ovom je razdoblju ostvareno 14 milijuna eura prihoda od prodaje što je u odnosu na isto razdoblje prošle godine čak 11% više. Najznačajniji porast prihoda zabilježen je kod usluge godišnjeg veza. ACI d.d. trenutno zapošljava 394 člana, a u prosincu 2022. godine potpisan je aneks Kolektivnog ugovora kojim se povećala osnovica plaće. Uprava društva svjesna je da bez kvalitetnog kadra i daljnjih ulaganja u zaposlenike neće biti moguće ostvarivanje postavljenih ciljeva⁶¹. ACI d.d. osigurava zaštitu zdravlja i sigurnosti radnika, sprječava opasnost na radu, obavještava radnike o opasnosti na radu i osposobljava ih za rad na siguran način⁶². Društvo ACI d.d. između najznačajnijih rizika, najveću pažnju trenutno pridaje produženju ugovora o koncesijama, obzirom da gotovo sve koncesije ističu 2030. godine.

⁶⁰ <https://www.aci-gitone.hr/hr>

⁶¹ <https://corporate.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2020/06/Prilog-1.pdf>

⁶² Ibidem



Grafikon 4. prikaz prihoda ACI D.D. po regijama,

preuzeto sa: <https://corporate.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2023/07/Polugodisnji-izvjestaj-za-razdoblje-zavrsono-30.-lipnja-2023.nerevidirano.pdf>

Grafikon 4. prikazuje prihode ostvarene po regijama u razdoblju od 1. siječnja 2023. do 30. lipnja 2023. Prihodi od prodaje povećani su u svim marinama u odnosu na isto razdoblje prošle godine, dok su marine sa značajnijim povećanjem prihoda Dubrovnik, Umag, Trogir, Cres, Vodice i Rovinj.

Magazin ACI No.1 godišnji je časopis koji Društvo izdaje od 2018. godine u tiskanom i digitalnom obliku. U časopisu se može pronaći informacije o marinama, kao i intervju i reportaže. Uz održivo i društveno odgovorno poslovanje ACI d.d. kroz razne donacije i sponzorstva potpomaže provedbu raznih projekata, a posebice sportskih događanja.

6. TENDENCIJE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine akt je strateškog planiranja hrvatskog turizma, usklađen s Nacionalnom razvojnom strategijom Republike Hrvatske do 2030. godine i temeljnim dokumentima i politikama Europske unije i Republike Hrvatske, uključujući Nacionalni plan oporavka i otpornosti.⁶³

Cilj održivog razvoja turizma, a time i razvoja nautičkog turizma, je podizanje kvalitete života i rada stanovništva. Također se nastoji postići društveni i gospodarski napredak društva. Na temelju detaljne analize stanja turizma u Republici Hrvatskoj identificirano je deset ključnih izazova hrvatskog turizma⁶⁴:

- vremenska i prostorna neujednačenost,
- utjecaj turizma na okoliš i prirodu,
- međuodnos turizma i klimatskih promjena,
- prilagodba ubrzanim tehnološkim promjenama u turizmu,
- kvaliteta života i dobrobit lokalnog stanovništva,
- nedostatni ljudski potencijali u brojnosti i kvaliteti,
- neadekvatna struktura i kvaliteta smještajnih kapaciteta,
- nepovoljno poslovno i investicijsko okruženje,
- nedovoljno učinkovit zakonodavni i upravljački okvir,
- utjecaj kriza na turizam te promjene ponašanja i potreba turista.

Strategija održivog razvoja turizma do 2030. godine nastoji održivi turizam postaviti kao imperativ i cilj cjelokupnog sektora turizma, a služi za oblikovanje i provedu razvojnih turističkih politika. Vizija održivog razvoja turizma podrazumijeva dobrobit lokalnog stanovništva, poštivanje kulturno-povijesne i prirodne baštine te rješavanje problema nedostatka kvalitetnih turističkih djelatnika kao i smanjenje utjecaja klimatskih promjena na turizam. U izradi dokumenta sudjelovali su i predstavnici ključnih dionika hrvatskog turističkog sektora, ministarstava i drugih relevantnih institucija, kao i predstavnici lokalnih zajednica te

⁶³ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2023_01_2_18.html

⁶⁴ <https://mint.gov.hr/strategija-razvoja-odrzivog-turizma-do-2030-godine/11411>

brojni građani kroz anketiranje u kojem je sudjelovalo ukupno 2.850 osoba. Strategija ima četiri glavna cilja⁶⁵:

1. Razvoj cjelogodišnjeg i regionalno uravnoteženijeg turizma
2. Turizam s očuvanim okolišem, prostorom i klimom
3. Konkurentniji i inovativniji turizam
4. Otporan turizam.

Prvi cilj odnosi se na smanjenje sezonalnosti kako bi se turizam mogao odvijati i van ljetnih mjeseci, a nastoji se i potaknuti razvoj turizma u kontinentalnim krajevima. Treći cilj odnosi se na bolju ponudu smještaja, obzirom da je trenutno većinska ponuda privatni smještaj. Četvrti cilj podrazumijeva otporan turizam s učinkovitijim zakonodavnim i upravljačkim okvirom.

Prema ovoj strategiji Republika Hrvatska bi 2030. godine trebala biti konkurentna, inovativna i sigurna zemlja očuvanih resursa, kvalitetnih životnih uvjeta i jednakih prilika za sve.

Nacionalni plan razvoja održivog turizma definirati će provedbu strateškog cilja i prioritetnog područja javnih politika za sektor turizma iz Nacionalne razvojne strategije Republike Hrvatske do 2030. godine te Strategije razvoja održivog turizma do 2030. godine.

6.1. STRATEGIJA RAZVOJA NAUČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE 2009.-2019.

Hrvatski hidrografski institut izradio je 2006. godine Studiju razvoja nautičkog turizma, a na temelju koje je nastala Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine. S ciljem isticanja vrijednosti prirodnih resursa za razvoj nautičkog turizma predložene su prostorne, tehničko tehnološke i ekološke pretpostavke razvoja nautičkog turizma, a sama Strategija sadržava misiju i viziju razvoja nautičkog turizma prema načelima održivog razvoja. Ova je strategija ujedno i posljednja koja se odnosi na nautički turizam te se može primijetiti da je izrađena za desetogodišnje razdoblje što je jako

⁶⁵ Strateška studija utjecaja na okoliš ne-tehnički sažetak: Strategija razvoja održivog turizma do 2030.godine, Ministarstvo turizma i sporta, Zagreb, 2022.

dugo obzirom da je turizam izrazito podložan promjenama, a Strategija donosi analizu trenutnog stanja i ponude na tržištu nautičkog turizma, kao i probleme, ciljeve i viziju, no većina tih podataka u današnje vrijeme nije relevantna i primjenjiva.

Strategija se prvenstveno temelji na proširenju postojećih kapaciteta te se predlaže izgradnja 15.000 novih vezova na najmanje 15 novih lokacija, a prema očekivanjima takvo povećanje broja vezova i prateće infrastrukture trebalo bi hrvatskom turizmu u razdoblju od deset godina osigurati prihode od 15 milijardi kuna⁶⁶. Nedovoljan broj vezova problem je koji je stalno prisutan u nautičkom turizmu Republike Hrvatske, a iako se stalno grade novi vezovi njihov broj ne uspijeva zadovoljiti potražnju nautičara za istim. Osim navedenog strategija ističe i problem vezan uz nedostatak kvalitetne ponude u vidu popratnih sadržaja koji bi osigurali dulje zadržavanje nautičara na hrvatskoj obali ili čak i povećali zainteresiranost nautičara za destinaciju tokom cijele godine.

Kao najveća prijetnja dugoročnom održivom razvoju nautičkog turizma spominje se njegov daljnji nekontroliran i neograničen razvoj. Pravilno upravljanje i planiranje razvoja nautičkih kapaciteta sveli bi negativne utjecaje turizma na okoliš i prostor na minimalnu razinu.

Najčešće nautičari posjećuju Hrvatsku zbog atraktivnosti obale te velikog broja otoka, uvala i zaljeva, a potrebno je sve ljepote koje su razlog dolaska nautičara očuvati te ponuditi kvalitetne usluge kako bi se interes nautičara zadržao i u budućnosti.⁶⁷ U lukama nautičkog turizma obavezna je implementacija uređaja namijenjenih za skupljanje otpada sa plovnih objekata, što je jedna od važnijih mjera koja za cilj ima očuvanje okoliša.

Sustav sigurnosti plovidbe na moru i osigurava sigurnu plovidbu i zaštitu morskog okoliša. Sigurnost na moru jedan je od temelja razvoja nautičkog turizma, a može se reći da za hrvatski nautički turizam predstavlja prednost u odnosu na konkurenciju.

⁶⁶ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., Zagreb, 2008.

⁶⁷ Ibidem

Tablica 2: Strateški ciljevi razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

CILJ 1.	Održivo korištenje i upravljanje resursima
CILJ 2.	Revidiranje prostorno-planskih dokumenata za realizaciju scenarija umjerene izgradnje novih prihvatnih kapaciteta
CILJ 3.	Povećanje prihvatnih kapaciteta sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka
CILJ 4.	Uspostava sustava nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom
CILJ 5.	Opremanje i nadzor plovnih objekata i luka nautičkog turizma uređajima i opremom za zaštitu mora od onečišćenja
CILJ 6.	Uspostava integralnog upravljanja sustavom nautičkog turizma
CILJ 7.	Pojednostavljenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva
CILJ 8.	Povećanje proizvodnje plovnih objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima
CILJ 9.	Poticanje razvitka postojećih i izgradnja novih remonstnih i servisnih centara
CILJ 10.	Jačanje konkurentnosti svih subjekata nautičkog turizma
CILJ 11.	Primjena novih tehnologija i ekoloških standarda
CILJ 12.	Uspostava sustava kontinuiranog obrazovanja sudionika u nautičkom turizmu

Izvor: tablicu izradila studentica, prema podacima dostupnima na

https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/081224-61_01.pdf (23.09.2023.)

U Tablici 2. izneseni su ciljevi iz Strategije razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske. Akcijski plan za provedbu strategije koji sadrži mjere, aktivnosti, nositelje i rokove nastaje na temelju navedenih ciljeva i u svrhu postizanja istih.

6.2. AKCIJSKI PLAN ZA PROVEDBU STRATEGIJE

Akcijski plan nastaje kako bi se omogućila provedbe Strategije, a sadrži razrađene mjere i aktivnosti koje je potrebno provesti kako bi se ostvarili ciljevi predloženi Strategijom. Akcijski plan razvoja nautičkog turizma izrađuje se pod vodstvom Ministarstva turizma. Za koordinaciju

i nadzor provedbe Strategije nadležno je Međuministarsko stručno vijeće za provedbu Strategije, a za provedbu Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma nadležno je Ministarstvo turizma Republike Hrvatske te Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.

Posljednji Akcijski plan razvoja nautičkog turizma objavljen je od strane Hrvatskog instituta za turizam 2015.godine. Nautički turizam prema ovom planu podijeljen je na sljedeće vrste: jahting ili čarter turizam, domaći kruzing, međunarodni kruzing i rječna krstarenja.⁶⁸ Akcijski plan promatra nautički turizam sa stajališta održivog razvoja te aktivnosti koje bi trebalo poduzeti kako bi se povećala atraktivnost za nautičare. Ovim planom definirani su problemi nautičkog turizma u Hrvatskoj te se predlažu mjere i aktivnosti čijom se pravilnom provedbom isti mogu riješiti.

Akcijski plan strateški je dokument u kojem se problematika nautičkog turizma promatra sa aspekta održivog razvoja. Plan sadržava programe i aktivnosti koje je potrebno poduzeti u planiranom razdoblju kako bi se ostvarili ciljevi, a time i sama vizija nautičkog turizma.

Osam programa razvoja jahting turizma kreirano je s ciljem ostvarivanja ciljeva razvoja jahting turizma koji proizlaze iz vizije, da Hrvatska bude najpoželjnija jahting destinacija na Sredozemlju koja brine o očuvanju prirode i okoliša, a to su:⁶⁹

- Legislativa i terminologija
- Zaštita okoliša i prirode
- Povećanje kapaciteta i podizanje kvalitete
- Obrazovanje
- Marketing
- Poticanje razvoja domaće brodogradnje
- Unapređenje informacijske osnovice
- Unapređenje suradnje dionika

Neusklađena legislativa i terminologija otežava poslovanje postojećim gospodarskim subjektima u jahtingu te usporava i otežava mogući održivi rast i razvoj, zbog čega se smatra jednim od prioritarnijih programa unutar ovoga plana. Cilj ovog programa je urediti legislativu i prilagoditi poreznu politiku konkurentskim zemljama. Program povećanje kapaciteta i podizanje kvalitete obuhvaća povećanje broja vezova čime bi se povećala i potrošnja nautičari kao i cjelokupni prihodi nautičkog turizma. Također, jedan od važnijih ciljeva ovog programa

⁶⁸ Horak, S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I.: Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Institut za turizam, Zagreb, 2015.

⁶⁹ Ibidem

je uvođenje zelenih tehnologija i inovacija te moderno i održivo poslovanje. Zaštita okoliša i prirodnih ljepota neke destinacije osnovni je motiv zbog kojeg nautičari posjećuju Hrvatsku preduvjet je za održiv i uspješan razvoj nautičkog turizma.

7. ZAKLJUČAK

Održivi razvoj koncept je koji se primjenjuje u svim gospodarskim granama. Temelj takvog razvoja je zadovoljenje potreba stanovništva, a da se pritom nastoji očuvati prirodne resurse kako bi i buduće generacije mogle zadovoljiti svoje potrebe.

Hrvatska ima jednu od najatraktivnijih i najrazvedenijih obala na svijetu. Jadransko more sa svojom obalom i otocima, čija je vrijednost prepoznata u cijelom svijetu, važna je osnova gospodarskog razvoja Hrvatske. Međutim, ovo veliko prirodno bogatstvo nije postiglo svoju odgovarajuću i dovoljnu gospodarsku vrijednost, a njegov dosadašnji razvoj nije bio dovoljno usmjeren na zaštitu okoliša. U ljetnoj sezoni neki dijelovi obale postaju turistički zasićeni, stoga budući razvoj treba usmjeriti u skladu s načelima održivog razvoja kako bi se sačuvale ljepote i omogućilo daljnje uživanje budućim generacijama. Dijelove obale kao što su nacionalni parkovi, parkovi prirode i ostala zaštićena područja potrebno je zaštititi kako se ne bi ugrozili. Prirodni geopotencijal hrvatskog podmorja svrstava Hrvatsku u vrhunske nautičke destinacije.

Svako ljudsko djelovanje, pa tako i izgradnja i poslovanje marina, utječu na okoliš i to najčešće u negativnom smislu. Ekološki održiv nautički turizam osigurava konkurentnost na tržištu obzirom da danas nautičari sve veću pažnju obraćaju na zaštitu resursa i okoliša.

Društveni aspekt održivog razvoja nautičkog turizma utječe na dizanje životnog standarda te očuvanje kulture. Razvoj nautičkog turizma za posljedicu ima otvaranje novih radnih mjesta što djeluje pozitivno na lokalno stanovništvo.

Kako bi se mogao postići uravnoteženi razvoj nautičkog turizma potrebno je provesti analizu trenutnog stanja u lukama, unaprijediti ponudu, planirati kapacitete i izgradnju novih marina u vidu održivog razvoja. U Hrvatskoj još uvijek nije u potpunosti prepoznat potencijal nautičkog turizma te je moguće dodatno ga unaprijediti kako bi mogao još više kotirati na tržištu.

Nautički turizam zahvaljujući prepoznatljivosti na tržištu jedan je od važnijih oblika turizma u Republici Hrvatskoj. Osim što privlači inozemna ulaganja i osigurava veću potrošnju nautičara u odnosu na druge turiste, sa sobom donosi i razvoj drugih gospodarskih djelatnosti.

Najčešća podjela nautičkog turizma je ona prema vrsti djelatnosti nautičke ponude na luke nautičkog turizma, chartering i cruising, a kategorizacija luka u nautičkom turizmu definirana je Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

Velika pokretljivost turista osnovna je karakteristika nautičkog turizma, a može se zaključiti da će narednih godina interes za ovom vrstom turizma biti u porastu te da će

nautičarima biti privlačne destinacije sigurne za turiste s razvijenom infrastrukturom i čistim okolišem, a čije se poslovanje temelji na načelima održivosti.

Nekoliko problema sa kojima se susreće razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, a koji se najčešće spominju su: nedovoljan broj vezova, zakonske regulative te ekološki problemi. Kako bi se navedeni problemi riješili potrebno je neprestano raditi na povećanju kapaciteta. Pritom ne treba zanemarivati ponudu pratećih usluga koja za nautičara predstavlja važan faktor prilikom odabira destinacije. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske ističe važnost edukacije i usavršavanja zaposlenih u nautičkom turizmu. Uspješno poslovanje može se osigurati visokoobrazovanim kadrom koji je sposoban analizirati i iskoristavati potencijale destinacije.

Pozitivni učinci nautičkog turizma, kao što su utjecaj na razvoj regije te na cjelokupno gospodarstvo, stvaraju dodatni interes za daljnji razvoj i ulaganja u ovu vrstu turizmu. Osim pozitivnih učinaka nautički turizam nailazi i na neke negativne aspekte koji utječu na njegov daljnji razvoj, primjerice nedovoljan broj vezova u blizini otoka i većih gradova privlačnih turistima. Nepotpuna, nekompatibilna i neadekvatna zakonska regulativa olakšava poslovanje postojećih gospodarskih subjekata u lukama nautičkog turizma, a usporava i otežava potencijale za održivi rast i razvoj nautičkog turizma. Nove investicije imale bi pozitivne učinke na gospodarstvo i razinu blagostanja stanovništva u Hrvatskoj. Plan razvoja nautičkog turizma zajedno sa Strategijom razvoja trebao bi pronaći načine za realizaciju svojih ciljeva. Probleme vezani za daljnji razvoj nautičkog turizma i ciljevi koji nisu dosad postignuti mogu se riješiti provođenjem istraživanja nautičkog turizma na temelju kojeg bi se trebalo izraditi novi strateški plan. Marine u Republici Hrvatskoj su vrlo atraktivne i konkurentne, unatoč visokim cijenama usluga i nedostatku.

Nautički turizam pozitivno utječe na lokalno stanovništvo i na gospodarstvo neke zemlje što treba prepoznati i nastaviti razvijati. Poduzeće ACI d.d. odličan je primjer održivog poslovanja. Pozitivni učinci nautičkog turizma jače te na njihovom primjeru može se vidjeti da je takav način poslovanja profitabilan, dugoročno moguć i privlačan turistima. Trendovi nautičkog turizma u svijetu, pokazuju da sve veći broj nautičara postaje svjestan važnosti očuvanja okoliša i stoga traže mogućnosti za odgovorno uživanje u nautičkom turizmu. Nautičari izrazito cijene čisto more, netaknutu prirodu, zbog čega biraju marine i luke koje vrednuju održivi razvoj.

ACI klub najveći je lanac marina na Jadranu, gdje je većinski dioničar Republika Hrvatska, a obuhvaća 22 marine smještene duž Jadrana. Sjedište poduzeća je u Opatiji, a činjenica da su gotove sve marine nosioci Plave zastave ukazuje na odgovorno ekološko

ponašanje. Održivim i odgovornim poslovanjem ACI postavlja standarde nautičkog turizma za cijeli Mediteran. Izgradnjom i modernizacijom marina ACI značajno utječe na cjelokupnu gospodarsku sliku Hrvatske i kao takvu ju plasira na tržištu.

Republika Hrvatska ima puno potencijala za daljnji razvoj nautičkog turizma, no potrebno je provesti više istraživanja i prepoznati važnost ove vrste turizma kako bi se ista mogla dalje razvijati. Trenutni status kao jedne od najpoželjnijih nautičkih destinacija Hrvatska temelji na prednostima kao što su prirodne ljepote. Za daljnji razvoj prvenstveno bi trebalo zadržati interes nautičara kako bi se iznova vraćali, a to je moguće postići unaprjeđenjem dodatnih sadržaja i usluga. Samo povećanje kapaciteta nije dovoljno, već ih trebaju pratiti kvalitetni dodatni sadržaji koji će zaokupiti nautičare i omogućiti im aktivan odmor.

Daljnji razvoj trebao bi biti u skladu s načelima održivosti, a kako bi se navedeno ostvarilo moglo bi se u lukama i na plovilima koristiti sustave za zaštitu mora od onečišćenja. Također, na novim plovilima i u lukama treba implementirati nove tehnologije čija primjena smanjuje onečišćenja okoliša.

LITERATURA

KNJIGE

1. Čorak, S., Mikačić, V.: *Hrvatski turizam: plavo, bijelo, zeleno*, Institut za turizam, Zagreb, 2006.
2. Dulčić, A.: *Nautički turizam: upravljanje lukom nautičkog turizma*, Split: EKOKON d.o.o., 2002.
3. Favro S., Kovačić M.: *Nautički turizam i luke nautičkog turizma : prostorna obilježja hrvatskoga Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma*, Ogranak Matice hrvatske, Split, 2010.
4. Kovačić, M.: *Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja*, magistarski rad, Rijeka, 2004.
5. Luković T. i suradnici: *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
6. Pavić – Rogošić L.: *Održivi razvoj*, Zagreb, 2010.
7. Šamanović J.: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola, Split, 2002.
8. Šamanović, J., Luković, T.: *Menadžment i ekonomika nautičkog turizma*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
9. Vidučić V., Pašalić Ž., Munitić A., Zelenika R., Šimunić S.: *Pomorski turizam – prometne, razvojne i ekološke dileme*, Split, 2007.

ČLANCI

1. Benaim, C. A., & Raftis, L.: *The Social Dimension of Sustainable Development: Guidance and Application: Thesis submitted for completion of Master of Strategic Leadership towards Sustainability*, Blekinge Institute of Technology, Karlskrona, Sweden, <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:830737/FULLTEXT01.pdf>
2. Črnjar M., Črnjar K.: *Menadžment održivog razvoja*; Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Rijeka, 2009.
3. Daly, H. E.: U.N. conferences on environment and development: retrospect on Stockholm and prospects for Rio. *Ecological Economics : the Journal of the International Society for Ecological Economics*
4. Dundović Č., Kovačić M., Badurina-Tomić P.: *Prilog istraživanju postojećeg stanja i tendencije razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, Pomorski zbornik, Vol. 49-50 No.1, 2015., <https://hrcak.srce.hr/138214>

5. Favro S., Kovačić M., Gržetić Z.: *Nautical tourism the basis of the systematic development*, Pomorstvo, god.22, br. 1, 2008.
6. Gračan D., Alkier Radnić R.: *Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma*, Pomorski zbornik, vol. 41 no.1, Opatija, 2003, <https://hrcak.srce.hr/52428>
7. Ivanić, K., Perić Hadžić A., Mohović Đ.: *Nautical Tourism: Generator of Croatian Economy Development*, *Scientific Journal of Maritime Research*, 2018., <https://hrcak.srce.hr/201675>
8. Jugović, A., Kovačić, M., Zubak, A.: *Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije*, Rijeka, 2013., <https://hrcak.srce.hr/clanak/178122>
9. Kovačić M.: *Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma*, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004., <https://hrcak.srce.hr/clanak/80118>
10. Kovačić M., Gračan D., Jugović A.: *The scenario method of nautical tourism development – a case study of Croatia*, Rijeka, 2015., <https://hrcak.srce.hr/en/149658>
11. Luković, T.: *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, *Ekonomski pregled*, Vol. 58 No.11, Prosinac 2007., <https://hrcak.srce.hr/18087>
12. Luković T., Bilić M.: *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja*, *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 54 No. 3-4, 2007., <https://hrcak.srce.hr/16508>
13. Maglić L., Maglić L., Vilke S.: *Ocjena postojećeg stanja i razvojni planovi luka nautičkog turizma Primorsko-goranske županije*, *Suvremeni promet : časopis za pitanja teorije i prakse prometa*, 32 (2012), 5-6, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:248282>

INTERNET IZVORI

1. Horak , S., Marušić, Z., Carić, H. i Sever, I.: *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Institut za turizam, Zagreb, 2015. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/akcijski%20planovi/005_151022_akc_p_nautic.pdf
2. Medaković M.: *Uloga i značaj nautičkog turizma u turizmu Republike Hrvatske*, diplomski rad, Sveučilište u Puli, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula, 2016., <https://zir.nsk.hr/islandora/object/unipu%3A572/datastream/PDF/view>
3. *Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.*, Zagreb, 2008. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/081224-61_01.pdf

4. Riznić D., Urošević S., Vuković M., Stević Z.: *Ekonomski aspekti održivog razvoja i uticaj na životnu sredinu*, Sveučilište u Beogradu, Srbija
5. Strateška studija utjecaja na okoliš ne-tehnički sažetak: Strategija razvoja održivog turizma do 2030.godine, Ministarstvo turizma i sporta, Zagreb, 2022.
6. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, <https://www.hhi.hr/Portals/0/adam/ContentS/ZFXDX8y4JUOHivOWG9Cyeg/Body/SRNTH.pdf>
7. Škorić S.: Strateške smjernice razvoja marina u segmentu mega-jahti u Republici Hrvatskoj, završni specijalistički, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet u Splitu, Split, 2018., <https://core.ac.uk/download/pdf/197615763.pdf>
8. Tomas nautika 2022: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2022. godini, Održivi nautički turizam, Zagreb, 2023., https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2021_prezentacije//230621_Tomas_Nautika_2022.pdf
9. UN, Rezolucija Opće skupštine UN-a 70/1 Promijenimo naš svijet: Agenda 2030 za održivi razvoj, 2015, <https://mvep.gov.hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi/globalne-teme/odrzivi-razvoj/22706>
1. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1996_01_8_119.html
2. <https://www.zakon.hr/cms.htm?id=42173>
3. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html
4. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2019_07_68_1369.html
5. <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29510>
6. <https://www.glasistre.hr/istra/aci-najveci-lanac-marina-na-mediteranu-regionalni-lider-u-nautickom-turizmu-ali-i-razvoju-pametnih-zelenih-i-odrzivih-modela-poslovanja-795424>
7. <https://aci-marinas.com/hr/postat-cemo-centar-europe-za-vodik-ova-kvarnerska-marina-prva-ce-se-pogoniti-na-gorivo-buducnosti/>
8. <https://aci-marinas.com/hr/marina/aci-cres/>
9. <https://www.inspirecleanenergy.com/blog/sustainable-living/environmental-sustainability-definition>
10. https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2023_dokumenti//230428_dzs_nauticki2022.pdf
11. <https://corporate.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2020/06/Prilog-1.pdf>
12. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2023_01_2_18.html
13. <https://mint.gov.hr/strategija-razvoja-odrzivog-turizma-do-2030-godine/11411>

14. <https://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama>
15. https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/99_2158.htm
16. <https://www.blueflag.global/>
17. <http://www.marina-biograd.hr/>
18. <https://dulist.hr/nauticari-ocijenili-hrvatska-bolja-od-konkurencije/27730/>
19. <https://aci-marinas.com/hr/aci-2/>
20. <https://aci-marinas.com/hr/aci-iso-certifikati-za-izvrsnost/>
21. <https://www.aci-gitone.hr/hr>

POPIS TABLICA

Tablica 1: Luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, 2012.-2022. godina	25
Tablica 2: Strateški ciljevi razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.....	45

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Podjela registriranih luka nautičkog turizma po županijama u 2022. godini	26
Grafikon 2. Broj plovila u tranzitu i na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj	27
Grafikon 3. Ukupni prihodi po županijama	29
Grafikon 4. prikaz prihoda ACI D.D. po regijama	41

POPIS SLIKA

Slika 1. Sidrište Maračol.....	11
Slika 2. Privezište Malin	12
Slika 3. suha marina Biograd	12
Slika 4. Marina Frapa, Rogoznica	13
Slika 5. 17 ciljeva za postizanje održivog razvoja	19
Slika 6. Tri dimenzije održivog razvoja	20
Slika 7. Učestalost dolazaka nautičara u Hrvatsku.....	28
Slika 8. lokacije ACI marina u Republici Hrvatskoj	37
Slika 9. Buduća ACI marina Rijeka	39