

Pretvorba klasične pomorskoputničke luke u luku nautičkog turizma

Švigir, Damian

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:098069>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-28**



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](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

DAMIAN ŠVIGIR

**PRETVORBA KLASIČNE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U
MODERNU LUKU NAUTIČKOG TURIZMA – CASE STUDY
MARINA POLESANA**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**PRETVORBA KLASIČNE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U
MODERNU LUKU NAUTIČKOG TURIZMA – CASE STUDY
MARINA POLESANA**

**CONVERSION OF A TRADITIONAL SEA PASSENGER PORT
INTO A MODERN NAUTICAL TOURISM PORT - CASE
STUDY MARINA POLESANA**

**DIPLOMSKI RAD
MASTER THESIS**

Kolegij: Ekonomika i organizacija pomorskoputničkog prometa

Mentor: prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksentijević, mag. oec.

Student: Damian Švigir

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080336

Rijeka, rujan 2024.

Student: Damian Švigir

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080336

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

PRETVORBA KLASIČNE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U MODERNU LUKU
NAUTIČKOG TURIZMA – CASE STUDY MARINA POLESANA
(naslov diplomskog rada)

izradio samostalno pod mentorstvom

prof. dr. sc. Alen Jugović

te komentorstvom Dea Aksentijević, mag. Oec

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

Student: Damian Švigir



(potpis)

Damian Švigir

Student: Damian Švigir

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080336

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/>

Student: Damian Švigir



(potpis)

Damian Švigir

SAŽETAK

Transformacija tradicionalnih pomorsko-putničkih luka u moderne marine za nautički turizam odražava globalni trend prilagođavanja promjenjivim zahtjevima turizma. Marina Polesana u Puli, Hrvatska, služi kao izvrstan primjer ove uspješne pretvorbe. Nekada konvencionalna luka posebne namjene, korištena u vojne i putničke svrhe, luka Pula podvrgnuta je izuzetnoj revitalizaciji, kako bi postala vrhunsko središte nautičkog turizma. Ovaj slučaj naglašava potencijal prenamjene postojeće lučke infrastrukture kako bi se zadovoljile potrebe rastućeg tržišta rekreacijskog nautičkog turizma. Projekt je uključivao značajna ulaganja u modernizaciju objekata, proširenje kapaciteta vezova i uvođenje novih sadržaja i usluga prilagođenih potrebama vlasnika jahti i charter kompanija. Transformacija luke suočena je s različitim izazovima, poput balansiranja potreba komercijalnih i rekreacijskih plovila, očuvanja povijesnog konteksta luke i osiguravanja ekološke održivosti. Međutim, uspješan završetak ovog projekta pokazuje izvedivost i prednosti preobrazbe nedovoljno iskorištenih ne samo putničkih luka, već i ostalih luka posebne namjene, u prosperitetne destinacije nautičkog turizma, doprinoseći gospodarskom rastu, stvaranju radnih mjesta i ukupnoj atraktivnosti regije.

Ključne riječi: **pomorsko-putnička luka, marina, nautički turizam, revitalizacija, transformacija, modernizacija, ekološka održivost.**

SUMMARY

The transformation of traditional sea-passenger ports into modern nautical tourism marinas reflects a global trend in adapting to evolving tourism demands. Marina Polesana in Pula, Croatia, serves as a prime example of this successful conversion. Once a conventional special-purpose port, used for both military and passenger purposes, port of Pula has undergone a remarkable revitalization to become a state-of-the-art nautical tourism hub. This case study highlights the potential for repurposing existing port infrastructure to cater to the growing recreational boating market. The project involved substantial investments in upgrading facilities, expanding berthing capacity, and introducing new amenities and services tailored to the needs of yacht owners and charter companies. The port's transformation faced various challenges, such as balancing the needs of commercial and recreational vessels, preserving the historical context of the port, and ensuring environmental sustainability. However, the successful completion of this project demonstrates the feasibility and benefits of transforming

underutilized not only passenger ports but also other special-purpose ports into thriving nautical tourism destinations, contributing to economic growth, job creation, and the overall attractiveness of the region.

Keywords: sea passenger port, marina, nautical tourism, revitalization, transformation, modernization, environmental sustainability.

SADRŽAJ

SAŽETAK	II
SUMMARY	II
SADRŽAJ	IV
1. UVOD.....	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	3
2. KOMPARATIVNA ANALIZA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA I LUKA NAUTIČKOG TURIZMA	4
2.1. OSNOVNE ZNAČAJKE POMORSKOPUTNIČKIH LUKA.....	4
2.1.1. Osnovne značajke pomorskoputničkih luka u svijetu	9
2.1.2. Osnovne značajke pomorskoputničkih luka u Republici Hrvatskoj.....	13
2.1.2.1. Temeljne odrednice pomorskoputničkih luka za RO-RO/trajektni promet u RH.....	14
2.1.2.2. Temeljne odrednice luka za kružna putovanja u RH	18
2.1.2.3. Značajke luka nautičkog turizma u RH.....	21
2.2. TEMELJNE ODREDNICE LUKA NAUTIČKOG TURIZMA	24
2.2.1. Definiranje nautičkog turizma.....	24
2.2.2. Temeljene odrednice luka nautičkog turizma u svijetu.....	29
2.2.3. Temeljene odrednice luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj	33
2.3. SWOT ANALIZA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA I LUKA NAUTIČKOG TURIZMA.....	43
3. TRENDOWI U RAZVOJU LUKA NAUTIČKOG TURIZMA	49
3.1. POTRAŽNJA ZA NAUTIČKIM KAPACITETIMA.....	51
3.2. ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA.....	54
3.3. EKOLOŠKI ODRŽIVE MARINE	56
4. CASE STUDY PRETVORBA KLASIČNE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U LUKU NAUTIČKOG TURIZMA – MARINA POLESANA	60
4.1. POVIJESNI RAZVOJ PODRUČJA	61
4.2. OTOK SVETA KATARINA.....	65

4.3. NAUTIČKO-TURISTIČKI KOMPLEKS SVETA KATARINA I MONUMENTI –
PULA 66

5. ZAKLJUČAK.....	75
LITERATURA	77
KAZALO KRATICA.....	80
POPIS TABLICA.....	81
POPIS GRAFIKONA	81
POPIS SLIKA	81
PRILOG 1.....	83

1. UVOD

Luke su povijesno predstavljale jednu od esencijalnih poveznica, kako za trgovinu tako i za putovanja. Morem se nije prevozio samo teret, već i ljudi, kao putnici. Međutim i u sadašnjosti, ova dinamična čvorišta i dalje predstavljaju ključnu ulogu u globaliziranom svijetu. Morske luke su sastavni dio pomorskog prometa koje objedinjuju razne prometne, trgovačke i industrijske funkcije. Brodovi svakodnevno plove svjetskim morima u svrhu ostvarivanja transportnih operacija upravo između polaznih i završnih luka. Unutar općeg pojma "luka" bitno je napraviti razliku između specifičnih tipova, poput onih namijenjenih putničkom prometu i onih za nautički turizam.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Pomorskoputničke luke predstavljaju važan dio pomorskog i prometnog sustava te su ključni za razvoj prometa, turizma i ekonomskih aktivnosti u sklopu turističke ponude i zadovoljenja transportnih potreba putnika. Razvoj drugih oblika prometa dovodi do stagnacije potrebe i ukidanja linija pomorskoputničkog prijevoza. Velika kapitalnim ulaganjima u lučku infrastrukturu dovode u pitanje isplativost poslovanja takvih luka sa smanjenim obujmom prometa. Upravo iz to razloga dolazi do pretvorbe pomorskoputničkih luka u luke nautičkog turizma.

Problem istraživanja ovog rada odnosi se na mogućnosti daljnjeg iskorištavanja lučke infrastrukture pomorskoputničkih luka, transformacijom takvih luka u luke nautičkog turizma.

Predmet istraživanja je istražiti mogućnosti pozitivnog poslovanja luka nautičkog turizma u pojedinim hrvatskim krajevima, u kojima se ne javlja potreba za putničkim prijevozom, ali se javlja potreba za privezom manjih plovila i iskorištenjem usluge dodatnog sadržaja u obliku nautičkog turizma.

Objekt istraživanja su luke nautičkog turizma.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Radna hipoteza je sljedeća: kapacitet luka nautičkog turizma izravno je povezan s povećanjem prometa u nautičkom turizmu. Na tržištu turističkih usluga javlja se nedostatak kapaciteta za vez plovila, pogotovo u ljetnim mjesecima. Ova pojava direktno utječe na rast cijena pojedinih vezova, te se razumije važnost izgradnje adekvatnih prihvatnih kapaciteta za luke nautičkog turizma kako bi se zadovoljili zahtjevi potražnje za uslugama nautičkog turizma.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i ciljevi istraživanja diplomskog rada su na principu spoznaja iz konkretnog primjera predložiti uvid u transformaciju, odnosno pretvorbu klasične pomorskoputničke luke u luku nautičkog turizma. S prostornog aspekta, napušteni lučki kompleks označava neiskorištenu mogućnost, koju je uz relativno malo napora moguće prenamijeniti u suvremenu i modernu luku nautičkog turizma. Stoga je od velike važnosti analizirati hoće li i kada takva luka pozitivno poslovati. S gospodarskog aspekta prostor dobiva novu vrijednost, donosi nova zapošljavanja, i dodatne prosperitet samoj turističkoj destinaciji u kojoj se nalazi

Istraživanje se fokusira na ova ključna pitanja, izvedena iz definiranog cilja i svrhe diplomskog rada:

- Što se podrazumijeva pod pojmom pomorsko-putnička luka?
- Kakav je utjecaj pomorskoputničkih luka na gospodarski razvoj zemlje?
- Koje su karakteristike luke nautičkog turizma?
- Koji su pokazatelji uspješnosti poslovanja luka nautičkog turizma?
- Koji su ključni koraci u pretvorbi pomorskoputničke luke u nautičku turističku destinaciju?
- Kakvi su trendovi razvoja nautičkog turizma?

1.4. ZNANSTVENE METODE

U ovom radu su upotrijebljeni dostupni izvori iz područja lučkog prometa i nautičkog turizma. Teorijske spoznaje o kapacitetima i poslovanju luka nautičkog turizma pribavljene su iz raznih ilustrativnih udžbenika i knjiga o nautičkom turizmu. Također statistički podaci prikupljeni su iz javnih baza podataka Državnog zavoda za statistiku, te iz izvješća o poslovanju tvrtki u nautičkom turizmu. Prikupljene informacije su analizirane odgovarajućim znanstvenim metodama, uključujući analizu i sintezu, kompilaciju, deskriptivnu metodu, klasifikaciju, komparaciju, indukciju i dedukciju. Kvantitativni podaci su obrađeni statističkim metodama, a rezultati su predstavljeni u tablicama i grafikonima.

1.5. STRUKTURA RADA

Struktura ovog diplomskog rada raspodijeljena je u pet poglavlja.

Problematika, predmet i objekt istraživanja predstavljeni su u **Uvodu**, uvodnom poglavlju rada. Ciljevi i svrha rada definirani su uz postavljenu radnu hipotezu i istraživačka pitanja. Također su opisane korištene znanstvene metode i struktura rada.

U drugom poglavlju pod naslovom **Komparativna analiza pomorskoputničkih luka i luka nautičkog turizma**, daje odgovor na osnovne teorijske odrednice pomorskoputničkih luka i luka nautičkog turizma te se ukazuje naglasak na samoj usporedbi sličnosti i razlika između tih dviju vrsta luka, kako u Hrvatskoj tako i u Svijetu.

Treće poglavlje, s naslovom **Trendovi u razvoju luka nautičkog turizma**, definirani su glavni trenutni zahtjevi na tržištu nautičkih usluga poput potražnja gostiju za novim destinacija, raznih avantura i održivosti. Neki od trendova na koje se obraća posebna pažnja je svakako fokus na održivost, tehnološki napredak, platforme za digitalnu rezervaciju, rast regionalnih destinacija i slično.

U četvrtom poglavlju koje se naziva **Case study pretvorbe klasične pomorskoputničke luke u luku nautičkog turizma – Marina Polesana**, dotiče se konkretno primjera gradnje nove luke nautičkog turizma u gradu Puli. Naime, luka je izgrađena na prostoru nekadašnje zrakoplovne vojne baze otoka Sveta Katarina –rt Monumenti, koja je bila dio pulske luke. U ovom poglavlju detaljno će biti ilustrirani koraci planiranja, pretvorbe i izgradnje suvremene i moderne marine koja trenutno raspolaže s više od 400 vezova u moru.

Peto poglavlje, **"Zaključak"**, nudi sažetak cjelokupnog rada, prezentirajući pregled ključnih spoznaja dobivenih kroz sva poglavlja. U ovom poglavlju se ističu najvažnije teme, rezultati istraživanja te zaključci doneseni na temelju rada.

2. KOMPARATIVNA ANALIZA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA I LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Moderna morska luka se ne smatra samo točkom pretovara u različitim lancima opskrbe, već ju treba razmatrati kao tranzitnu točku koja proizvodima dodaje vrijednost.¹ Kao čvorišta u transportnim i logističkim mrežama, luke imaju lokaciju čija se relativna važnost može mijenjati, odnosno lokacija svake luke je važna, ali ta važnost može varirati zbog promjena u ekonomiji, tehnologiji i politici. Svaka luka pokušava iskoristiti svoje prednosti lučkog prostora koji karakteriziraju osnovne fizičke karakteristike koje utječu na nautički profil, poput dubine vode, lakoće pristupa i dostupnosti zemljišta kako bi što bolje služila transportnu mrežu. Luke su vitalni dijelovi svjetskog prometnog sustava, koje povezuju pomorski, kopneni i zračni promet. Dok sve luke imaju zajedničku ulogu u olakšavanju trgovine, doprinose globalnoj povezanosti, kretanju ljudi i robe, postoje značajne razlike između pomorsko-putničkih luka i luka nautičkog turizma. Pomorsko-putničke luke i luke nautičkog turizma imaju različite funkcije, infrastrukturu i promet. Razumijevanje ovih razlika važno je za planiranje i upravljanje lukama te za maksimiziranje njihovog doprinosa ekonomiji i lokalnoj zajednici. U nastavku rada biti će detaljno definirane i uspoređene pomorske putničke luke i luke nautičkog turizma.

2.1. OSNOVNE ZNAČAJKE POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

Važan segment valoriziranja mora i pomorske orijentacije države predstavlja lučki sustav, koji zajedno s brodarstvom i brodogradnjom čini temelj pomorskog gospodarstva.² Zbog specifičnosti položaja i uloga luke u gospodarskom i prometnom sustavu, teško je dati jedinstvenu definiciju luke, pa postoji niz različitih definicija, ovisno o perspektivi iz koje se luka ili lučki sustav razmatra. Enciklopedije i leksikoni uglavnom definiraju luku kao zaštićeni prostor na morskoj obali gdje brodovi mogu sigurno pristati kako bi se sklonili od nevremena, ukrkali/iskrcali teret ili putnike, ili obavili potrebne popravke.³ Budući da ne postoji jedinstvena općeprihvaćena podjela luka, one se svrstavaju u različite kategorije prema geografskom

¹ Port Economics, Management and Policy: "A comprehensive analysis of the port industry", <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/> (pristupljeno 13.05.2024.)

² Kesić B., Jugović A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006. str. 5.

³ Ibidem str. 6.

položaju, funkciji, vrsti prometa, načinu gradnje i drugim kriterijima. Najvažnija je podjela luka prema njihovoj funkciji, a dijeli se na ⁴:

- putničke,
- teretne,
- mješovite,
- ribarske,
- turističke,
- trgovačke,
- industrijske luke.

Posebno je važna podjela luka prema zakonodavnom karakteru, odnosno prema zakonima i pravnim propisima koji određuju položaj luke u prometnom sustavu države, osim razvrstavanja prema vrsti koju služe. U Republici Hrvatskoj, osnovna zakonska regulativa za područje pomorstva su Pomorski zakonik⁵ (PZ) iz 2004. godine i novouređeni Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama⁶ (ZDPM) iz 2023. godine. Razvrstaj luka proveden je na temelju nekoliko različitih kriterija.⁷

1. Prema namjeni luke se dijele na⁸ :

- luke otvorene za javni promet
- luke posebne namjene.

2. Prema veličini i značenju za Republiku Hrvatsku luke otvorene za javni promet dijele se na⁹ :

- luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku
- luke županijskog značenja
- luke loknog značenja.

3. Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama za posebne namjene luke se dijele na:

- vojne luke
- luke tijela unutarnjih poslova

⁴ Zelenika, R.: **Prometni sustavi: Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment**, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 222.

⁵ **Pomorski zakonik**, NN 2004., 181.

⁶ **Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama**, NN 83/2023

⁷ Kesić, B.: **Ekonomika luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 27-28.

⁸ Kesić B., Jugović A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006. str. 8.

⁹ Ibidem str.8.

- luke nautičkog turizma
- industrijske luke
- sportske luke
- ribarske luke i dr.

4. Prema značenju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene mogu biti¹⁰ :

- Luke od značenja za Republiku Hrvatsku
- Luke od županijskog značenja.

Način i kriteriji za razvrstavanje luka detaljno su opisani u Odluci o uvjetima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet.¹¹ Prilikom kategorizacije luka uzimaju se u obzir sljedeći čimbenici: obujam prometa, povezanost s kopnom putem cesta i željeznice, postojeći lučki kapaciteti te učestalost brodskih linija.

Povijesni razvoj pomorsko-putničkih luka prati razvoj pomorstva, trgovine i civilizacija. Od antičkih vremena, luke su služile kao sigurna utočišta i trgovačka središta. Doba jedrenjaka i parobroda donijelo je veće brodove i modernizaciju luka, s naglaskom na putnički promet. U 20. stoljeću, zrakoplovstvo je utjecalo na pomorski promet, ali luke su ostale važne za krstarenja i trajekte.¹² Suvremene luke su tehnološki napredni kompleksi koji nude razne usluge, s fokusom na sigurnost i udobnost. Hrvatska, s dugom pomorskom tradicijom, ima brojne luke koje su se razvile iz ribarskih naselja u turističke centre, povezujući otoke s kopnom i potičući razvoj turizma. Putnička luka posebna je podvrsta ili podsustav lučkog sustava koja kontinuirano, koristeći se specijaliziranim terminalima, obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, prtljage i automobila. Pomorskoputnička luka predstavlja morsku infrastrukturu namijenjenu prihvatu, polasku i usluživanju putnika, te servisiranju putničkih brodova kao što su brodovi za kružna putovanja, trajekti i jahte.¹³ Od klasičnih putničkih luka nastali su suvremeni putnički terminali koji moraju zadovoljiti potrebe i brodara i putnika. To su terminali čija se funkcija ne iscrpljuje u prihvatu broda, već se proširuje na kvalitetan prihvrat putnika, udobnost za vrijeme boravka

¹⁰ Kesić B., Jugović A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006. str. 8.

¹¹ Kesić, B.: **Ekonomika luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 27-28.

¹² Kesić B., Jugović A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006. str. 11.

¹³ Vaggelas G. & Pallis A. "**Passenger ports: Services provision and their benefits.**", Maritime Policy & Management, vol 37. 2010., https://www.researchgate.net/publication/248989081_Passenger_ports_Services_provision_and_their_benefits (pristupljeno 18.05.2024.)

putnika na terminalu te efikasan prihvrat sredstva drugih prometnih grana.¹⁴ Služi kao propusnica za pomorski putnički promet, omogućavajući kretanje ljudi, odnosno putnika između destinacija i kontinenata. Putničke morske luke su ključne komponente pomorskog transportnog sektora i imaju značajnu ulogu u turizmu, gospodarskom razvoju i međunarodnoj trgovini.¹⁵ One djeluju kao polazne i odredišne točke putovanja brodova koji prevoze putnike, povezujući ljude čak i na velikim udaljenostima. Terminologija naziva za putničke luke ovisi o tome za koje brodove su namijenjene. Tako se na primjer razlikuju trajektni terminali, terminali za kruzere, odnosno brodove za kružna putovanja, marine ili pak pomorske putničke terminale. Uz putnike, neki od ovih terminala imaju i dodatne mogućnosti poput ukrcavanja i iskrcavanja automobila i drugih vozila s kopna na brodove i obrnuto. Međutim, pomorskoputničke luke nisu samo transportna čvorišta, već one predstavljaju i ekonomska središta, u kojim putnici borave prilikom čekanja na ukrcaj. Ostvaruju prihode kroz različite aktivnosti, uključujući naknade prijevoza putnika, lučke pristojbe, rad terminala i maloprodajne usluge. Također djeluju i kao katalizatori turizma, privlačeći posjetitelje ugostiteljskom ponudom u sklopu luke, stimulirajući time lokalnu ekonomiju. Svijet putničkih morskih luka nije scenarij "jedna veličina odgovara svima". Različite vrste luka opslužuju posebne potrebe, kako putnika tako i brodova koji ju dotiču. Neke od vrsta putničkih morskih luka su¹⁶:

- **terminali za brodove za kružna putovanja (kruzeri):** namijenjeni su za prihvrat velikih kruzerskih brodova. Ovi su terminali često višekratne zgrade opremljene sustavima za rukovanje masovnim prihvatom putnika, prtljage i zaliha koji su potrebni kruzerskim brodovima, te prodavaonicama i zabavnim sadržajima. Takvi terminali namijenjeni su putnicima veće platežne moći, pa u korelaciji s time moraju nuditi određeni spektar dodatnih sadržaja.
- **trajektni terminali, odnosno trajektne luke:** ovi terminali rukuju velikim brojem putnika trajekata koji često operiraju na kratkim morskim rutama za putnike i jednodnevnih izleta. Ova vrsta prijevoza je sezonskog karaktera, te daje prednost efikasnosti i protoku putnika u među obalnom povezivanju najčešće kopna i otoka.

¹⁴ Kesić B., Jugović A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006. str. 34-

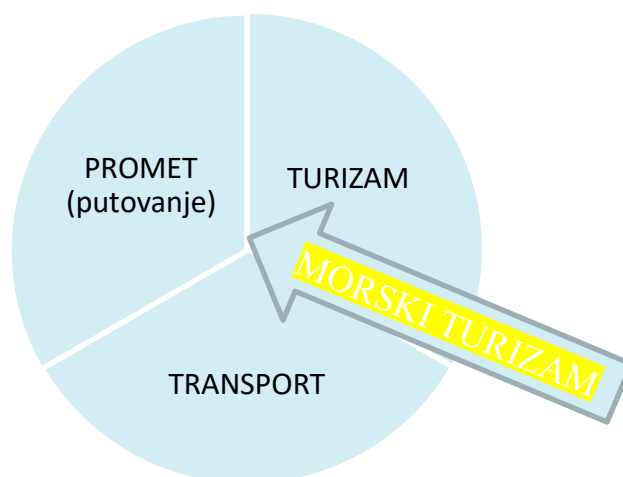
¹⁵ Ibidem str 17.

¹⁶ Vaggelas G. & Pallis A. "**Passenger ports: Services provision and their benefits.**", Maritime Policy & Management, vol 37. 73-89. 2010.https://www.researchgate.net/publication/248989081_Passenger_ports_Services_provision_and_their_benefits (pristupljeno 18.05.2024.)

- **nautičke luke (marine):** luke namijenjene nautičkom turizmu, koje posjeduju veliki broj vezova za koje u ljetnim mjesecima intenzivno raste potražnja. Najčešći tip brodova koji prevladava su jedrilice i jedrenjaci, privatni motorni brodovi i luksuzne jahte i brodovima za rekreaciju. Ove luke pružaju utočište brodovima za rekreaciju, nudeći sigurne vezove, specijalizirane usluge, te u svojoj turističkoj ponudi nude ugostiteljske usluge, usluge održavanja i zbrinjavanja brodova i slično.

U vrhuncu sezone, pomorske luke se pretvaraju u živahna čvorišta s nizom vitalnih funkcija. Glavna uloga je obrada putnika, osiguravajući adekvatnu cirkulaciju ljudi prilikom ukrcavanja, iskrcavanja te carinskih i ostalih formalnosti. Rukovanje teretom također je ključno, s obzirom na potrebu efikasnog utovara i istovara tona prtljage, zaliha i resursa. Međutim, uloga luka se ne ograničava samo na putnike i teret. One brodovima nude i niz dodatnih usluga, uključujući dopunu goriva i upravljanje otpadom. Sigurnost je još jedan prioritet, obuhvaćajući zaštitu ljudi, imovine i lučkog okruženja. Konačno, efikasno upravljanje terminalom osigurava besprijekornu funkcionalnost cijelog kompleksa, od putničkih usluga do održavanja infrastrukture.

U funkciji oplemenjivanja turističke ponude, pomorski prijevoz putnika postaje značajan segment pomorskog prometa i turizma.¹⁷ U nastavku slijedi ilustrativni prikaz temelja marketniške strukture koncepta prijevoza putnika brodovima za kružna putovanja. Sam vid morskog turizma nalazi se u epicentru sustava, isprepleten prometom odnosno putovanjem, transportom putnika i gospodarskom granom turizma.



Slika 1. Marketniška struktura kružnih putovanja

¹⁷ Ibidem str. 195.

Promet i turizam potrebno je učinkovito povezati na svim područjima u državi i inozemstvu, u čemu pomorske luke i brodovi (zajedno s agencijama i predstavništvima) imaju ključnu ulogu, a rezultati ove suradnje izuzetno su važni gospodarski impulsi.¹⁸

2.1.1. Osnovne značajke pomorskoputničkih luka u svijetu

Pomorskoputničke luke su ključne za prijevoz ljudi, a sekundarno i robe, pogotovo u otočnim državama. Međutim, zbog njihove manje važnosti u globalnoj trgovini i relativno slabog interesa privatnih subjekata za sudjelovanje na ovom tržištu, putničke luke su vrlo rijetko bile predmetom istraživanja. Kao rezultat toga, čak i definicija "pomorskoputničke luke" je prilično neodređena. U većini slučajeva pružene definicije ograničene su samo na prijevoz putnika, zanemarujući operacije vezane za prijevoz tereta preko putničkih terminala. Sveobuhvatnija definicija može se postići prilagodbom opće konferencije Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju, odnosno United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), koja definira luke prema načinu na koji odražava sve operacije koje se tamo odvijaju. U tom smislu: "putnička luka je područje gdje se odvija interakcija između pomorskog i kopnenog načina prijevoza, čime upravo to područje postaje multimodalni transportni čvor. Štoviše, to je multifunkcionalno tržišno i industrijsko područje gdje se roba prodire u tranzit, klasificira, obrađuje i distribuira, a putnici se ukrcavaju i iskrcavaju s pomorskih prijevoznih sredstava i potom se prevoze prema/iz unutrašnjosti uz pomoć transportnih sredstava unutrašnjosti."¹⁹ Ova vrsta luke se može dodatno klasificirati na²⁰:

- **Obalne putničke luke:** koje opslužuju (nacionalni i internacionalni) obalni pomorski promet.
- **Kruzerske luke:** one opslužuju kruzerski turizam.
- **Hibridne putničke luke:** predstavljaju kombinaciju obalnog i kruzerskog pomorskog prometa. Ova vrsta je najčešće zastupljena.

Lučki proizvod označava sve usluge koje luka pruža putničkim brodovima, putnicima i vozilima (automobilima i kamionima) bez obzira na vrstu putničkog broda kojeg luka

¹⁸ Kesić B., Jugović A.,: „**Menadžment pomorskoputničkih luka**“, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006. str. 5.

¹⁹ Review of maritime transport: "**Port Performance and Maritime Trade and Transport Facilitation**", UNCTAD, 2023., https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023ch4_en.pdf (pristupljeno 18.05.2024.)

²⁰ Ibidem, UNCTAD

opslužuje. Kod upravljanju i rada pomorskoputničkih luka i terminala sudjeluje mnogo kompanija, bilo kao prijevoznik ili operater terminala. One su stekle značajan tržišni udio i nastoje se prilagoditi specifičnim potrebama korisnika luka kako bi postigla ekonomija obujma ili ekonomija domena. Također, vidljiva je privatna inicijativa u pružanju usluga putničkih luka. Domicilne i kruzerske tvrtke nastoje iskoristiti prednosti vertikalne integracije i ekonomije domena. Vertikalna integracija opisuje mjeru u kojoj tvrtka posjeduje svoje dobavljače i kupce. Ona je ključna za razumijevanje poslovanja tvrtke jer utječe na troškove, diferencijaciju proizvoda/usluga i strateške odluke. Takve kompanije upravljaju putničkim i kruzerskim terminalima kako bi ponudile usluge boljeg kvaliteta i stvorile dodatnu vrijednost za svoje korisnike. U Europi neki od takvih primjera su:²¹

- tri kruzerska terminala u **Southamptonu** date pod koncesijom kruzerskim tvrtkama;
- novi kruzerski terminal u **Barceloni** (Palacruceros), koncesioniran je jednoj od vodećoj kruzerskoj tvrtki (Costa Crociere);
- Cipranska luka u **Limassolu** je u procesu koncesioniranja kruzerskog terminala;
- a za trajektne i kruzerske tvrtke se često izvještava da su zainteresirane za upravljanje putničkim i kruzerskim terminalima luke **Pireus** u Grčkoj.

U nastavku rada su ilustrirani spomenuti primjeri pomorskoputničkih luka.



Slika 2. Kruzerski terminal u Southamptonu

Izvor: <https://cruisesouthampton.com/places/ocean-cruise-terminal> (15.05.2024.)

²¹ Vaggelas G. & Pallis A. "Passenger ports: Services provision and their benefits.", Maritime Policy & Management, vol 37, 73-89. 2010. https://www.researchgate.net/publication/248989081_Passenger_ports_Services_provision_and_their_benefits (pristupljeno 18.05.2024.)

Poznata po transatlantskim putovanjima prema New Yorku i brojnim drugim destinacijama, pomorskoputnička luka Southampton nosi titulu jedne od glavne europske kruzerske luke, sa gotovo 2 miliona putnika godišnje. 2021. godine, luka Southampton je u suradnji sa tvrtkom MSC Cruises otvorila peti kruzerski terminal u gradu.²² Ovaj terminal koristi priključak na obalno napajanje, čime Southampton doprinosi održivosti. Terminal D, poznatiji kao Palacruceros, nalazi se u luci Barcelona i djeluje pod privatnom koncesijom. Ovaj terminal nudi prednost prihvatu brodova iz grupacije Carnival i Costa Crociere, tvrtkama koje su ujedno i nositelji koncesije. Inovativni dizajn terminala osigurava obilje prirodnog svjetla u unutrašnjosti, a njegove četiri razine omogućuju učinkovito i sigurno rukovanje velikim brodovima.



Slika 3. Terminal D - Palacruceros

Izvor: <https://www.portdebarcelona.cat/en/business-and-services/cruise-ships/information-passenger/passenger-terminals/terminal-d> (pristupljeno 16.05.2024.)

Uloga javnog i privatnog sektora u upravljanju lukama i pružanju lučkih usluga raznolika je i kompleksna. Javni sektor može imati dominantnu ulogu kao vlasnik zemljišta, regulator preko lučke uprave, a u nekim slučajevima i kao pružatelj lučkih usluga, posebno u putničkom prometu.²³ S druge strane, privatni sektor je aktivan u pružanju lučkih usluga, upravljanju infrastrukturom, ulaganju u nadogradnju luka, i u (nekim) slučajevima (npr. u britanskom slučaju) preuzimanju uloge lučke uprave. Uključivanje privatnog sektora nudi potencijalne

²² <https://cruisesouthampton.com/places/ocean-cruise-terminal> (pristupljeno 15.05.2024.)

²³ Vaggelas G. & Pallis A. "Passenger ports: Services provision and their benefits.", Maritime Policy & Management, vol 37. 73-89.

prednosti u obliku inovacija, poboljšane efikasnosti i većih ulaganja u infrastrukturu. No, ono može dovesti i do gubitka kontrole od strane javnog sektora te prioritetiziranja profita na račun kvalitete usluge i zaštite okoliša. Stoga je ključno pronaći optimalan model suradnje koji uravnotežuje prednosti i nedostatke privatnog sektora te osigurati da se lučke usluge pružaju na efikasan, transparentan i održiv način. U nastavku rada slijedi lista najprometnijih kruzerskih luka prema broju putnika. Neke azijske luke nisu uključene zbog nedostatka informacija. Ovaj pregled ne predstavlja direktnu referencu na istinite statistike zbog relativno zastarjelih podataka.

U tablici broj 1 prikazan je godišnji broj putnika na kruzerima za 2022. godinu, izražen u milionima.

Tablica 1. Najprometnije svjetske kruzerske luke, po broju prevezenih putnika

RANG	LUKA	2022	DRŽAVA
1	Canaveral (Orlando)	4,027	SAD
2	Miami	4,030	SAD
3	Nassau	3,213	Bahamas
4	Cozumel	2,944	Meksiko
5	Barcelona	2,329	Španjolska
6	Civitavecchia (Rim)	2,172	Italija
7	Southampton	1,900	Velika Britanija
8	Palma de Mallorca	1,727	Španjolska
9	Everglades	1,718	SAD
10	Genova/Savona	1,527	Italija

Izvor: izradio student samostalno, prema podacima prikupljenim sa stranice [statista.com](https://www.statista.com/statistics/1401348/busiect-cruise-ports-worldwide/)

<https://www.statista.com/statistics/1401348/busiect-cruise-ports-worldwide/> (pristupljeno 17.05.2024.)

Važno je napomenuti da podaci o putničkom prometu mogu varirati ovisno o izvoru i statističkoj obradi podataka. Neki izvori možda uzimaju u obzir samo putnike na kruzerima, dok drugi uključuju i putnike trajektima. Također, bitno je naglasiti da putnički promet može oscilirati iz godine u godinu, iz razloga što je vrlo podložan trenutnim trendovima, krizama i ostalim mogućim izvanrednim situacijama u svijetu.

2.1.2. Osnovne značajke pomorskoputničkih luka u Republici Hrvatskoj

Pomorskoputničke luke u Republici Hrvatskoj označavaju ključne točke, odnosno središta koja povezuju kopno s brojnim hrvatskim otocima, te također i važne centre međunarodnog prometa. Locirane duž razvedene obale, ove luke označavaju nezamjenjivu funkciju u razvoju turizma, gospodarstva i kvalitete života nacionalnog stanovništva. Njihova raznovrsna infrastruktura, koja podrazumijeva putničke terminale, vezove za različite vrste brodova i prometnice, omogućuje nesmetano odvijanje linijskog, međunarodnog i izletničkog prometa.²⁴ Osim toga, ove luke pružaju ključnu logističku podršku otočnim zajednicama, omogućavajući prijevoz putnika i robe. No, susreću se i s izazovima poput sezonalnosti, odnosno sezonskim oscilacijama, potrebama za modernizacijom i prilagodbom klimatskim promjenama. Usprkos tome, njihov budući razvoj usmjeren je prema održivosti, digitalizaciji i poboljšanju kvalitete usluga, što će dodatno učvrstiti njihovu važnost u hrvatskom pomorskom prometu. Neke od osnovnih značajki koje su prisutne kod pomorskoputničkih luka u Republici Hrvatskoj su:²⁵

1. **Geografski položaj:** razvedena obala i mnogobrojni otoci čine Hrvatsku idealnom destinacijom za razvoj pomorskog putničkog prometa. Strateški raspoređene luke duž obale omogućuju povezivanje kopna s otocima, ali i uspostavljanje međunarodnih veza.

2. **Infrastruktura:** Hrvatske pomorskoputničke luke imaju razvijenu infrastrukturu koja uključuje: **Putničke terminale**, moderni objekti koji pružaju putnicima sve potrebne sadržaje, uključujući čekaonice, šaltere za prodaju karata, restorane, kafiće i trgovine, čime se osigurava ugodan boravak prije i nakon putovanja. **Vezove za brodove**, odnosno pristaništa, koja su opremljena za prihvatanje različitih vrsta plovila, od trajekata i katamarana za lokalni prijevoz do velikih krizera koji dovode turiste iz cijelog svijeta. **Prometnice** koje povezuju luke s ostalim dijelovima prometne mreže, poput cesta, željeznica i zračnih luka, osiguravajući učinkovit pristup i odlazak putnika.

3. **Vrste prometa:** Hrvatske pomorskoputničke luke služe kao čvorišta različitih vrsta prometa poput: **Linijskog prometa:** redovite brodske linije održavaju vitalnu vezu između kopna i otoka, osiguravajući pouzdan prijevoz putnika i robe, čime se podržava život i gospodarstvo na otocima. **Međunarodnog prometa:** trajektne linije povezuju Hrvatsku s

²⁴ Jugović A., Perić A., Kolanović I.,: "Principles for Management and Development of Sea Passenger Ports", ResearchGate, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2005., https://www.researchgate.net/publication/284170299_Principles_for_Management_and_Development_of_Sea_Passenger_Ports (pristupljeno 23.05.2024.)

²⁵ Ibidem

Italijom, dok luksuzni kruzeri dovode turiste iz svih krajeva svijeta, obogaćujući turističku ponudu zemlje. **Izletnički promet:** Brojni turistički brodovi nude izlete duž obale i do otoka.

4. **Gospodarski značaj:** Pomorskoputničke luke imaju ključnu ulogu u hrvatskom gospodarstvu kroz tri glavna aspekta: **Turizam**, gdje dolazak velikog broja turista s brodova za kružna putovanja i trajekt značajno pridonosi razvoju turizma, stvarajući brojna radna mjesta i podržavajući gospodarski rast u obalnim regijama. **Promet robe:** Trajekti osiguravaju neprekinutu opskrbu otočnog stanovništva robom, prevozeći je između kopna i otoka, što je od vitalnog značaja za održavanje života i gospodarstva na otocima. **Povezanost:** osiguravajući povezivanje otoka s kopnom i ostatkom svijeta, luke igraju ključnu ulogu u poboljšanju kvalitete života otočana, omogućavajući im pristup obrazovanju, zdravstvenoj skrbi i drugim bitnim uslugama.

2.1.2.1. Temeljne odrednice pomorskoputničkih luka za RO-RO/trajektni promet u RH

Ključna značajka linijskog putničkog brodarstva je prijevoz putnika i tereta (prtljaga, životinja, vozila) između unaprijed određenih luka, strogo se pridržavajući objavljenog reda plovidbe.²⁶ Linijsko putničko brodarstvo čine klasični putnički brodovi i RO-RO putnički brodovi, a u zadnjih dvadeset godina u pomorskom putničkom prometu sve se više koriste „nove“ vrste plovila, trajekti velikih brzina (od 30 do 50 čvorova brzine), koji ujedno čine flotu brzobrodskih linija.²⁷ RO-RO putnički brodovi su brodovi za prijevoz osobnih vozila, kamionskih prikolica, autobusa, željezničkih kompozicija i putnika.²⁸ Ova vrsta brodova koristi se u okviru linijskog prometa za prijevoz putnika i vozila te manjih količina tereta. Danas prevladavajuće izvedbe RO-RO putničkih brodova mogu se podijeliti u tri osnovne skupine ovisno o duljini pruge (puta) koju održavaju. Neke od tih skupina su ²⁹:

- Manji RO-RO putnički brodovi (tzv. „obalni trajekti“) namijenjeni plovidbi do 10 nautičkih milja;
- RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni održavanju pruga između luka udaljenih do 50 nautičkih milja;

²⁶ Zelenika, R.: **Prometni sustavi: Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment**, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 263.

²⁷ **RO-RO** (engl. Roll on-Roll of)- sustav pretpostavlja uvođenje specijaliziranih brodova s velikim krmenim ili pramčanim vratima koja služe kao rampe pri prekrcanju RO-RO jediničnih tereta.

²⁸ Zelenika, R., Jakomin, L.: **Suvremeni transportni sustavi**, op.cit., str.166.

²⁹ Kesić B., Jugović A.,: „**Menadžment pomorskoputničkih luka**“, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006. str. 29.

- RO-RO putnički brodovi za veće udaljenosti namijenjeni plovidbi na udaljenostima većima od 50 nautičkih milja.

Manji RO-RO putnički brodovi koriste se ponajprije u održavanju brodskih linija između kopna i otoka, te otoka međusobno, i na taj način predstavljaju prometni produžetak kopnenih prometnica.³⁰

Na slikama u nastavku rada ilustrirane su neke od vodećih hrvatskih pomorskoputničkih luka, po broju prevezenih putnika godišnje. Luke se sastoje većinom od trajektnih terminala, gdje se transport većim dijelom odvija putem RO-RO brodova, klasičnim putničkim brodovima i trajektima velike brzine, koji povezuju lokalne otoke s kopnom. Također povezuju i nautičke luke, koje predstavljaju početnu i završnu točku turističke plovidbe Jadranom, te terminali, odnosno pristaništa namijenjena brodovima za kružna putovanja.³¹



Slika 4. RO-RO terminal luke Valbiska na otoku Krku

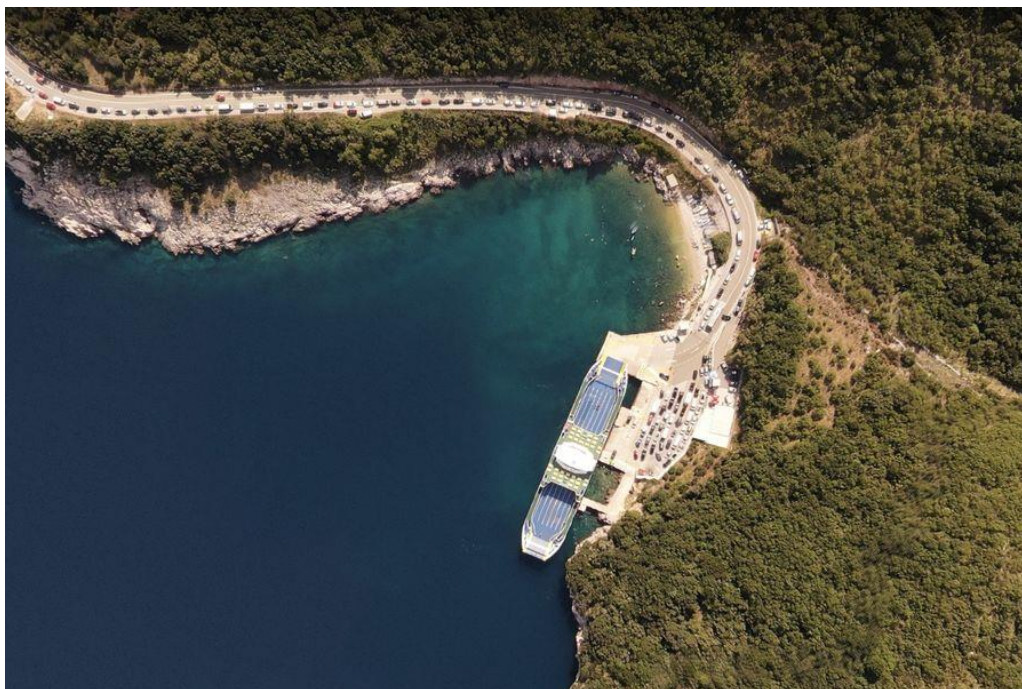
Izvor: <https://lh5.googleusercontent.com/p/AF1QipOIZfGzNpNZfYccCbrjPWHy9FymSLfL4e8BqMUN=w650-h365-k-no> (pristupljeno 16.05.2024.)

Valbiska, trajektno pristanište, odnosno suvremeni RO-RO terminal smješten na otoku Krku udaljeno svega 45 km od Rijeke, povezana je s Cresom jednom od najprometnijih trajektnih

³⁰ Ibidem str. 29.

³¹ Agencija za obalni linijski pomorski promet, <https://agencija-zolpp.hr/> (pristupljeno 21.05.2024.)

linija.³² Kvarnerski otok Cres, popularna turistička destinacija, privlači posjetitelje iz cijelog svijeta, zbog čega se ljeti uvode dodatni polasci trajekta po potrebi. Plovidba između Valbiske i Cresa traje 25 minuta. Jadrolinija je domaća brodarska kompanija koja održava cjelogodišnju trajektnu liniju Valbiska(Krk)-Merag(Cres), pod brojem 332, ova trajektna linija predstavlja jednu od najprofitabilnijih linija na kojoj brodar posluje. Namijenjena je ukrcaju i iskrcaju putnika te prihvatu i usmjeravanju vozila za ukrcaj ili iskrcaj s uređenih lučkih površina.



Slika 5. Trajektno pristanište Brestova (Istra)

Izvor: <https://www.fiuman.hr/vraca-se-trajektna-linija-brestova-porozina-a-uskoro-i-katamaran-rijeka-cres-m-losinj/> (pristupljeno 20.05.2024.)

Na slici 5 prikazano je trajektno pristanište u blizini naselja Brestova, koje se nalazi u Istri. Iz ove trajektne luke polazi linija pod brojem 334 (Brestova - Porozina), kojom je Istra povezana sa otokom Cresom. Ovo ujedno predstavlja i jedinu trajektnu liniju s kojom je istarska županija povezana s Kvarnerskim otočjem. Putovanje trajektom između poluotoka Istre i otoka Cresa traje samo 20 minuta. Ova frekventna linija, pod nazivom linija 334, vodi do Porozine, malog mjesta na sjeveru Cresa, koje je odlična polazna točka za istraživanje ostatka otoka, uključujući poznato mjesto Beli.³³

³² Službena web stranica Jadrolinije, https://www.jadrolinija.hr/hr/putovanje/valbiska_krk_-_merag_cres (pristupljeno 18.05.2024.)

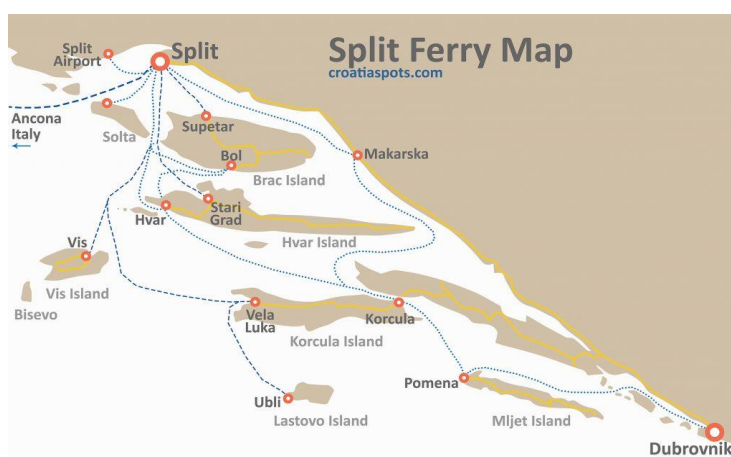
³³ Službena web stranica Jadrolinije, https://www.jadrolinija.hr/hr/putovanje/brestova_-_porozina_cres (pristupljeno 18.05.2024.)



Slika 6. Trajektna luka Split

Izvor: <https://hrsale.sekitomeru.com/category?name=trajektna%20luka%20split%20telefon> (pristupljeno 21.05.2024.)

Glavna pomorsko putnička luka u Hrvatskoj smještena je u Splitu, drugom najvećem gradu zemlje i najvećem na jadranskoj obali. Slika 6 prikazuje luku Split. Zbog povoljne lokacije, nudi izvrsnu povezanost s brojnim hrvatskim otocima, ali i s susjednom zemljom, Italijom.³⁴ Zahvaljujući mnoštvu trajektnih i katamaranskih linija koje svakodnevno isplovljavaju iz luke, putnici mogu lako i brzo doći do popularnih destinacija poput Hvara, Braća, Visa, Korčule i talijanske luke Ancona.³⁵



Slika 7. Karta svih trajektnih i katamaranskih linija s polaskom iz luke Split

Izvor: <https://croatiaspots.com/split-ferry-map/> (pristupljeno 21.05.2024.)

³⁴ Agencija za obalni linijski pomorski promet, <https://agencija-zolpp.hr/> (pristupljeno 21.05.2024.)

³⁵ Službena web stranica Jadrolinije, <https://www.jadrolinija.hr/hr/putovanje/split-ancona> (pristupljeno 18.05.2024.)

U sezoni, broj dnevnih polazaka može doseći impresivnih 88 do 104, dok izvan sezone i dalje ostaje značajan, s 32 do 37 polazaka.³⁶ Smještena svega nekoliko minuta od povijesne gradske jezgre, trajektna luka Split omogućuje putnicima jednostavan pristup znamenitostima poput Dioklecijanove palače i obližnjim plažama. S obzirom na svoju središnju lokaciju, razgranatu mrežu veza i moderne sadržaje, ne čudi što je splitska luka najprometnija pomorskoputnička luka u Hrvatskoj.

Iako su ključne za povezivanje i turizam, hrvatske pomorsko-putničke luke suočavaju se s izazovima. Sezonálnost uzrokuje velike promjene u prometu, a zimi mnoge trajektne linije postaju nerentabilne zbog smanjenog interesa za putovanjima. Država pomaže subvencijama kako bi otoci ostali povezani s kopnom tijekom cijele godine. Osim toga, luke trebaju stalno unaprjeđivati svoju infrastrukturu kako bi zadovoljile rastuće potrebe putnika i ostale konkurentne.

2.1.2.2. Temeljne odrednice luka za kružna putovanja u RH

U posljednje vrijeme, zahvaljujući porastu međunarodnih kružnih putovanja, grade se posebni terminali namijenjeni toj vrsti prometa. Uloga luke u kružnim putovanjima ima dva aspekta, ovisno o tome radi li se o polaznoj luci (engl. home port) za kružna putovanja, ili luci ticanja (engl. port of call).³⁷ Luke ticanja su luke koje spadaju u jednu od turističkih destinacija koje brod na kružnim putovanjima u sklopu svog itinerara (programa putovanja) namjerava posjetiti. Od takvih luka se očekuje da udovolje sljedećim osnovnim zahtjevima poput prihvata brodova, sigurno vezanje, organizacija obilaska grada gostima sa broda, organizacija prijevoza i sl.³⁸ Polazna luka je luka u kojoj počinje i završava itinerer krstarenja. To je mjesto gdje se putnici ukrcajavu i iskrcavaju, te gdje se brod opskrbljuje, opskrbljuje gorivom i obavlja potrebno održavanje. Matične luke igraju ključnu ulogu u industriji krstarenja, služeći kao središta za putnički promet i značajno doprinoseći lokalnom gospodarstvu. Takve luke, bogate putničkim sadržajima, služe kao središta putničkog prometa i značajno doprinose lokalnom gospodarstvu stvarajući prihode. Jedan od vodećih domaćih primjera polazne luke za kružna putovanja je upravo luka Dubrovnik. Ona predstavlja luku otvorenu za javni promet, od međunarodnog je gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Također se još naziva i luka Gruž, te ona predstavlja suvremeni putnički terminal specijaliziran za prihvata brodova na kružnim putovanjima, ali i onih u redovitim trajektnim linijama. Kao "home port" brodovima

³⁶ **Agencija za obalni linijski pomorski promet**, <https://agencija-zolpp.hr/> (pristupljeno 21.05.2024.)

³⁷ Kesić B., Jugović A.,: „**Menadžment pomorskoputničkih luka**“, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006. str. 41.

³⁸ Ibidem str.41.

za kružna putovanja, uz Veneciju, najveća je luka na Jadranu za ovu vrstu prometa. Prostire se na 75 tisuća m², s operativnom lučkom obalom od 1205 m i dubinom do 10,8 m, što omogućuje privez brodova dužine do 300 metara s kapacitetom od dvije do tri tisuće putnika.³⁹ Luka može istovremeno primiti do tri mega kruzera, a osim njih, opslužuje i putničke trajekte na redovitim linijama.⁴⁰ Impresivno, Dubrovnik je 10. luka na svijetu i 3. na Mediteranu po broju putnika na jednodnevnim posjetima tijekom kružnih putovanja. Na slici 8 u nastavku rada moguće je vidjeti kruzersko pristanište u luci Gruž, s privezana 3 mega kruzera, brodova duljinom većom od 250 metara.



Slika 8. Pristanište brodova za kružna putovanja u luci Gruž

Izvor: <https://www.turizmoteka.hr/nautika/dubrovnik-dogovor-oko-kruzera/> (pristupljeno 22.05.2024.)

Luka Dubrovnik, predstavlja okosnicu hrvatskog putničkog prometa, te se istaknula kao najznačajnija pomorskoputnička luka u zemlji zahvaljujući impresivnom broju kruzera koji u nju pristaju, donoseći značajnu dobit od turista koji Hrvatsku posjećuju upravo tim putem. Nakon razaranja pretrpljenih tijekom Domovinskog rata, luka je ostvarila nevjerojatan oporavak zahvaljujući pametnim ulaganjima i vještom upravljanju. Danas, osim što je jedna od

³⁹ Luka Dubrovnik službena web stranica, <https://www.lukadubrovnik.hr/> (pristupljeno 21.05.2024.)

⁴⁰ Lučka uprava Dubrovnik službena web stranica, <https://www.portdubrovnik.hr/info-o-luci> (pristupljeno 21.05.2024.)

vodećih hrvatskih luka u putničkom prometu, Luka Dubrovnik posebnu pažnju pridaje zaštiti okoliša, dosljedno prateći odredbe svjetskih konvencija i postavljajući visoke standarde održivog razvoja. U nastavku rada detaljno će biti ilustrirani i grafički prikazani podaci o broju ukrcanih, iskrcanih, te putnika u tranzitu u okviru nadležnosti Lučke kapetanije Dubrovnik. Ova analiza će obuhvatiti sve relevantne kategorije putnika, uključujući one s kruzera, trajekata, te ostalih vrsta plovila. Također, grafički prikazi će omogućiti vizualizaciju podataka i lakše razumijevanje ključnih trendova i obrazaca. Ova analiza će pružiti vrijedne uvide u dinamiku putničkog prometa u području Lučke kapetanije Dubrovnik, što će biti korisno za planiranje i donošenje odluka u sektoru pomorskog prometa i turizma.

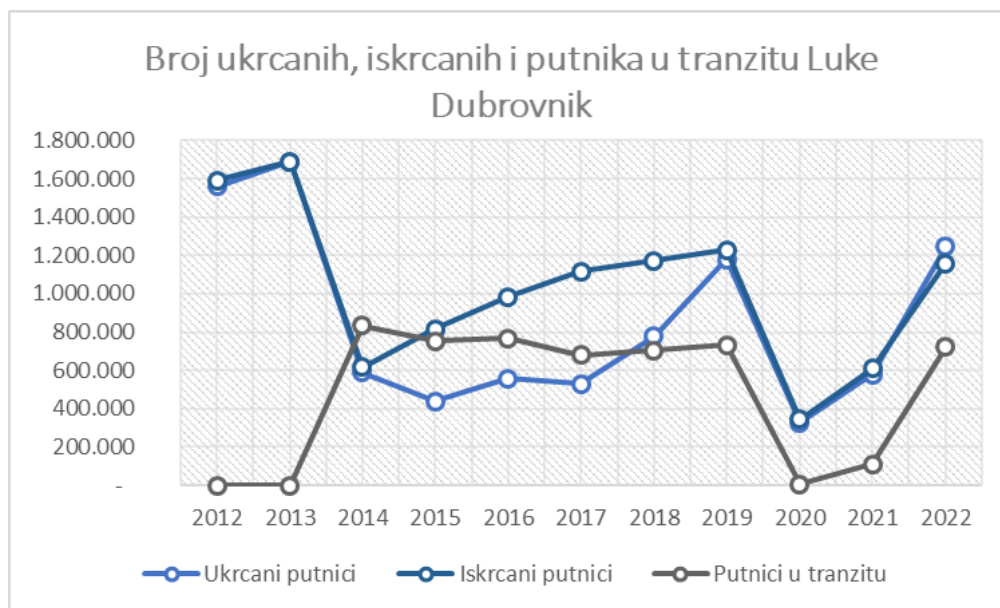
Tablica 2. Broj ukrcanih, iskrcanih i putnika u tranzitu Lučke kapetanije Dubrovnik

Godina	Prispjeli brodovi	Ukrcani putnici	Iskrcani putnici	Putnici u tranzitu	UKUPNO
2012	44.663	2.718.215	2.742.111	-	5.460.326
2013	46.438	2.985.343	2.968.589	-	5.953.932
2014	51.366	1.818.980	1.833.714	891.677	4.544.371
2015	73.991	1.819.783	2.206.241	801.320	4.827.344
2016	72.969	2.040.397	2.472.973	802.302	5.315.672
2017	74.651	2.137.762	2.731.422	706.407	5.575.591
2018	79.841	2.437.639	2.849.685	730.399	6.017.723
2019	83.976	2.906.234	2.968.067	771.380	6.645.681
2020	45.617	1.284.671	1.284.924	4.716	2.574.311
2021	64.812	1.961.492	1.988.112	119.670	4.069.274
2022	≈ 79834	2.894.039	2.897.901	821.023	6.612.963

Izvor: Tablica 2. napravljena prema statističkim podacima Državnoga zavoda za statistiku.

URL:<https://podaci.dzs.hr/hr/search?q=luka%20dubrovnik> (pristupljeno 23.05.2024.)

Analizom podataka iz tablice 2, jasno je vidljiv stabilan i kontinuiran rast ukupnog broja putnika u luci Dubrovnik, što nedvojbeno potvrđuje rastuću popularnost Dubrovnika kao svjetski poznate turističke destinacije. Pritom je potrebno izuzeti 2020. godinu kada je nastupila globalna COVID-19 epidemija, koja je uzrokovala manji broj putnika i putovanja. Ovaj linearni trend rasta ukazuje na to da Dubrovnik svake godine privlači sve veći broj posjetitelja, što je rezultat njegove bogate povijesne i kulturne baštine, prekrasnih krajolika i raznovrsne turističke ponude. Uz spomenuto, ovaj trend rasta rezultat je uspješnosti marketinških aktivnosti i promocije Dubrovnika kao atraktivne destinacije, kao i na sve veći interes turista za istraživanje Jadranske obale i hrvatskih otoka. Podaci prikazani u tablici mogu se prikazati i grafički, u obliku Grafikona 1. u nastavku.



Grafikon 1. Prikaz broja ukrcanih, iskrcanih i putnika u tranzitu luke Dubrovnik

Izvor: Grafikon 1. napravljena prema statističkim podacima Državnoga zavoda za statistiku.

URL:<https://podaci.dzs.hr/hr/search?q=luka%20dubrovnik> (pristupljeno 23.05.2024.)

Hrvatske pomorsko-putničke luke, unatoč svojoj važnosti, suočavaju se s izazovima poput sezonalnosti prometa, koja uzrokuje velike fluktuacije u broju putnika i tereta tijekom godine. Zimi, kada je interes za hrvatskim destinacijama manji, promet značajno opada, što mnoge trajektne linije čini neprofitabilnima. Država pruža pomoć kroz subvencije kako bi se osigurala cjelogodišnja povezanost otoka s kopnom. Nadalje, kontinuirana modernizacija infrastrukture neophodna je kako bi se zadovoljili rastući zahtjevi putnika i održala konkurentnost luka.

2.1.2.3. Značajke luka nautičkog turizma u RH

Ne smije se zanemariti ni značaj luka nautičkog turizma, kao specifičnog oblika pomorsko-putničkih luka, koje svakodnevno obiluju velikim brojem putnika koji se ukrcavaju i iskrcavaju s plovila. Iako su putovanja u ovom segmentu često kratka i prvenstveno namijenjena zabavi i rekreaciji, njihov doprinos ukupnom pomorskom prometu je neosporan. Osim manjih plovila, važno je istaknuti i prisutnost mega jahti, dužih od 30 metara, s velikim posadama koje provode značajno vrijeme na moru. Ovaj segment nautičkog turizma dodatno obogaćuje ponudu i privlači imućnije korisnike, generirajući dodatne prihode i otvarajući nova radna mjesta u sektoru. U nastavku rada navedene su neke od najprometnijih luka nautičkog turizma u Hrvatskoj.



Slika 9. Zračni prikaz Marine Punat

Izvor: <https://myyachtzone.com/marinas/marina-punat-krk/> (pristupljeno 23.05.2024.)

Marina Punat, smještena u istoimenom mjestu na otoku Krku, najstarija je i jedna od najprestižnijih marina u Hrvatskoj. Osnovana 1964. godine, nakon preuređenja tadašnjeg brodogradilišta, izrasla je u renomirano nautičko središte, nudeći širok raspon usluga i sadržaja za vlasnike plovila i nautičare. Marina se može pohvaliti s 850 vezova na 14 gatova, koji mogu primiti plovila duljine do 40 metara.⁴¹ Pruža sve potrebne usluge održavanja za motore i trupove, osiguravajući da su plovila dobro održavana i spremna za plovidbu. Smještena je u zaštićenoj uvali, zaklonjenoj od vjetrova, i opremljena je najsuvremenijim sigurnosnim tehnologijama. Marina je također nagrađena Plavom zastavom, međunarodnim priznanjem za ekološku odgovornost i održivi turizam. Osim vezova i usluga održavanja, Marina Punat nudi razne druge sadržaje, uključujući restorane, barove, trgovine i bazen. Također organizira razne događaje i regate tijekom cijele godine, što je čini živim središtem nautičkih aktivnosti.

⁴¹ Službena web stranica Marine Punat, <https://www.marina-punat.hr/> (pristupljeno 24.04.2024.)



Slika 10. ACI marina Trogir

Izvor: <https://myyachtzone.com/marinas/aci-trogir/> (pristupljeno 23.05.2024.)

Smještena na sjevernoj obali otoka Čiova, između Trogirskog mosta i rta Čubrijan, nasuprot povijesnog grada Trogira, ACI marina Trogir predstavlja omiljeno odredište nautičara. Kapaciteta svega 162 veza u moru i 35 mjesta na kopnu, predstavlja manju marinu, no opremljenu sa svim potrebnim sadržajima poput priključcima za struju i vodu, marina pruža utočište raznim plovilima. Osim osnovnih sadržaja poput recepcije, mjenjačnice, restorana i sanitarnog čvora, marina nudi i trgovinu, servisnu radionicu, dizalicu te parkiralište. Izuzetno povoljna lokacija, udaljena svega 6 km od splitske zračne luke, omogućava jednostavan pristup iz cijele Europe, dok brze brodske linije povezuju obližnji Split s Rijekom, Dubrovnikom te talijanskim gradovima Anconom, Pescarom i Barijem. Vrijedi spomenuti da je ACI marina Trogir 2017. godine osvojila priznanje za 3. mjesto u kategoriji najbolje male marine na Jadranu u akciji "Turistički cvijet – kvaliteta za Hrvatsku", što dodatno potvrđuje njezinu kvalitetu i privlačnost.⁴²

Usprkos značajnoj ulozi, hrvatske pomorskoputničke luke suočavaju se s brojnim izazovima. Sezonalnost prometa, koja rezultira velikim oscilacijama u broju putnika i tereta tijekom ljetnih i zimskih mjeseci, predstavlja stalan problem. S obzirom da su destinacije u Hrvatskoj najatraktivnije tijekom ljetnih mjeseci, zimi uvelike pada promet, te iz tog razloga mnoge

⁴² Ministarstvo turizma i sporta: „18. Turistički cvijet - kvaliteta za Hrvatsku 2014.“, 2014. Opatija, <https://mint.gov.hr/print.aspx?id=8535&url=print> (pristupljeno 24.05.2024.)

trajektne linije postaju neprofitabilne. Takvim linijama država pruža pomoć, u obliku subvencija na vožnju, kojima se otočnom stanovništvu pruža cjelogodišnja povezanost s većim gradovima na kopnu. Također, postoji potreba za kontinuiranom modernizacijom infrastrukture kako bi se zadovoljili rastući zahtjevi putnika i održala konkurentnost. Klimatske promjene, s porastom razine mora i ekstremnim vremenskim uvjetima, također predstavljaju ozbiljnu prijetnju. Međutim, budućnost ovih luka ipak izgleda obećavajuće. Očekuje se daljnji razvoj, s naglaskom na održivost, digitalizaciju i poboljšanje kvalitete usluga. Implementacija ekološki prihvatljivih praksi, uvođenje digitalnih tehnologija za upravljanje prometom i poboljšanje putničkog iskustva, te ulaganje u infrastrukturu otpornu na klimatske promjene ključni su koraci u tom smjeru.⁴³

2.2. TEMELJNE ODREDNICE LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Središnji element nautičkog turizma su luke koje predstavljaju vitalna čvorišta u pomorskim, ali i turističkim aktivnostima, služeći kao ulazna točka za komercijalna i rekreativna plovila. Razumijevanje temeljnih odrednica luka nautičkog turizma ključno je za kreiranje usporedbe i analize sa pomorsko putničkim lukama i njihovim specifičnostima. Kako bi se napravila temeljita komparativna analiza, u sljedećem poglavlju definirati će se luke nautičkog turizma, njihova klasifikacija te njihov utjecaj na razvoj nautičkog turizma, u Hrvatskoj i svijetu.

2.2.1. Definiranje nautičkog turizma

Nautičke luke, poznatije kao marine ili pristaništa, ključna su infrastruktura namijenjena prihvatu raznih vrsta plovila, od malih jedrilica do impozantnih jahti, pa čak i komercijalnih brodova. Ove luke pružaju sigurno utočište plovilima, štiteći ih od nepovoljnih vremenskih uvjeta te omogućavajući siguran vez i održavanje. Obično se nalaze uz obale mora, rijeka ili jezera, a njihov izgled i karakteristike ovise o njihovoj namjeni i veličini. Kao grana turizma, luke nautičkog turizma u ponudi imaju širok raspon usluga i sadržaja kojima bi zadovoljile potrebe nautičara i pomorske industrije. Neke od tih usluga su⁴⁴:

- **Vezovi i pristaništa:** područja namijenjena za privez ili sidrenje plovila, često opremljena priključcima za struju i vodu.

⁴³ Jugović A., Perić A., Kolanović I.,: "Principles for Management and Development of Sea Passenger Ports", ResearchGate, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2005.

⁴⁴ Luković, T. & suradnici: „Nautički turizam Hrvatske (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 141.

- **Usluge održavanja i popravka:** radionice i tehničari specijalizirani za popravak plovila, održavanje motora i druge tehničke usluge
- **Sustavi za odlaganje otpada:** pravilno odlaganje kanalizacije, kaljužne vode i drugog otpada koji stvaraju plovila. Ova stavka je vrlo bitna, te klijenti teže ka ekološki održivim marinama
- **Popratni sadržaji za nautičare:** toaleti, tuševi, praonice, restorani, trgovine i druge pogodnosti.
- **Sigurnosne mjere:** nadzorni i protupožarni sustavi, sigurnosno osoblje i kontrola pristupa kako bi se osigurala sigurnost plovila i njihovih vlasnika, u svakom trenutku.
- **Rekreacijski sadržaji:** bazeni, igrališta, sportski tereni i drugi sadržaji za razonodu i zabavu.

Kako bi definirali temeljne odrednice luka nautičkog turizma, nezaobilazno je osvrnuti se na sam pojam nautičkog turizma i njegovih čimbenika. Zbog povoljnih geografskih karakteristika, ali i dugogodišnje tradicije poslovanja u turizmu, hrvatski turizam ima velik potencijal razvoja i prosperiteta kroz segment nautičkog turizma. Nautički turizam u Hrvatskoj ima poseban značaj jer, u pravilu, ima ulogu lidera lokalnog razvoja, posebno u manjim mjestima i na mnogobrojnim otocima Jadranske obale. Nautički turizam dio je turističkog fenomena te ga prema tome treba promatrati kao turističku vrstu prvenstveno ekonomskog tipa. Ipak, bilo bi pogrešno zaustaviti se na činjenici da je nautički turizam dio turizma jer se radi o izrazito interdisciplinarnom fenomenu, pa ga je stoga potrebno tako i obrađivati. Pritom je važno istaknuti njegovu pomorsku komponentu, koja zajedno s turističkom predstavlja njegov osnovni sadržaj. Stoga, najkraća definicija nautičkog turizma bi bila da je interdisciplinarni turistički fenomen s izraženom pomorskom komponentom.⁴⁵ Naime, nezahvalno je držati se jedne definicije nautičkog turizma zbog njegovog sveobuhvatnog karaktera koji, osim njegove srži usko vezane uz kretanje i boravak turista na plovnim objektima, obuhvaća cijeli niz aktivnosti i utjecaja koje oni imaju na lokalno gospodarstvo kroz spektar turizma. Važno je definicijom istaknuti najvažnije odrednice kojima direktno utječe na razvoj mjesta, stoga jedna od najčešće korištenih definicija obuhvaća njen detaljan prikaz. Nautički turizam je dio šireg maritimnog turizma. On obuhvaća sve aktivnosti turista na moru, rijekama i jezerima, bilo da koriste vlastite ili iznajmljene brodove, s ciljem odmora, rekreacije i zabave. S druge strane, nautički turizam predstavlja i ekonomsku djelatnost koja organizira i razvija te aktivnosti kako

⁴⁵ Ibidem str. 17.

bi ostvarila prihod.⁴⁶ Još jedna definicija koja je učinkovita u pogledu znanstvenih i praktičnih istraživanja jest da je nautički turizam zbir multifunkcionalnih aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani od strane turista nautičara koji borave u lukama nautičkog turizma te njihovim korištenjem plovila, u svrhu rekreacije, sporta, zabave ili drugih potreba.⁴⁷ Zbog velikog broja različitih definicija u literaturi, može se zaključiti da je zbog većeg broja aspekata i užih te širih utjecaja nautičkog turizma, teško doći do jednostavne, a ujedno sveobuhvatne definicije. Dakle, potpuno određenje pojma nautičkog turizma pretpostavlja uzimanje u obzir svih elemenata koji ga uvjetuju i definiraju. Osim zakonskih definicija postoji i druga grupa definicija luka nautičkog turizma, a koja spada u grupu perskriptivnih, jer njihovo neprihvatanje ne rezultira kaznom, nego samo isključenjem iz grupe istomišljenika. Prvu znanstvenu definiciju nautičkog turizma u Hrvatskoj može se naći u „Rječniku turizma“, gdje se navodi: „Nautički turizam je naziv za poseban oblik turizma u kojem dominiraju plovidba i boravak turista u vlastitom ili tuđem plovilu te različite nautičke aktivnosti u turističke svrhe i radi razonode“.⁴⁸ Ova preskriptivna definicija teži imati u sebi elemente deskriptivne definicije, ali i konceptualne, no u tome uspijeva vrlo skromno. U dinamičnom zakonodavnom okruženju Hrvatske, gdje se propisi često mijenjaju, Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17, s izmjenama 25/19, 98/19 i 42/20), u članku 84. postavio je novu definiciju nautičkog turizma: „Nautički turizam je plovidba i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja.“ Za luke nautičkog turizma važno je pitanje nadležnosti, koja se dijeli na: (1) županijsku i (2) državnu.⁴⁹ Promatra se u smislu dobivanja koncesije kao temeljnog uvjeta organizacije luke nautičkog turizma, važna je navedena nadležnost. Primjerice za marine do 199 vezova nadležna je županija, a za marine iznad 200 vezova propisana je državna nadležnost. U praksi je ranije postojalo odobravanje manjeg broja komercijalnih vezova unutar lokalnih luka i marina od strane lučke kapetanije, što je nedavno onemogućeno. Osnovna podjela luka nautičkog turizma, prema navodu Luković (2024)., je sljedeća:⁵⁰

- sidrišta,
- privezišta,

⁴⁶ Jadrešić, V.: **Nautički turizam**, Pedagoška akademija, Zadar, 1978., str. 17.

⁴⁷ Luković, T. & Gržetić, Z.: „**Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana**“, HHI, Split, 2007., str. 26.

⁴⁸ „**Rječnik turizma**“, Masmedija, Zagreb, 2001., str. 235

⁴⁹ **Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama**, čl. 42. (NN 83/20223.)

⁵⁰ Luković, T. & suradnici: „**Nautički turizam Hrvatske** (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 142.

- marina.

Sve ostalo, posebno suhe marine i odlagališta, ne spadaju u luke, nego u prihvatne centre plovila na suhom.⁵¹ Prema tome, suhe marine i odlagališta uputno je smjestiti u dopunske djelatnosti i aktivnosti u razvrstavanju nautičkog turizma. Za nautičko sidrište navodi se sljedeće: „Nautičko sidrište je dio morskog akvatorija opremljeno napravama za sidrenje, a gospodarski se koristi putem koncesije sukladne Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama. Obuhvat nautičkog sidrišta određuje se odlukom o koncesiji vodeći računa o nesmetanoj plovidbi i nesmetanom pristupu obali, a može imati jedan interventni vez na obali. Obuhvat sidrišta mora biti vidljivo i jasno označen, a sidreni sustav mora posjedovati ateste, sve sukladno propisima kojima se uređuju sigurnost plovidbe.“⁵²



Slika 11. Sidrište Baie de Port Man

Izvor: <https://www.navily.com/mouillage/baie-de-port-man/5820> (pristupljeno 28.05.2024.)

La Baie de Portman, uvala ilustrirana na slici 11, locirana na jugoistoku Francuske predstavlja jednu od najboljih uvala za sidrenje, u zaklonu od maestrala koji može žestoko puhati preko Port Crosa. Uvala je prostrana, te nudi idilično okruženje s izuzetnom udobnošću, tijekom noćenja na sidru.

S aspekta zakonodavca, privezište je najnestabilnija vrsta luka nautičkog turizma. Po svojoj logici luke i luka posebne namjene privezište je luka nautičkog turizma, što potvrđuje i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama gdje se navodi: „Privezište čini nedjeljiv prostor upotrebljive obale duljine do 50 metara s pripadajućim sidrenim susravom i dio morskog akvatorija, koji služi za privez brodica i jahti, a gospodarski se koristi na temelju koncesije sukladno odredbama ovog Zakona. Na privezištu iz stavka 1. ovog članka mogu se pružati usluge opskrbe plovila (voda, električna energija i sl.), a koncesionar je dužan naplatiti vez i prihvatiti komunalni otpad s plovila.“⁵³ Luka Venecija, poznata morska luka u

⁵¹ Ibidem str. 144.

⁵² **Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama**, čl. 144. i 145. (NN 83/20223.)

⁵³ Ibidem čl. 146. (NN 83/20223.)

srednjovjekovnoj Europi služila je kao veza s Azijom. Danas je najpoznatija talijanska luka na Jadranskom moru i jedan od najstarijih turističkih i kulturnih centara na svijetu, s prekrasnim crkvama, muzejima, spomenicima i mnogo toga drugog. Prikaz privezišta u Veneciji ilustrirano je na slici 12.



Slika 12. Privezište luke Vanecija

Izvor: <https://www.marineinsight.com/ports/15-oldest-and-most-beautiful-shipping-ports-of-the-maritime-world/> (pristupljeno 28.05.2024.)

Privezišta na pomorskom dobru moraju biti precizno definirana prvenstveno vodeći računa o njihovoj funkciji i modelu korištenja. U tom smislu se predlaže sljedeća podjela⁵⁴:

- komunalna privezišta
- turistička privezišta
- industrijska i servisna privezišta
- privezišta za posebne namjene
- sezonska privezišta.

Marina kao luka nautičkog turizma najopremljenija je vrsta luke koja prihvaća plovila nautičara i pruža uslugu boravka. Dakle, marina je, prije svega, najveći doseg turističke usluge u ponudi luka nautičkog turizma. Sam pojam *marina* talijanskog podrijetla, označava malu luku za prihvrat rekreacijskih plovila. Marina, predstavlja moderan lučki objekt za prihvrat sportskih i turističkih plovila, opisuje se u stručnoj literaturi još od 1928. S obzirom na hrvatsku legislativu,

⁵⁴ Kundih, B.: „Privezišta“, <https://www.pomorskodobro.com/privezista/> (pristupljeno 28.05.2024.)

prema posljednjem „Pravilniku o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata“ (NN 120/2019) za marinu se navodi: „marina je dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe turista. U marini se pružaju usluge pića, napitka i prehrane“.⁵⁵ Brojne su definicije marine, ali iz svih je moguće zaključiti da su sve definicije marine slične definicijama luka nautičkog turizma i da naglašavaju bogatu ponudu sadržaja i usluga potrebnih nautičarima i turistima koji u njoj borave.⁵⁶

2.2.2. Temeljene odrednice luka nautičkog turizma u svijetu

Osim formalne definicije marine, kao luke nautičkog turizma, marine je potrebno razvrstati i analizirati. Stoga se u nastavku rada neće samo prikazivati marine u Hrvatskoj, nego će se razvrstavanje proširiti na marine u svijetu, a sve radi bolje teorijske spoznaje.

Marine je moguće razvrstati na pet osnovnih podjela⁵⁷:

1. prema stupnju opremljenosti
2. prema tipovima gradnje
3. s obzirom na položaj akvatorija
4. prema vlasništvu marina
5. u odnosu na lokaciju.

Prva podjela, prema stupnju opremljenosti, moguće je dodatno podijeliti na:⁵⁸

- standardne, s osnovnom udobnošću,
- luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti, i
- rekreacijske, s mogućnošću korištenja sportsko-rekreacijskih i zabavnih sadržaja.

Navedenu podjelu koja se temelji na opremljenosti marine, nije potrebno dodatno obrazlagati. Bitno je spomenuti da je razlika između standardnih i luksuznih marina, promatrano s aspekta kategorizacije u Hrvatskoj, u tome što u luksuzne marine spadaju marine s četiri i pet sidra, za razliku od standardnih marina niže kategorije.

Druga podjela marine prema tipovima gradnje, može se razvrstati na:

- američki tip,
- atlantski tip i

⁵⁵ „Pravilniku o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata“, čl. 7. (NN 120/2019).

⁵⁶ Luković, T. & suradnici: „Nautički turizam Hrvatske (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 147.

⁵⁷ Ibidem str. 147.

⁵⁸ Prema razvrstavanju autora Luković, T. sa Institutom za turizam u Zagrebu.

- mediteranski tip.

Američki tip je karakterističan po jednostavnoj, kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji. Posjeduje funkcionalan razmještaj sadržaja, dobru opremljenost i efikasnu organizaciju poslovanja.⁵⁹ Američke marine razvijene su s ciljem, što znači da su nekada sastavnica grada, a nekada su centar razvoja novog grada ili su pak mjesto označeno luksuzom prikladnim za imućnije korisnike. Također, vrlo su često građene u neposrednoj blizini velikih zračnih luka, što potiče bolju povezanost.

Atlantski tip, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema specifičan tip izgradnje, te je slabije opremljen i u prosjeku ima manji kapacitet od američkog tipa marine. Po kapacitetima, imaju sličan broj vezova kao i mediteranske marine. Stilovi izgradnje ovise o područjima, a mogu biti piramidalni, stepenasti, ambijentalni i visoki. S obzirom na visoke oscilacije plime i oseke koje dosežu oko 8 metara, kao i snažne udare valova, prije gradnje marine ili luke postavljaju se snažni lukobrani ili valobrani bez kojih bi svaka gradnja bila besmislena.

Mediteranski tip karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom, najčešće betonskom izvedbom, infrastrukturnih objekta. Ovi tipovi marine najčešće se odnose na turističko naselje ili su često njegov dio. Posjeduje ograničeni broj vezova i namijenjene su pretežito gostima u ljetnoj sezoni, koji kraće borave u luci.

U nastavku rada u poglavlju pod nazivom „Temeljne odrednice luka nautičkog turizma u svijetu“, navedeni tipovi izgradnja marina biti će dodatno analizirani i ilustrirani.

Treća podjela marina, s obzirom na položaj akvatorija, u odnosu na kopneno okruženje razvrstava se na⁶⁰:

- otvorena,
- djelomično uvučena i
- potpuno uvučena.

⁵⁹ Luković, T. & suradnici: „**Nautički turizam Hrvatske** (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 147.

⁶⁰ Ibidem str. 150.



Slika 13. Marina Port Vel (Barcelona) - potpuno uvučena

Izvor: <https://www.marinaportvell.com/> (pristupljeno 29.05.2024.)

Slika 13 prikazuje marinu Port Vel, lociranu u Barceloni, koja predstavlja školski primjer potpuno uvučene marine, s obzirom na položaj akvatorija.⁶¹ Marina odlikuje izuzetnom zaklonjenošću, velikim kapacitetom vezova i brojnim dodatnim sadržajem.



Slika 14. Harborage Marina (St. Petersburg) - djelomično uvučena

Izvor: <https://activecaptain.garmin.com/en-US/pois/11657> (pristupljeno 29.05.2024.)

Na slici 14 vidljiva je Harborage Marina, smještena u St. Petersburgu na Floridi, jedna je od luka nautičkog turizma koja je namjenjena prihvatu mega-jahti, s širokim rasponom usluga na zapadnoj obali Floride. Djelomično uvučenog rasporeda i veliki fiksni lukobran štiti luku od utjecaja valova. Iako se nalazi u centru grada, ovaj objekt nudi dovoljno parkirnih mjesta i jednostavan pristup brojnim atrakcijama u okolici.

⁶¹ <https://www.marinaportvell.com/> (pristupljeno 25.05.2024.)



Slika 15. Porto Montenegro - otvorena

Izvor: <https://my-sea.com/en/poi/montenegro/tivat-municipality/tivat/porto-montenegro/b3bbe91d-8ce4-4617-83c1-b505a500d9fd> (pristupljeno 29.05.2024.)

Na slici 15 vidljiv je Porto Montenegro, smješten u slikovitom Bokotorskom zaljevu, predstavlja luksuznu marinu svjetskog ranga s kapacitetom za više od 600 plovila.

Prema vlasništvu, marine mogu biti⁶²:

- privatne,
- komunalne i
- javne.

Ovoj bi se podjeli moglo pridružiti i sportska marine jer nautički turizam, koji se odvija kroz domaća plovila, većim se dijelom na plovila smještena u sportskim klupskim marinama.

Privatne marine jesu marine komercijalnog tipa, čije vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i načina vođenja marine.⁶³ Poduzetništvo je u njima na prvom mjestu. Ovdje treba istaknuti da, što se Hrvatske tiče, a sukladno Zakonu o trgovačkim društvima, ACI koji je u državnom vlasništvu također spada u privatne marine, bez obzira na njegovu strukturu kapitala.

Komunalne marine su načelu javne, a njima upravljaju lučke uprave ili država – putem lokalne zajednice.⁶⁴ Namijenjene su uglavnom domicilnom stanovništvu koje prema njima gravitira.

Javne marine u vlasništvu su državnih ili lokalnih vlasti.⁶⁵ Karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja te predstavljaju konkurenciju komercijalnim (privatnim) marinama. Najviše takvih javnih marina ima u Sjedinjenim Američkim Državama.

⁶² Luković, T. & suradnici: „**Nautički turizam Hrvatske** (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 150.

⁶³ Ibidem str. 151.

⁶⁴ Ibidem str. 151.

⁶⁵ Ibidem str. 151.

U odnosu na lokaciju, razlikuju se sljedeće vrste marina⁶⁶:

- morske,
- jezerske,
- riječne i
- kanalske marine.

Navedeno razvrstavanje marina prema lokaciji na terenu, s obzirom na Hrvatsku, samo je teorijsko, ali s obzirom na Europu i EU nije samo teorijsko, već i praktično. Marine za gospodarstvo u hrvatskom priobalju imaju veliku važnost za razvoj lokalnog poduzetništva te predstavljaju okosnicu razvoja i obnove lokalnih zajednica. Privlačeći nautičare iz svih krajeva svijeta, luke nautičkog turizma postaju središta gospodarskog razvoja, otvarajući brojne mogućnosti zapošljavanja lokalnom stanovništvu i potičući rast poduzeća vezanih uz turizam, ugostiteljstvo i trgovinu. Osim što su vitalna središta pomorskih aktivnosti i pružaju ključne usluge nautičarima, te značajno doprinose razvoju cijele regije. U posljednje vrijeme, sve je veći naglasak na održivom razvoju u nautičkim lukama, što uključuje primjenu ekološki prihvatljivih praksi poput korištenja obnovljivih izvora energije, mjera za smanjenje otpada i promicanje odgovornog ponašanja na moru. Održivi razvoj osigurava dugoročnu dobrobit luka, čuvajući okoliš i resurse za buduće generacije, istovremeno potičući gospodarski rast i razvoj.

2.2.3. Temeljene odrednice luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Hrvatska obiluje otocima, bogatom obalom i povoljnom klimom, što joj pruža izniman potencijal za razvoj nautičkog turizma. Marine, luke nautičkog turizma, ključna su infrastruktura za iskorištavanje ovog potencijala. Moguće je nabrojati neke od temeljnih odrednica hrvatskih luka nautičkog turizma, a one su: geografski položaj države i njezini prirodni resursi, razvijena infrastruktura luka nautičkog turizma, značajan ekonomski utjecaj luka nautičkog turizma na gospodarstvo, zakonski okvir i regulative, te mogući izazovi i mogućnosti u budućnosti. Za razliku od razvijenih država Europe i EU-a, Hrvatska u svojim zakonskim aktima donosi zakonodavnu definiciju nautičkog turizma, pa tako zakonom regulira nautički turizam, konkretno „Zakonom o pružanju usluga u turizmu“ (NN 68/07). U članku 84.- navodi se: „Nautički turizam je plovidba i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja.“⁶⁷ Kako bi se u nastavku bolje obrazložilo koje usluge se odnose na

⁶⁶ Ibidem str. 152.

⁶⁷ **Zakon o pružanju usluga u turizmu** (NN 130/17, s izmjenama 25/19, 98/19 i 42/20) članak 84.

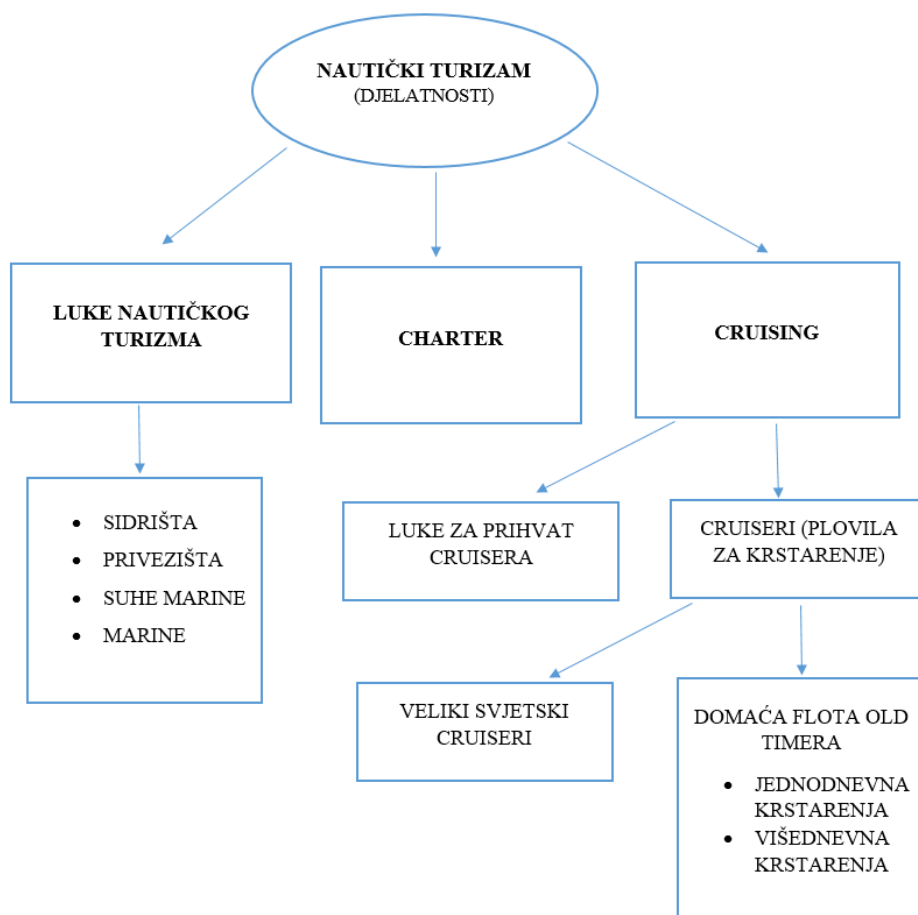
nautički turizam, u narednim člancima zakonodavno tijelo argumentira tko se i kako može baviti nautičkim turizmom pa se tako u članku 85. istoga zakona definiraju i grupiraju usluge nautičkog turizma poput:⁶⁸

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

U raznim istraživanjima njemačke literature, nautički je turizam i poveznice s njime, definirane kao vodeni turizam, odnosno wasssertourismus, a razvrstan je u dvije temeljne grupe:⁶⁹ (1) vodeni turizam i (2) brodarenje, te dvije podržavajuće aktivnosti: (1) s vodenim sportom podržavajući segmenti i (2) ostale vodene turističke vrste. Ovakav model, način razmišljanja i pristup razvrstavanja potaknuli su da se na sličan način počne s razvrstavanjem nautičkog turizma u Hrvatskoj. Razvrstavanje nautičkog turizma je moguće vidjeti na slici 16 u nastavku rada.

⁶⁸ Ibidem članak 85.

⁶⁹ Luković, T. & suradnici: „**Nautički turizam Hrvatske** (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 24.



Slika 16. Prvo razvrstavanje nautičkog turizma (2007)

Izvor: Luković, T: „Nautical tourism – definition and dilemmas“, Naše More, br 1-2/2007, časopis Sveučilišta u Dubrovniku, Dubrovnik, lipanj 2007.

Kao što je vidljivo na Shemi, prvo razvrstavanje nautičkog turizma prepoznalo je tri podvrste nautičkog turizma, luke nautičkog turizma, charter i cruising.⁷⁰ U ovom razvrstavanju počinjene su određene pogreške u razrednim razvrstavanjima. Iste godine razvrstavanje je bilo bitno doručeno u smislu prepoznavanja i pridruživanja dviju dopunskih i sporednih aktivnosti. Luke nautičkog turizma važan su segment turizma Hrvatske.⁷¹

Kao što je prethodno u radu navedeno, dinamika promjene legislative i viđenja nautičkog turizma od strane hrvatske državne administracije onemogućili su njihovo korištenje u znanstvene svrhe pa će se u nastavku rada luke nautičkog turizma promatrati znanstveno i stručno, a ne legislativno. Potrebno je naglasiti da luke nautičkog turizma spadaju u grupu luka

⁷⁰ Ibidem str. 25.

⁷¹ Kovačić, M., Gržetić Z., Dundović, Č. : **Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja**, „Naše More“ 52 (3-4)/2006., Dubrovnik, 118-124

posebne namjene sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 83/2023) gdje se navodi: „luka posebne namjene je morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili je dana u koncesiju gospodarskom subjektu (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka, sportska luka i dr.) i luka kojom upravlja tijelo državne uprave (vojna luka).“⁷²

Između dva svjetska rata započeo je razvoj nautičkog turizma na hrvatskoj obali, kada su nautičari koristili postojeće luke na kopnu i otocima. Planiranje izgradnje luka namijenjenih isključivo nautičkom turizmu krenulo je tek krajem 1960-ih. U prvom intervalu izgradnje marina, od 1975. do 1984. godine, izgrađeno je 19 marina s 4466 vezova, karakterističnih po individualnim razvojnim inicijativama, bez postojanja sustava ponude nautičkog turizma. Uspostavom "Adriatic Club Yugoslavia" 1983. godine (današnji ACI) započinje planski razvoj marina, te je između 1984. i 1990. godine izgrađeno još 20 marina s 5814 vezova. Od 1993. godine do danas, razvoj je bio spor i neplanski, temeljen isključivo na privatnim inicijativama. Prema statističkim podacima iz 2014. godine, na hrvatskoj obali Jadrana postojalo je 83 luke nautičkog turizma, od čega 50 marina, 33 sidrišta, privezišta i suhe marine, s ukupno 20 925 vezova (15 407 u moru i 5 518 na kopnu). Osim luka nautičkog turizma, postoji i više od 300 luka, lučica i uvala ravnomjerno raspoređenih duž obale kopna i otoka. Nautički turizam u Hrvatskoj je u posljednjih trideset godina doživio značajan razvoj, posebno vidljiv u obliku izgradnji mnoštvo novih marina, te se pokazao kao jedan od najstabilnijih i najpropulzivnijih oblika turizma.⁷³

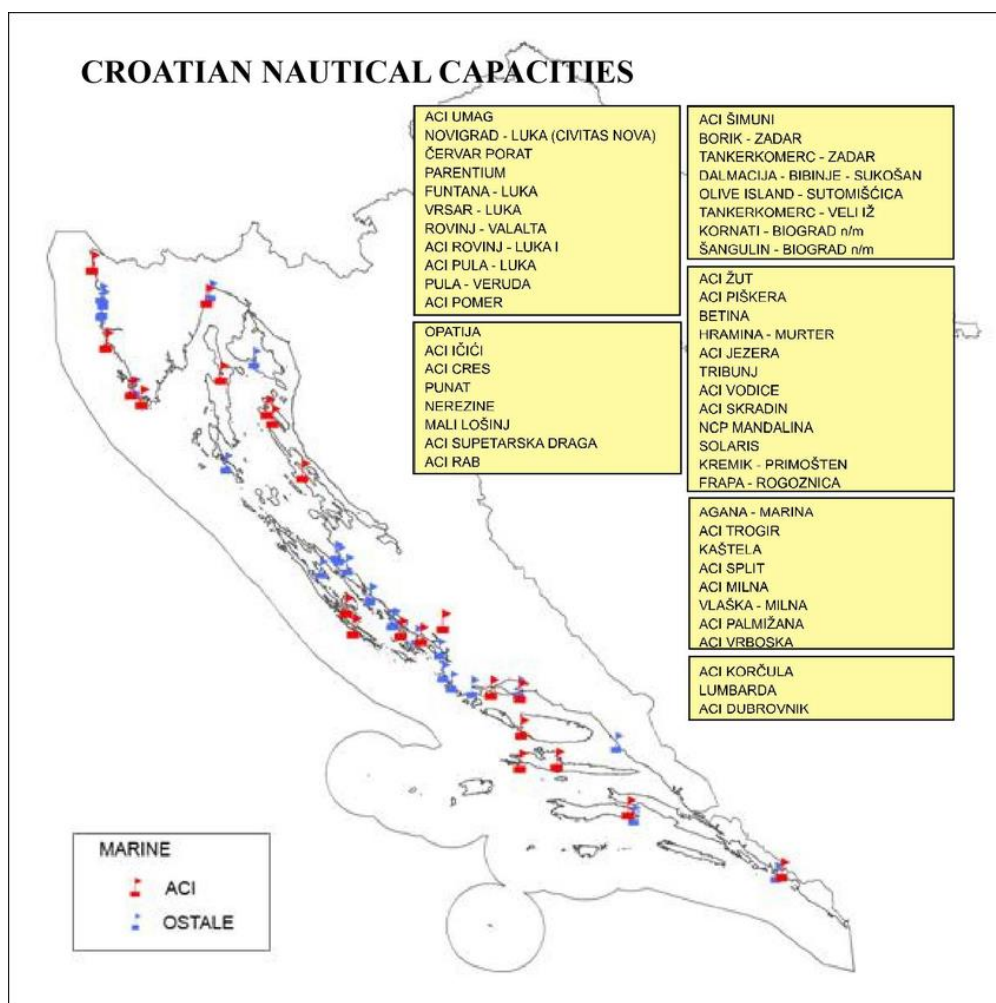
Za razliku od drugih turističkih aktivnosti koje su pretrpjele velike padove i propast tijekom Domovinskog rata, nautički turizam je opstao, iako u smanjenom obujmu. Iskorištavanjem svojih komparativnih prednosti, nautički turizam može privući najzahtjevnije klijente i pokrenuti niz pratećih gospodarskih aktivnosti i stranih ulaganja.⁷⁴ Razvoj charter nautičkog turizma također je doprinio razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj. Broj dolazaka nautičkih turista i plovila s matičnom lukom u hrvatskim marinama neprestano raste iz godine u godinu za gotovo 3%.⁷⁵

⁷² **Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama**, čl. 3. (NN 83/2023.)

⁷³ Favro, S. i Gržetić, Z.. (2008): „**Nautical tourism – the advantages and effects of development**“, ResearchGate, 35-44. https://www.researchgate.net/publication/268239510_Nautical_tourism_-_the_advantages_and_effects_of_development (pristupljeno 30.05.2024.)

⁷⁴ Ibidem

U nastavku rada kartografski su prikazane luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, na slici 17. Vidljivo je da po broju luka nautičkog turizma dominiraju Istarska i Šibensko – kninska županija.



Slika 17. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj

Izvor: https://www.researchgate.net/figure/Ports-of-nautical-tourism-in-Croatia_fig1_268239510 (pristupljeno 30.05.2024.)

Hrvatskoj vrijedi osnovna podjela luka nautičkog turizma na: sidrišta, privezišta, suhe marine i marine. U nastavku rada su grafički prikazane primjeri nautičkog sidrišta, privezišta i suhe marine.



Slika 18. Park prirode Telašćica

Izvor: https://pp-telascica.hr/wp-content/uploads/2023/07/PU6013_PU_PP_TELASCICA2.pdf (28.05.2024.)

Na slici 18 moguće je vidjeti najveće nautičko sidrište u Hrvatskoj, a i u Europi, Telašćica, koja se sastoji od nekoliko koncesioniranih sidrišta, a čiji je radni kapacitet u sezoni znatno veći od registriranog.

Na slici 19 ilustrirano je privezište u središtu grada Komiže.



Slika 19. Privezište u Komiži

Izvor: <https://modra-spilja.hr/the-town-of-komiza/> (pristupljeno 28.05.2024.)

Luka Komiža je privezište u središtu grada Komiže. Otvoreno je svaki dan od 0 do 24 sata. Komiška luka nautičarima pruža privezište koje ih štiti od sjevernih i istočnih vjetrova, a potpuno je otvorena prema sjeverozapadu.⁷⁶



Slika 20. Marina Punat - Dry dock (suha marina)

Izvor: <https://enavtika.si/sl/suha-marina-punat-krk> (pristupljeno 28.05.2024.)

Suha marina je poseban dio marine gdje se plovila mogu izvaditi iz vode i sigurno čuvati na kopnu. Ovo je naročito traženo među vlasnicima koji žele zaštititi svoja plovila od oštećenja uzrokovanih morskom vodom i vremenskim nepogodama, posebno tijekom zime ili kada ih ne koriste. Također, i u Hrvatskoj vrijedi podjela luka nautičkog turizma, s obzirom na položaj akvatorija, u odnosu na kopneno okruženje razvrstava se na: otvorena, djelomično uvučena i potpuno uvučena.

U nastavku rada, detaljno će biti analizirani kapaciteti poslovanja hrvatskih luka nautičkog turizma, obuhvaćajući razdoblje od 2021. do 2023. godine. Ova analiza temelji se na sveobuhvatnim podacima koje je prikupio Državni zavod za statistiku, pružajući uvid u ključne pokazatelje poput broja vezova, popunjenosti kapaciteta, financijskih rezultata i drugih relevantnih informacija. Ovi podaci omogućit će stjecanje dubljeg razumijevanja dinamike ovog sektora, prepoznavanje trendova te identificiranje potencijalnih izazova i prilika za daljnji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj.

⁷⁶ <https://www.visinfo.org/hr/komiza/> (pristupljeno 05.09.2024.)

Tablica 3. Kapacitet luka nautičkog turizma i zaposlenih, za 2021., 2022., 2023., godinu.

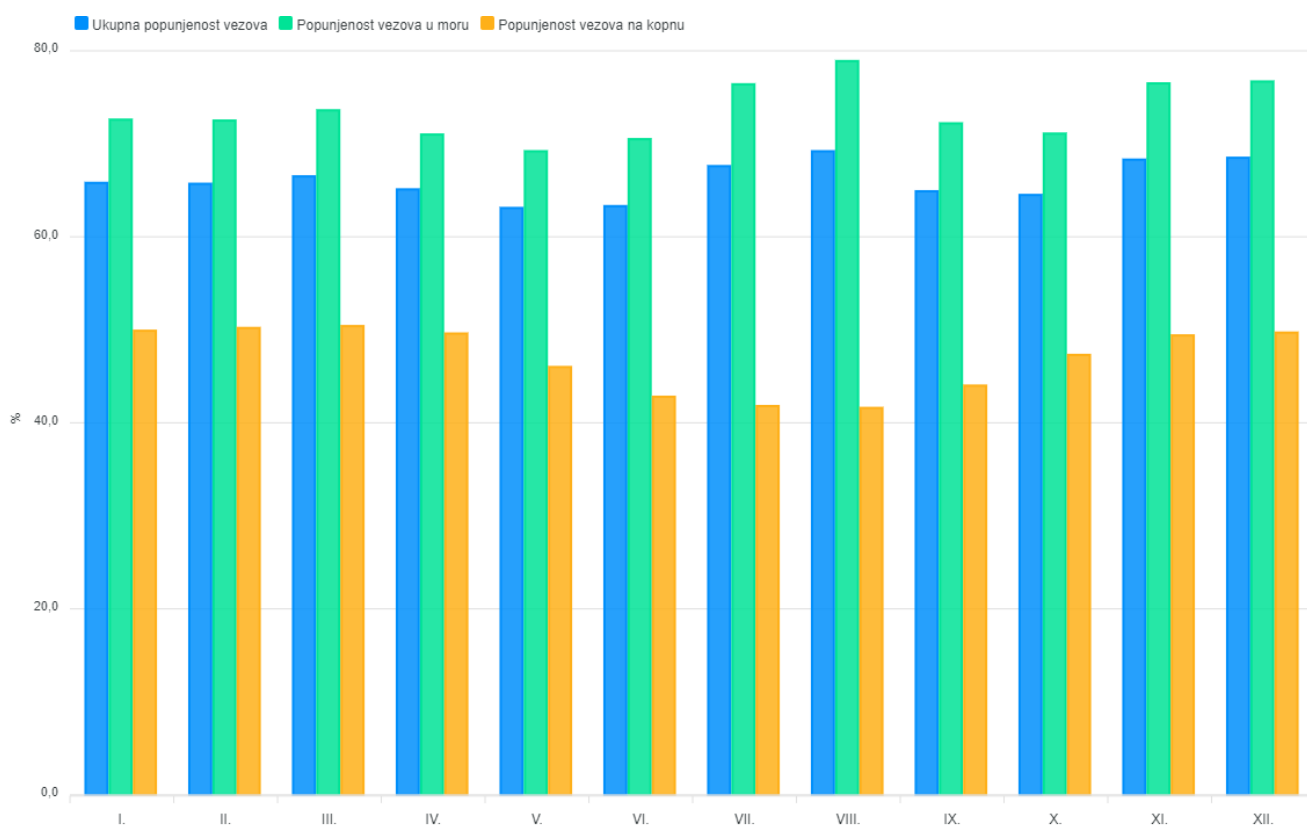
	2021.	2022.	2023.
Površina akvatorija, m²	4 643 877	4 793 554	4 823 256
Broj vezova, ukupno	18 942	19 105	19 131
Od toga za plovila duljine			
Do 6 m	1 049	858	854
6 – 8 m	1 532	1 709	1 696
8 – 10 m	2 440	2 359	2 315
10 – 12 m	4 666	5 156	5 027
12 – 15 m	5 848	5 592	5 601
15 – 20 m	2 455	2 464	2 648
Više od 20 m	952	967	990
Duljina razvijene obale za privez plovila, m	73 705	75 171	75 118
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	6 137	6 906	7 102
Ukupna površina prostora za smještaj plovila na kopnu, m²	741 049	796 555	782 113
Od toga natkriveni prostor (hangar), m²	18 949	23 189	27 866
Broj zaposlenih, ukupno	1 831	2 018	2 042
Od toga sezonski	374	446	467

Izvor: izradio student samostalno prema podacima Državnog zavoda za statistiku:

<https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58173> (pristupljeno 30. 05. 2024.)

Istraživanjem je obuhvaćeno 224 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, i to 86 marina (od toga 21 suha marina), 85 sidrišta, 16 privežišta te 33 odlagališta plovnih objekata. Ukupna površina njihova akvatorija iznosi 4 793 554 m² s 19 105 vezova.⁷⁷

Prosječna ukupna popunjenost kapaciteta vezova u 2023. u lukama nautičkog turizma iznosila je 66,0%, vezova u moru 73,5%, a vezova na kopnu 46,9%. Za plovila na stalnom ugovoru prosječna popunjenost kapaciteta vezova ukupno bila je 63,1%, prosječna popunjenost vezova u moru 69,5%, a na kopnu 46,7%. Podaci su prikazani grafički na Grafikonu 2.



Grafikon 2. Prosječna ukupna popunjenost kapaciteta vezova u lukama nautičkog turizma u 2023., po mjesecima

Izvor: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58173> (pristupljeno 30.05.2024.)

U nastavku rada prikazani su ostvareni prihodi spomenutih luka nautičkog turizma u razdoblju od 2021. do 2023. godine. Vrijednosti su izražene u tisućama eura, te na vrijednost nije dodan porez na dodatnu vrijednost (PDV). Luke nautičkog turizma u 2023. ukupno su ostvarile 161 milijun eura prihoda bez PDV-a, što je za 12,1% više u odnosu na 2022.⁷⁸

⁷⁷ Državni zavod za statistiku: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58173> (pristupljeno 30.05.2024.)

⁷⁸ Ibidem

Tablica 4. Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma bez PDV-a

	Prihodi, tis. eura		
	2021.	2022.	2023.
Republika Hrvatska	126 125	143 581	160 924
Primorsko-goranska županija	17 552	18 751	20 383
Zadarska županija	24 665	27 182	31 413
Šibensko – Kninska županija	33 360	36 615	39 647
Splitsko – dalmatinska županija	28 147	34 461	38 751
Istarska županija	16 095	19 040	21 719
Dubrovačko – neretvanska županija	6 308	7 531	9 010
Ukupno	252 252	287 161	322 447

Izvor: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58173> (pristupljeno 30.05.2024.)

Kao i u 2022., najveći udio u ukupnim prihodima odnosno vrijednost od 115 milijuna eura ostvareno je od iznajmljivanja vezova, što je 71,6% od ukupno ostvarenog prihoda. U odnosu na 2022. godinu, prihod od iznajmljivanja vezova u 2023. godini veći je za 14,6%. U svim je županijama u 2023. u odnosu na 2022. ostvaren je porast ukupnih prihoda, i to kako slijedi: u Dubrovačko-neretvanskoj za 19,6%, Zadarskoj za 15,6%, Istarskoj za 14,1%, Splitsko-dalmatinskoj za 12,4%, Primorsko-goranskoj za 8,7% te Šibensko-kninskoj za 8,3%.⁷⁹

Kako Hrvatska nastavlja razvijati svoj pomorski sektor, luke nautičkog turizma će igrati ključnu ulogu u poticanju gospodarskog rasta, očuvanju kulturne baštine i osiguravanju održive budućnosti za obalne zajednice. Kontinuirano ulaganje u infrastrukturu, kvalitetu usluga i promociju neophodno je kako bi Hrvatska ostvarila svoj potencijal vodeće destinacije nautičkog turizma. Izgradnja i modernizacija luka, uz poštivanje načela održivog razvoja, ključni su za daljnji rast ovog sektora i njegovo pozicioniranje na globalnom tržištu.

⁷⁹ Državni zavod za statistiku: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58173> (pristupljeno 30.05.2024.)

2.3. SWOT ANALIZA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA I LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

SWOT analiza predstavlja metodu koja omogućuje identifikaciju snaga, slabosti, prilika i prijetnja. Ova analistička metoda korištena je za procjenu strategije donošenja odluka u vezi luka nautičkog turizma, nasuprot pomorskoputničkim lukama. Prije donošenja bilo kakve strateške odluke, ključno je dijagnosticirati stanje luka, a SWOT analiza je najjednostavnija i najučinkovitija metoda za odlučivanje o budućnosti. SWOT analiza je sustavna identifikacija različitih čimbenika za formuliranje strategije tvrtke.⁸⁰ Analiza se temelji na logici koja može maksimizirati snage i prilike, ali istovremeno minimizirati slabosti i prijetnje. Razumijevanje SWOT analize je sljedeće: SWOT matrica je važan alat za povezivanje koji pomaže menadžerima da razviju četiri vrste strategija: strategije Snaga-Prilike, strategije Slabost-Prilike, strategije Snaga-Prijetnje i strategije Slabost-Prijetnje.⁸¹ Ona će pomoći u određivanju akcija koje treba poduzeti kako bi se iskoristile prilike i pripremila luka za otkrivene prijetnje, uzimajući u obzir njezine slabosti i snage. Glavni cilj SWOT analize je pomoći luci da zadovolji svoje kritične strateške faktore, jer nakon što se identificiraju, može ih se koristiti i podržati organizacijske promjene: učvršćivanje snaga i minimiziranje slabosti, iskorištavanje prilika te uklanjanje ili smanjenje prijetnji. SWOT analiza temelji se na dva stupa: internoj i eksternoj analizi luke. U eksternu analizu luke spadaju prilike i vanjske prijetnje koje se odnose na ekonomske, društvene, kulturne, demografske, okolišne i pravne događaje te trendove u politici, vladi, tehnologiji i konkurenciji koji mogu koristiti ili štetiti organizaciji.⁸² Prilike i prijetnje su djelomično izvan kontrole organizacije. Interne snage i slabosti su sve aktivnosti pod kontrolom organizacije koje se mogu obavljati vrlo dobro ili loše. Ove snage i slabosti nalaze se u upravljanju, marketingu, financijama/računovodstvu, proizvodnji/operacijama, istraživanju i razvoju te sustavima upravljanja informacijama u svakoj tvrtki. Svrha SWOT analize je uspostaviti sustav informacija te izraditi SWOT shemu kao osnovu za planiranje i identificirati kritične čimbenike uspjeha. Navedeno zahtijeva⁸³:

- identificiranje dionika,

⁸⁰ Adam Mustholih M., Aziz A.: "**Opportunities for sea toll for the maritime industry**", Fakultet ekonomije i turizma, Sveučilište Jenderal Soedirman, vol5. 2019., <http://jp.feb.unsoed.ac.id/index.php/Icore/article/viewFile/1712/1644> (pristupljeno 31.05.2024.)

⁸¹ Freddy Rangkuti, 2015, **Personal SWOT Analysis**, PT.Gramedia Pustaka Utama, Jakarta

⁸² Perkov, D. (2017) **SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma**, Suvremena trgovina : stručni časopis za trgovinu, Vol.42, 2, str. 10.

⁸³ Párraga M., Gonzalez-Cancelas N., Soler-Flores F.,: "**DELPHI- SWOT tools used in strategic planning of the Port of Manta**", ScienceDirect, 2014., <https://core.ac.uk/download/pdf/82447504.pdf> (pristupljeno 31.05.2024.)

- provesti internu/eksternu analizu temeljem upitnika,
- identificirati konkurenciju,
- uspostaviti sustav praćenja,
- uspostaviti informacijski sustav i
- identificirati ključne procese.

U sektoru pomorskih usluga u Hrvatskoj postoje ključni elementi ili aspekti koji se ne održavaju na odgovarajućoj razini. To može uključivati infrastrukturu, opremu, procedure ili ljudske resurse.. To predstavlja velik problem jer je pomorski prijevoz dio nacionalnog gospodarstva s izrazito multiplikacijskim učincima. Uspješno upravljanje lukama za putnički promet zahtijeva ne samo modernizaciju luke, već i podršku i suradnju s lokalnim, regionalnim i državnim vlastima. Evaluacija pomorsko putničkih luka i luka nautičkog turizma je provedena SWOT metodom, koja predstavlja stvarnu sliku sa znanstvenog i praktičnog stajališta te otvara mogućnosti za stalno praćenje i spremanje podataka, temeljem sljedećih kategorija: resursi i turistička ponuda, struktura javnih usluga i urbanističko planiranje, komunikacija i imidž te trendovi. SWOT analiza zapravo razmatra sljedeće⁸⁴:

- snaga luke i određenih prometnih pravaca;
- slabosti luke i određenih prometnih pravaca;
- prilike luke i određenih prometnih pravaca;
- prijetnje kao rezultat promjena na tržištu i razvoja konkurentskih luka.
-

Detaljna i realistična SWOT analiza služi kao dobra osnova za donošenje poslovnih odluka i primjenu u poslovnoj praksi, te predstavlja subjektivni odraz objektivne stvarnosti kojom se karakteriziraju lokacija i mogućnosti za rad luke.

SWOT analiza pomorsko putničkih luka pruža sveobuhvatan uvid u njihove interne prednosti i nedostatke, kao i vanjske čimbenike koji mogu predstavljati prilike ili prijetnje. Ova analiza omogućuje dublje razumijevanje trenutne situacije i budućih izgleda za pomorskoputničke luke i prijevoz putnika u regiji.

U nastavku rada u Tablici 5 navedene su snage i slabosti pomorskoputničkih luka u Hrvatskoj, te moguće prilike i prijetnje na temelju kojih je moguće donijeti adekvatne strateške planove u daljnjem razvoju luka.

⁸⁴ Jugović A., Perić A., Kolanović I.: "**Principles for Management and Development of Sea Passenger Ports**" , University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, 2006.

Tablica 5. SWOT analiza pomorsko-putničkih luka Hrvatske

SNAGE (S) • pristup Jadranskom moru • kvaliteta usluge i infrastrukture • povezanost sa otocima i raznim turističkim atrakcijama • logistička podrška otočnim zajednicama najčešće locirane u samom središtu destinacije	SLABOSTI (W) • visoka cijena prijevozne usluge • mali broj linija • raspored plovidbe • promet sezonskog karaktera • nedostatak dodatnog sadržaja na području same luke • neučinkovito upravljanje
PRILIKE (O) • daljnji razvoj i promidžba pomorskoputničkih luka kao optimalnog načina prijevoza • uvođenje većeg broja linija • suradnja sa vodećim kompanijama za kružna putovanja • afirmiranje većeg broja „home port“ luka na hrvatskom području • suradnja sa drugim regijama i državama	PRIJETNJE (T) • konkurencija s drugi oblici prijevoza, poput razvijenih zračnih luka • globalne ekonomske krize, regionalna nestabilnosti • ekstremni vremenski uvjeti mogu oštetiti infrastrukturu luka i uzrokovati prekide u prometu • stalna ulaganja u modernizaciju luka kako bi ostale konkurentne

Izvor: izradio autor samostalno prema: Jugović A., Perić A., Kolanović I.,: "Principles for Management and Development of Sea Passenger Ports", ResearchGate, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2006.

Pomorsko putničke luke u Hrvatskoj suočavaju se s brojnim izazovima koji mogu ugroziti njihov uspjeh i održivost. Povrh već navedenih prijetnji poput konkurencije, ekonomskih fluktuacija, sigurnosnih rizika, prirodnih katastrofa, promjena u regulativi, tehnoloških promjena i okolišnih problema, važno je istaknuti i neke interne faktore koji mogu biti i snaga i slabost. S jedne strane, luke mogu imati prednosti poput povoljnog geografskog položaja, dobre infrastrukture, iskusnog osoblja i razvijenih poslovnih veza. Ove snage mogu im pomoći da se bolje nose s vanjskim prijetnjama i iskoriste prilike koje se pojavljuju. S druge strane, luke mogu imati i slabosti poput zastarjele infrastrukture, nedostatka financijskih sredstava, neučinkovitog upravljanja ili nedovoljno razvijene marketinške strategije.

Ove slabosti mogu ih učiniti ranjivijima na vanjske prijetnje i otežati im iskorištavanje prilika. Stoga je ključno da uprave luka kontinuirano prate i analiziraju kako unutarnje, tako i vanjske faktore koji utječu na njihovo poslovanje. Redovito provođenje SWOT analize i drugih strateških alata može im pomoći da identificiraju svoje snage i slabosti te razviju učinkovite strategije za suočavanje s prijetnjama i iskorištavanje prilika. Na taj način mogu osigurati svoju dugoročnu održivost i uspjeh, čak i u promjenjivom i izazovnom okruženju.

Nautički turizam najperspektivniji je oblik hrvatske selektivne turističke ponude. Bitno utječe na hrvatske državne prihode i značaj turizma u cjelini.⁸⁵ Razvedena obala, otoci i arhipelazi, parkovi prirode, nacionalni parkovi i rezervati te klimatski uvjeti su ono po čemu je Hrvatska prepoznatljiva i zbog čega je nautički turizam prijeko potreban i perspektivan⁸⁶. Nautički turizam čini oko 4 % ukupnih noćenja i oko 11 % prihoda.⁸⁷ SWOT analizom luka nautičkog turizma utvrditi će se snage, slabosti, prilike i prijetnje. Model poboljšavanja zahtijeva da se veći dio ostvarene dobiti usmjeri u nove resurse (znanje i informacije) i razvoj lokalnih turističkih destinacija. Pritom su veoma važne odgovarajuće marketinške i promidžbene aktivnosti.⁸⁸

Radi prepoznavanja mogućnosti ili rizika, SWOT matricom se kao višedimenzionalnim alatom strateškog marketinga sagledavaju se unutarnje snage i slabosti te vanjske prilike i prijetnje poslovne organizacije.⁸⁹ Empirijskim istraživanjem došlo se do saznanja koje su najvažnije snage, slabosti, prilike i prijetnje nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. U nastavku rada na Tablici 6 prikazuje shematski prikaz SWOT matrice koja se odnosi na hrvatske luke nautičkog turizma.

⁸⁵ Luković, T. & suradnici: „**Nautički turizam Hrvatske** (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024. str. 197.

⁸⁶ Perković, D. (2017) **SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma**, Suvremena trgovina : stručni časopis za trgovinu, Vol.42, 2, str. 20.

⁸⁷ <http://www.croatia.eu/article.php?lang=1&id=32>: (pristupljeno 30.05.2024.)

⁸⁸ Ibidem Perković D. str. 21.

⁸⁹ Ibidem str. 23.

Tablica 6. SWOT matrica hrvatskih luka nautičkog turizma

SNAGE (S) • prometna dostupnost • blizina europskih središta • razvedena obala i brojni otoci s zaklonjenim uvalama • ugodna mediteranska klima, povoljan vjetar • iznimno čisto more • vrhunska usluga	SLABOSTI (W) • visoki troškovi usluge • nedovoljan kapacitet marina i luka • poslovanje izrazito sezonskog karaktera • loša međuovisnost marine sa destinacijom (i obrnuto) • nelojalna konkurencija gradskih, komunalnih i sportskih luka i lučica • sadržaj ponude
PRILIKE (O) • dodatan razvoj i promidžba lokalne destinacije u kojoj se marina/luka nalazi • Hrvatska sve atraktivnija destinacija • privlačenje klijenata veće platežne moći („mega jahte“) • opći porast kvalitete turističke ponude • orijentacija na vezove za veća plovila (vez 1. kategorije do 12 metara duljine)	PRIJETNJE (T) • zagađenje mora i okoliša • neadekvatna zakonska regulativa • pravna nesigurnost ulaganja na pomorskom dobru • neusklađenost razvoja marine s planovima lokalne destinacije • nedefinirani vlasnički odnosi

Izvor: izradio autor samostalno prema: Perkov, D. (2017) SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma, Suvremena trgovina : stručni časopis za trgovinu, Vol.42, 2, str. 23.

Razvedena obala, brojni otoci i raznolikost obalnog krajolika predstavljaju najveću snagu hrvatskog nautičkog turizma.⁹⁰ Klima i geoprometni položaj, koji omogućuju razvoj cjelogodišnje nautičke ponude i blizinu emitivnim tržištima, također su značajne prednosti. Čistoća mora i sigurnost plovidbe dodatno ističu Hrvatsku kao atraktivnu nautičku destinaciju. Opremljenost i ponuda chartera u marinama i lukama, pomorska tradicija, znanje i gostoljubivost ljudi također su značajne prednosti. Međutim, sezonalnost i ograničeni sadržaji usluga unutar luka i marina predstavljaju najveću slabost hrvatskog nautičkog turizma.⁹¹ Omogućavanje iznajmljivanja vezova u dijelovima komunalnih i nautičkih javnih luka stvara nelojalnu konkurenciju marinama koje ulažu u djelatnost i infrastrukturu. Dodatni nedostaci

⁹⁰ Perkov, D. (2017) **SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma**, Suvremena trgovina : stručni časopis za trgovinu, Vol.42, 2, str. 22.

⁹¹ Ibidem str. 23.

uključuju slabu sinergiju marina s destinacijom, otežano produženje koncesija, ekološku neosviještenost, neodgovarajuću tehnologiju zbrinjavanja otpada te preizgrađenost i betonizaciju obale.⁹² Razvoj lokalne destinacije u kojoj se marina/luka nalazi predstavlja najveću priliku za hrvatske luke nautičkog turizma. Rastuća popularnost Hrvatske kao turističke destinacije, opći porast kvalitete turističke ponude i trendovi poput hedonizma i slobodnih životnih stilova dodatno pogoduju razvoju nautičkog turizma. Zakonske i druge pogodnosti za strane ulagače, moderne prometnice, razvoj domaće male brodogradnje, ekoturizma te rast potražnje i otvaranje novih tržišta također predstavljaju značajne prilike. Najveća prijetnja dolazi iz pravne domene - neodgovarajuća zakonska regulativa, pravna nesigurnost ulaganja na pomorskom dobru i neriješeni vlasnički odnosi stvaraju prepreke u poslovanju marina i luka nautičkog turizma.⁹³ Nedostatak zakona koji bi regulirao investicije i pravnu zaštitu investitora na pomorskom dobru predstavlja ozbiljan problem. Također, neusklađenost razvoja marina s planovima lokalne destinacije, ekološko zagađenje i onečišćenje te konflikti s drugim korisnicima resursa mora (marikultura, plovni putevi, podmorska energetska istraživanja) predstavljaju stalne opasnosti za nautički turizam.

Hrvatska se dugo vremena promovira i prepoznaje ponajviše kao destinacija turizma „*sunca i mora*“, što nije idealan imidž za razvoj dugotrajno održivog turizma. Prema renomiranom istraživanju Instituta za turizam, TOMAS Istraživanje za 2023. godinu navodi kako su more i priroda najvažniji motivi dolaska na hrvatsku obalu i otoke. More motivira više od 80% gostiju na posjećivanje destinacije Jadranske Hrvatske, a slijedi priroda koja motivira njih 63%. Zatim *city break* i gastronomija koji su motivirali 19% gostiju.⁹⁴ No, upravo ovi podatci upućuju na mogućnosti koje može donijeti ulaganje u razvoj i promociju nautičkog turizma u Hrvatskoj

⁹² Perković, D. (2017) **SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma**, Suvremena trgovina : stručni časopis za trgovinu, Vol.42, 2, str. 23

⁹³ Ibidem str. 24.

⁹⁴ TOMAS Istraživanje, Institut za turizam, Zagreb, listopad 2023., <https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-12/TOMAS%20Hrvatska%202022%20-%202023.pdf> (13.06.2024.)

3. TRENDOWI U RAZVOJU LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Turizam je skup pojava i odnosa koji proizlaze iz putovanja i zadržavanja izvan mjesta stalnog boravka, isključivo iz neposlovnih razloga, pri čemu se turist javlja kao tržišni subjekt, te se konstituira posebno turističko tržište.⁹⁵ Kao podvrsta same turističke ponude jedne destinacije javlja se nautički turizam. Nautički turizam, inspiriran grčkom riječi za brod ("naus"), latinski naziv („navis“) se odnosi na cjelokupan doživljaj avanture na vodi i uz vodu.⁹⁶ Nije ograničen samo na more, već obuhvaća i rijeke i jezera, nudeći putovanja i aktivnosti na vlastitim ili iznajmljenim plovilima za razonodu, sport ili jednostavno uživanje u prirodi. Nautički turizam se ističe kao sve atraktivniji oblik turističke ponude, bilježeći značajan rast u ukupnom turističkom prometu. Kao i ostali vidovi turizma, i nautički turizam nudi značajne gospodarske benefite. Specifična potražnja i potrošnja unutar nautičkog turizma pokreću rast nautičke industrije. To uključuje proizvodnju plovila za zabavni turizam, opreme i usluga održavanja, te izgradnju i osposobljavanje luka i lučica.⁹⁷ Uz spomenuto, razvija se i sektor usluga usmjeren nautičarima i njihovim plovilima. U širem smislu, nautički turizam se povezuje s pomorstvom, plovidbom i brodarenjem, ali se u praksi manifestira u raznim oblicima poput: boravka na luksuznim jahtama, velikim kruzing brodovima, jedrenja, sportskog ribolova i istraživanja skrivenih uvala. Bez obzira na način putovanja, nautički turizam nudi jedinstvenu perspektivu i nezaboravno iskustvo prirode.

U nastavku rada spomenuti su i obrađeni neki od glavnih trenutnih trendova u svijetu nautičkog turizma, poput⁹⁸:

- **Povećana popularnost:** Nautički turizam doživljava procvat i postaje sve dinamičniji segment turističke ponude. Broj ljudi koji se odlučuje na nautička putovanja je u stalnom porastu, a njihov udio u ukupnom turističkom prometu neprestano raste.
- **Doživljaj destinacije u fokusu:** Turistima više nije dovoljan samo odmor na brodu za krstarenje, u stalnoj potrazi su za bogatim iskustvima koja ih povezuju s morem i lokalnim kulturama. To objedinjuje aktivnosti poput ronjenja, kajakinga ili volontiranja u primorskim zajednicama.

⁹⁵ Luković T.: **Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske**, Split 1995., str. 62

⁹⁶ <https://www.latin-is-simple.com/en/vocabulary/noun/120/> (pristupljeno 24.05.2024.)

⁹⁷ **Izvešće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj**, Državna uprava za zaštitu prirode i okoliša Zagreb, 1998., str. 309

⁹⁸ C.Michael Hall, "Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?", *Ocean & Coastal Management*, ScienceDirect, vol, 44, 2001., str. 601-618, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0964569101000710> (pristupljeno 26.05.2024.)

- **Održive prakse:** Ekološka svijest je glavni trend u turizmu, a nautički turizam nije iznimka. Turisti se sve više opredjeljuju na najam čartera i krstarenja koja daju prednost zaštiti okoliša. To uključuje uporabu čišćih goriva, smanjenje otpada i zaštitu morskih ekosustava.
- **Integracija tehnologije:** Razvoj tehnologije čini nautički turizam znatno dostupnijim i ugodnijim. Platforme za rezervacije, digitalni navigacijski alati i aplikacije za vremenske prognoze omogućavaju turistima jednostavnije iskustvo.
- **Yachting turizam u usponu:** Najam jahti za privatne odmore sve je popularniji. U odnosu na tradicionalne krstarenja, nudi prilagođenije i luksuznije iskustvo.

Trendovi u nautičkom turizmu koji su prisutni u turistički razvijenijim zemljama Mediterana, poput Italije, Francuske i Španjolske, mogu se predvidjeti ili su već uočljivi i u Hrvatskoj. Iako donekle postoji zaostajanje Hrvatske u razvoju nautičkog turizma u usporedbi s navedenim zemljama, važno je istaknuti i pozitivne i negativne posljedice koje je razvoj nautičkog turizma imao na gospodarstvo i okoliš u tim zemljama.⁹⁹ Proživljena iskustva tih zemalja mogu poslužiti Hrvatskoj kao primjer i olakšati definiranje vlastitog razvojnog puta u nautičkom turizmu. Međutim, jedinstvenost hrvatske obale, osobine mentaliteta lokalnog stanovništva, stupanj razvijenosti infrastrukture (komunalna, prometna, društvena), postavljaju projektantima u Hrvatskoj razna ograničenja koja u navedenim zemljama nisu postojala ili barem ne u istoj mjeri.¹⁰⁰ Dodatno, uvjeti na globalnom nautičkom i turističkom tržištu danas se značajno razlikuju od onih koji su dominirali u vrijeme intenzivnog razvoja nautičkog turizma u navedenim zemljama. Ukratko, Hrvatska ima potencijal za uspješan razvoj nautičkog turizma, ali je potrebno pažljivo analizirati iskustva drugih zemalja i prilagoditi strategiju razvoja specifičnim uvjetima u Hrvatskoj. Analizom ovih trendova moguće je uočiti promjenjivost nautičkog turizma. Budući da se industrija rapidno prilagođava promjenama na tržištu, može se očekivati još uzbudljivije razvojne pravce i procese u budućnosti.

⁹⁹ Hrvatski demografski institut sa suradnicima, "Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske", 2006. str. 21. <https://www.hhi.hr/Portals/0/adam/ContentS/ZFXDX8y4JUOHivOWG9Cyeg/Body/SRNTH.pdf> (pristupljeno 26.05.2024.)

¹⁰⁰ Ibidem str. 22

3.1. POTRAŽNJA ZA NAUTIČKIM KAPACITETIMA

Razvoj nautičkog turizma je neodvojivo povezan s prosperitetnim tržištem nautičkih usluga. Dok se na širem turističkom tržištu donose odluke o tome što, kako i za koga se nude turistički proizvodi i usluge, nautička ponuda se bitno razlikuje. Ona je karakteristična jer cilja na posebnu skupinu turista, one koji su isključivo zainteresirani za iskustva vezana za nautički turizam, i sve popratne aktivnosti koje on pruža. U formiranju uvjeta na tržištu nautičkog turizma, ključnu ulogu imaju ponuda i potražnja. Nautička turistička potražnja odnosi se na količinu turističkih roba i usluga koje nautički turisti žele kupiti kako bi zadovoljili svoje potrebe tijekom boravka na plovilu i održavanja istog, uz određenu razinu cijena.¹⁰¹ Nautička potražnja nastaje pod utjecajem raznih prometnih, ekonomskih, kulturoloških i sličnih aspekta. Tu potražnju pokreću turisti nautičari, zainteresirani za kupnju plovila ili rezervaciju cjelokupnih nautičkih turističkih aranžmana.¹⁰² Da bi bilo moguće odrediti stupanj razvoja nautičkog turizma, potrebno je procijeniti položaj, razvoj i opremljenost luka nautičkog turizma, zajedno s pripadajućim objektima suprastrukture i infrastrukture. Luka nautičkog turizma, opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovnim objektima, predstavlja luku posebne namjene koja služi za prihvata i smještaj istih. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom aspektu, ono čini jedinstvenu cjelinu.

Nautički turizam, koji je trenutno jedna od glavnih grana turizma, kako u Hrvatskoj tako i u svijetu, doživljava nagli uspon u razvoju.¹⁰³ Povećana potražnja za vezovima otvara mnoge ekonomske i ekološke mogućnosti napretka određene destinacije. Luke nautičkog turizma, koje pokrivaju cijelu obalu hrvatskog Jadrana, od posebne su važnosti za nautički turizam Hrvatske i spadaju u strateški važnu gospodarsku vrstu turizma.¹⁰⁴ Njihova važnost je lokalna i regionalna, ali skup svih regionalnih problema i mogućnosti razvoja čini nacionalni.

U nastavku rada istražiti će se kako su luke nautičkog turizma raspoređene diljem Hrvatske i koliko su razvijene. Kao oslonac ove analize biti će korišteni podaci koje pruža Državni zavod za statistiku.

¹⁰¹ Dulčić, A; „Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma“, Ekokon d.o.o., str. 56., Split, 2002

¹⁰² Ibidem, str. 58

¹⁰³ Luković, T. & suradnici: „Nautički turizam Hrvatske (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 168

¹⁰⁴ Ibidem str. 169.

Tablica 7. Osnovni podaci hrvatskih luka nautičkog turizma od 2019. do 2022.

	2019.	2020.	2021.	2022.
Površina akvatorija, m²	4 349 270	4 616 675	4 643 877	4 793 554
Broj vezova, ukupno	18 179	18 625	18 942	19 105
Od toga za plovila duljine				
Do 6 m	674	755	1 049	858
6 – 8 m	1 246	1 271	1 532	1 709
8 – 10 m	2 840	2 676	2 440	2 359
10 – 12 m	4 511	4 620	4 666	5 156
12 – 15 m	5 116	5 290	5 848	5 592
15 – 20 m	2 984	3 078	2 455	2 464
Više od 20 m	699	935	952	967
Duljina razvijene obale za privez plovila, m	64 844	67 177	73 705	75 171
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	7 480	6 068	6 137	6 906
Ukupna površina prostora za smještaj plovila na kopnu, m²	745 453	736 471	741 049	796 555
Od toga natkriveni prostor (hangar), m²	9 256	21 975	18 949	23 189
Broj zaposlenih, ukupno	1 741	1 751	1 831	2 018
Od toga sezonski	432	327	374	446

Izvor: izradio autor samostalno prema podacima iz priopćenja Državnog zavoda za statistiku RH

Tablica 7. pokazuje eksponencijalni rast gotovo svih pokazatelja za analizu nautičkog turizma od 2019. do 2022. godine. Međutim, treba uzeti u obzir da se radi o četverogodišnjem rastu, što bitno smanjuje vrijednost godišnje stope rasta. Zanimljivo je da se dužina razvijene obale za privez proširuje brže nego područje pod koncesijom. Ova činjenica ukazuje na visoko troškovno opterećenje poslovanja luka nautičkog turizma po osnovi koncesije, te je isplativije ulagati u prihvatne kapacitete na kopnu nego u kapacitet na moru.¹⁰⁵ Smanjivanjem udaljenosti između gatova umanjuje se sigurnost uplova jahti i povećava rizik u slučaju eventualnog požara na jahti.

Mediteranske marine doživljavaju značajnu transformaciju, šireći svoje kapacitete i prilagođavajući se rastućem trendu mega jahti. Ovaj trend je posebno vidljiv u Veneciji, gdje gradske vlasti planiraju izgradnju specijaliziranog centra za prihvat mega jahti u srcu grada, kao odgovor na sve veći broj luksuznih plovila koja posjećuju grad. S gledišta marina, gosti s takvih plovila veće su platežne moći, te se njih želi privući. Ova stavka jedna je od poticaja za izgradnjom nove ACI marine Rijeka, na području nekadašnjeg Porto Baroša, koja je definitivno ciljana za prihvat upravo super jahti i gostiju sa takvih plovila. Najveća prednost ACI marine Rijeka, osim sadržaja i vrhunskih usluga koje će nuditi, jest njezina blizina i cestovna povezanost s emitivnim tržištem. U nastavku rada ilustriran je koncept ACI marine Rijeka, projekta vrijednog preko 50 milijuna eura, čiji se početak rada iščekuje 2025. godine.



Slika 21. Konceptualni prikaz ACI marine Rijeka

Izvor: <https://www.aci-gitone.hr/hr> (pristupljeno 01.06.2024.)

¹⁰⁵ Luković, T. & suradnici: „Nautički turizam Hrvatske (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 169.

Međutim, razvoj marina ne odnosi se samo na povećanje kapaciteta i prilagodbu veličini plovila. S obzirom na starenje populacije nautičara, ključno je da marine prilagode svoje usluge i sadržaje kako bi zadovoljile specifične potrebe i želje ove demografske skupine. To može uključivati pružanje dodatnih medicinskih usluga, organiziranje društvenih aktivnosti prilagođenih starijoj populaciji, te osiguravanje pristupačnije infrastrukture.

3.2. ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

Održivi razvoj podrazumijeva razvoj koji zadovoljava današnje potrebe bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da zadovolje svoje. Nautički turizam, kao jedan od najistaknutijih segmenata plavog gospodarstva, posebno je važan za zemlje poput Hrvatske, koje su strateški usmjerene ka turizmu i pomorstvu.¹⁰⁶ Gospodarska važnost i uloga nautičkog turizma u društvu te njegov održivi razvoj ističe se u brojnim strategijama, studijama, politikama, znanstvenim i profesionalnim istraživanjima.¹⁰⁷ Sektor nautičkog turizma, kao važan segment plave ekonomije, potiče razvoj malog poduzetništva, otvaranje novih radnih mjesta, društveno-kulturni razvoj, nova investicijska ulaganja i ekonomski rast.¹⁰⁸ Nautički sektor u Hrvatskoj vitalan je za razvoj i opstanak brojnih obalnih i otočnih područja u kojima turizam predstavlja glavni izvor prihoda, zapošljavanja stanovništva i prosperiteta lokalnog gospodarstva. Međutim, unatoč rastu i razvoju toga sektora, njegove mogućnosti doprinosa plavome gospodarstvu još uvijek nisu dovoljno aktivirane.¹⁰⁹ Dinamičko organizacijsko okruženje u nautičkom turizmu obilježeno je brojnim promjenama koje se u kontekstu održivog razvoja mogu sagledati preko triju temeljnih aspekata¹¹⁰:

- ekonomskog,
- društvenog i
- ekološkog (okolišnog).

Ekonomski aspekt nautičkog turizma očituje se kroz potrošnju turista, posebice na usluge veza u lukama nautičkog turizma te na najam plovila i povezane usluge prijevoza. Budući da luke nautičkog turizma nude širok spektar usluga i sadržaja, često ostvaruju veću stopu povrata na

¹⁰⁶ Luković, T. & suradnici: „**Nautički turizam Hrvatske** (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024., str. 303

¹⁰⁷ Ibidem str. 303.

¹⁰⁸ ECORYS: „**Study in Support of Policy Measures for Maritime and Coastal Tourism at EU level**, final Report“, EC, 2013., Brussels, Belgium.

¹⁰⁹ European Commission: „**Study on Specific Challenges for Sustainable Development of Coastal and Maritime Tourism in Europe**, Final Report“, ISBN 978-92-9202-190-0EU, Brussels, Belgium.

¹¹⁰ Ibidem Luković, T., str. 303

kapital (ROE), u usporedbi s drugim turističkim sustavima.¹¹¹ Nautički turizam predstavlja gospodarsku granu s relativno velikim potencijalom za rast i otvaranje radnih mjesta. Osim izravnog, zapošljavanja, nautički turizam podupire dodatni angažman lokalnog stanovništva preko raznih usluga povezanim s turizmom (npr. prijevoz, sport, rekreacija, wellness, smještaj, trgovima i dr.). Društvene dobrobiti vezane za aktivnosti nautičkog turizma također uključuju prijenos informacija, znanja, kulture i načina života. Ekološka varijabla održivog razvoja u sektoru nautičkog turizma, odnosi se upravo na očuvanje prirodnih resursa, koji su vitalni za razvoj i poslovanje luka nautičkog turizma, te značajno doprinose njihovoj aktivnosti i konkurentnosti.¹¹² Ovaj vid turizma intenzivno koristi prirodne resurse te značajno zavisi o zdravom morskom okolišu i odgovornom korištenju prirodnih resursa. Ekološka očuvanost i atraktivan morski okoliš temelj su održivosti i konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma. U literaturi na ovu tematiku pronađeni su različiti izazovi održivosti nautičkog sektora, pri čemu se kao glavna područja ističu izazovi zaštite morskih resursa i očuvanja prirodnog okruženja, zapošljavanja kvalificirane radne snage i razvoja ljudskih resursa, zatim stvaranja odgovarajuće poslovne klime i investicijskih ulaganja, rješavanje snažnih demografskih promjena i drugo. Održivi turizam je turizam koji u potpunosti uzima u obzir svoje sadašnje i buduće ekonomske, društvene i okolišne utjecaje, zadovoljavajući potrebe posjetitelja, industrije, okoliša i lokalnih zajednica. Globalni digitalni napredak i ubrzani razvoj tehnologija omogućit će održivo upravljanje turizmom te uspješnu primjenu inovacija u cijelom turističkom sektoru.

Koncept održivog razvoja postaje sve važniji u pomorskom sektoru, posebno kada se govori o lukama, ključnim središtima globalne trgovine. U ovom poglavlju rada se naglašava upravo zašto je održivi razvoj ključan za luke i pomorske aktivnosti, s obzirom na njihov složen utjecaj na okoliš, gospodarstvo i društvo. Održivost luka je od iznimne važnosti zbog njihovog značajnog utjecaja na osjetljive obalne i morske ekosustave. Lociranje luka u blizini takvih staništa čini ih potencijalnim izvorima zagađenja i poremećaja prirodne raznolikosti, radnjama poput ispuštanja balastnih voda i voda visokog sastava teških metala, emisija stakleničkih plinova te buke i svjetlosnog onečišćenja. Upravo iz tog razloga je uključivanje pojma "održivosti" u daljnjem razvoj luka ključno, ne samo kao ekološka obveza, već i kao moralni imperativ kako bi se spriječilo da ova važna središta globalne trgovine postanu izvor nepopravljive štete. Marine, kao vrsta luka nautičkog ubrzano se mijenjaju, što zahtijeva

¹¹¹ Clinton, W., Chamberlain, J. : (1983) **Marinas**, Published by national marine manufactures associations, New York, str. 19 i 20.

¹¹² Ibidem Luković, T., str. 304.

njihovo stalno praćenje i istraživanje. Osim toga, ekološki, društveni i ekonomski učinci moraju se integrirati u analizu poslovnih sustava u nautičkom turizmu.¹¹³

3.3. EKOLOŠKI ODRŽIVE MARINE

Nautički turizam je ključan za hrvatski turizam zbog prekrasne obale, idealnih uvjeta za jedrenje i jahting te razvijene infrastrukture. Ova kombinacija, uz dugu tradiciju, omogućuje Hrvatskoj da bude atraktivna nautička destinacija tijekom većeg dijela godine.¹¹⁴ U nautičkom turizmu, fokus se sve više usmjerava prema smanjenju negativnog utjecaja luka i marina na okoliš te očuvanju prirodnih resursa, a ekološki održive marine predstavljaju novi trend u tom smjeru. S obzirom na korištenje kopnenih i morskih područja, primjena koncepta "zelene luke" ključna je za održivi razvoj marina. Takve marine primjenjuju niz inovativnih rješenja kako bi smanjile svoj ugljični otisak, očuvale bio raznolikost i poboljšale kvalitetu vode. Pronalaženje ravnoteže između ekoloških, društvenih i ekonomskih interesa ključno je pitanje koncepta „zelene luke“. Zelena luka, definirana kao rezultat dugoročne strategije, teži održivom i klimatski prihvatljivom razvoju lučke infrastrukture. Koncept bi trebao biti integriran u poslovanje marina kako bi se postigla održivost.¹¹⁵ Ovaj koncept teži postizanju regionalnog i ekonomskog napretka putem luka i mobilnosti, uz istovremeno očuvanje prirodnih resursa za budućnost. To uključuje odgovorno ponašanje svih zaposlenika, od uprave do pojedinca, s naglaskom na korištenje ekološki prihvatljivih metoda.¹¹⁶ U kontekstu luka, fokus je često bio na ekonomskim rezultatima, dok su društveni i okolišni aspekti bili zanemareni. Implementacija ovog principa obuhvaća ekološki prihvatljive postupke u radu i upravljanju marinama, s ciljem održivog razvoja luka i njihovih regija kroz ekološki, ekonomski i društveno odgovorno upravljanje. Europska udruga morskih luka (ESPO) je 2011. godine u potpunosti integrirala koncept ekoloških luka, koji je inicijalno pokrenut 1997. godine od strane brojnih pro aktivnih luka. Ističe se da provedba ovog koncepta zahtijeva suradnju između lučke uprave i ostalih dionika u luci. Prema "ESPO Green Guide 2021", deset ključnih ekoloških prioriteta za europske luke uključuju kvalitetu zraka, klimatske promjene, energetske učinkovitost, buku, odnose s lokalnom zajednicom, otpad s brodova, kvalitetu vode, smeće/lučki otpad, jaružanje i

¹¹³ Jugović, A. & Kovačić, M. & Hadžić, A.: „Sustainable Development for Nautical Tourism Ports,“ *Tourism and Hospitality Management*, 2011., 17(2), str. 175-186.

¹¹⁴ Jugović Poletan T., Agatić A., Šekularac – Ivošević S., Gračan D.: "Sustainable activities in Croatian marinas – towards the “green port” concept", *Multidisciplinary Scientific Journal of Maritime Research*, University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, 2022. <https://hrcak.srce.hr/file/416254> (pristupljeno 01.06.2024)

¹¹⁵ Ibidem str. 319.

¹¹⁶ Bergqvist, R., Monios, J.: **Green ports in theory and practice**. In: Bergqvist, R., Monios, J. (Eds). *Green Ports; Inland and Seaside Sustainable Transportation Strategies*, 2019.

razvoj luke.¹¹⁷ Marine koje implementiraju koncept "zelene luke" mogu ostvariti neke od sljedećih ključnih karakteristika, koje uvelike doprinose ekološki održivijim marinama¹¹⁸:

- **Korištenje obnovljivih izvora energije:** napajanje marine solarnim panelima, vjetrogeneratori i druge tehnologije obnovljivih izvora energije, smanjujući ovisnost o fosilnim gorivima.
- **Sustavi za pročišćavanje otpadnih voda:** napredni sustavi za pročišćavanje otpadnih voda osiguravaju da se otpadne vode iz marina tretiraju prije ispuštanja u more, čime se sprječava zagađenje i štiti morski ekosustav. Također, tranzicija vode iz integriranog urbanog vodnog sustava u sustav koji koristi kišnicu i recikliranu otpadnu vodu.
- **Upravljanje otpadom:** tranzicija gospodarenja otpadom prema kružnom gospodarstvu, industrijskoj ekologiji i načelima životnog ciklusa (otpad = resursi), implementacija učinkovitih sustava za razvrstavanje, recikliranje i zbrinjavanje otpada, smanjujući količinu otpada koji završava na odlagalištima.
- **Očuvanje morskog okoliša:** marine poduzimaju mjere za zaštitu i očuvanje morskog života, poput stvaranja umjetnih grebena, sadnje morske trave i edukacije posjetitelja o važnosti očuvanja i zaštite bioraznolikosti.
- **Edukacija i podizanje svijesti:** ekološki održive marine aktivno educiraju svoje goste i lokalnu zajednicu o važnosti očuvanja okoliša i potiču ih na odgovorno ponašanje. Pобољшanje kvalitete života lokalne zajednice, promicanje održivog urbanog razvoja obalnog područja.
- **Povećana dobit marine:** do nje svakako dolazi privlačenjem novih klijenata, te ono uvelike doprinosi povećanju mogućnosti zapošljavanja.

Primjena koncepta "zelene luke", odnosno ekološki održivih marina, unapređuje djelovanje marine, uzimajući u obzir sve aspekte održivosti: okolišni, ekonomski i društveni. Kao rezultat, marina će nuditi visokokvalitetne usluge koje su u skladu s načelima održivosti, stvaraju bolje radne uvjete za svoje zaposlenike te tvrtka postaje profitabilnija. Marina neće samo postati

¹¹⁷ European Sea Port Organisation ; „ESPO Green Guide 2021 – a manual for European ports towards a green future“; 2021., <https://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Guide%202021%20-%20FINAL.pdf> (pristupljeno 03.06.2024.)

¹¹⁸ Jugović Poletan T., Agatić A., Šekularac – Ivošević S., Gračan D.: "Sustainable activities in Croatian marinas – towards the “green port” concept", Multidisciplinary Scientific Journal of Maritime Research, University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, 2022. str. 319. <https://hrcak.srce.hr/file/416254> (pristupljeno 01.06.2024)

uspješnija kao organizacija, već će biti i pokretač razvoja regije omogućujući održivo korištenje prostora marine, pružajući mogućnosti zapošljavanja i poboljšavajući kvalitetu života lokalne zajednice. U Hrvatskoj postoji nekoliko marina koje su prepoznate po svojim naporima u području ekološke održivosti. Jedan od takvih primjera je marina Punat na otoku Krku, koja je dobila brojna priznanja za svoje ekološke inicijative. Provjera ima li marina akreditaciju Plave zastave jednostavan je način da se utvrdi njezina ekološka osviještenost. Plava zastava je međunarodni simbol koji potvrđuje visoke standarde u upravljanju otpadom i vodom, zaštiti prirodnih područja, sigurnosti i edukaciji posjetitelja o okolišu.¹¹⁹ Marine s Plavom zastavom imaju odvojene spremnike za opasan otpad, dovoljno kanti za recikliranje, uređaje za ispumpavanje sanitarnog čvora, čistu vodu, dobro održavane objekte i sustav pročišćavanja otpadnih voda. Također, pružaju informacije o lokalnim ekosustavima, zaštićenim područjima te mogu organizirati edukativne aktivnosti o specifičnim obilježjima okoliša.



Slika 22. Primjer Plave zastave

Izvor: <https://blueflag.us/join-blue-flag/marinas/> (pristupljeno 04.06.2024.)

Marina Punat predstavlja jednu od prvih ekološki osviještenih marina u Hrvatskoj te ponosno ističe svoju predanost održivom razvoju kroz brigu o okolišu. Kontroliranim nadzorom tehnoloških procesa, marina osigurava zaštitu mora, vode, zraka i zemlje. Kao prva marina u Hrvatskoj s međunarodnim standardom ISO 14001 za upravljanje zaštitom okoliša, marina u

¹¹⁹ <https://www.blueflag.global/marinas-1> (pristupljeno 04.06.2024.)

općini Punat, već od 2010. godine potvrđuje svoju predanost ekološkim standardima.¹²⁰ Na Slici 26. u nastavku rada ilustrirana je upravo marina u naselju Punat na otoku Krku.



Slika 23. Zračni snimak Marine Punat

Izvor: <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/eko-marina/13>

Također, marina je nositelj dijamantne plakete za 20 godina vjernosti međunarodnom programu Plava zastava za plaže i marine, dodijeljene od strane Foundation for Environmental Education.¹²¹ Kvaliteta usluge i briga o strogim ekološkim standardima potvrđeni su i oznakom pet zlatnih sidara britanskog udruženja marina THYA (The Yacht Harbour Association), koju Marina Punat nosi od 2014. godine. Ova oznaka svrstava nas u sam vrh europskih nautičkih destinacija.¹²² Uvođenje koncepta "zelene luke", odnosno ekološki održive marine, donosi poboljšanja u ekološkim učincima marine, energetske učinkovitosti, konkurentnosti i društvenoj odgovornosti. Očekuje se da će u budućnosti sve više marina u Hrvatskoj slijediti ovaj primjer i prihvatiti ekološki održive prakse kako bi osigurale dugoročnu održivost nautičkog turizma i zaštitu prekrasne hrvatske obale i mora.

¹²⁰ Službena internet stranica Marine Punat, <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/eko-marina/13> (pristupljeno 04.06.2024.)

¹²¹ Ibidem

¹²² <https://www.tyha.co.uk/marina-details/marina-punat> (pristupljeno 06.06.2024.)

4. CASE STUDY PRETVORBA KLASIČNE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U LUKU NAUTIČKOG TURIZMA – MARINA POLESANA

Bivši vojni kompleks koji se nalazio na otoku Sveta Katarina, smješten u sjeverozapadnom dijelu pulskog zaljeva, transformiran je u jedno od glavnih nautičkih središta na jugu Istre. Ova nova destinacija u Puli nudi jedinstvenu atmosferu koja spaja bogatu povijest lokacije s modernim nautičkim sadržajima. Nekada zatvoreno vojno područje sada je otvoreno za javnost, nudeći brojnim nautičarima mirno i sigurno pristanište za njihova plovila. Na Slici 27 u nastavku rada ilustriran je poluotok pod nazivom Sveta Katarina, na kojemu je izgrađena Marina Polesana.



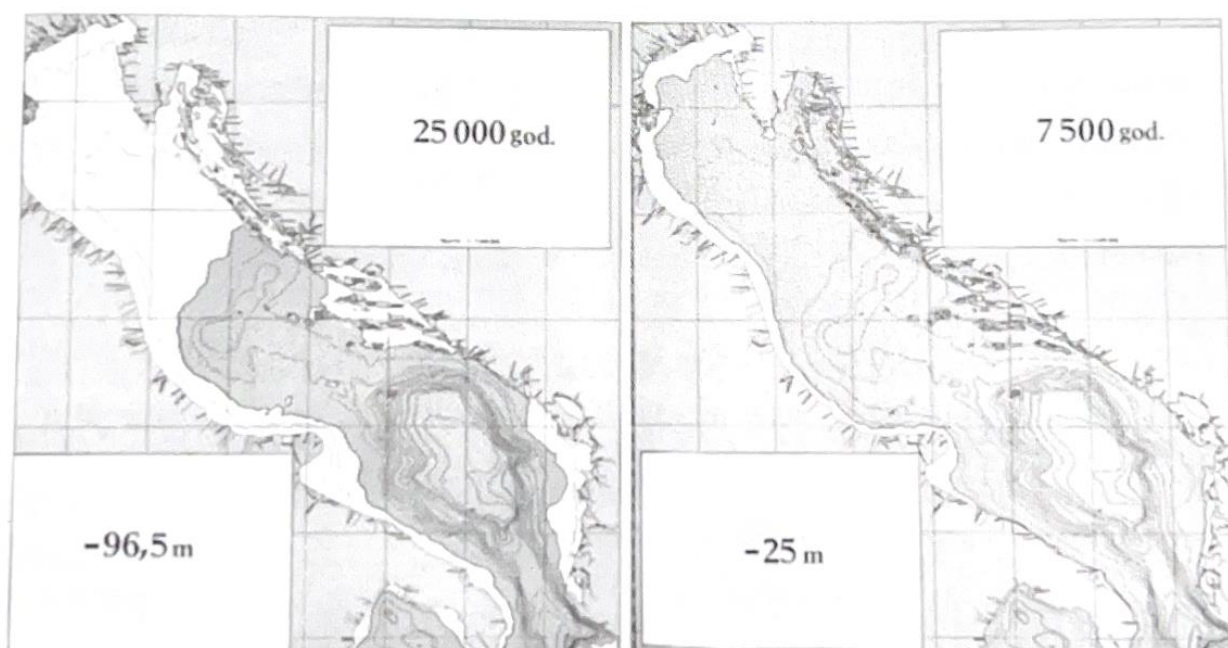
Slika 24. Zračni prikaz Marine Polesane

Izvor: <https://marina21.com/hr/marina-polesana-pula/> (pristupljeno 23.06.2024.)

Kapacitetom od gotovo 400 vezova u moru, na suhom, te dobrom opremljenošću lučke mehanizacije ovu marinu čine jednom od najkonkurentnijih marina na Jadranu. U daljnjem dijelu rada, pažljivo će se analizirati planirani projekt nautičko-turističkog kompleksa na području otoka Svete Katarine i rt-a Monumenti. Osim toga, bitno je osvrnut se i na povijesni razvoj toga područja.

4.1. POVIJESNI RAZVOJ PODRUČJA

Luka Pula, smještena je na obali najdubljeg zaljeva na hrvatskoj obali Jadrana. Pulski zaljev jedan je od najvećih i najbolje zaštićenih zaljeva hrvatske obale Jadrana. Tektonski pomaci i geološka prošlost stvorili su luku u kojoj su tražili utočište mnogi brodovi s dragocjenim teretima. Zbog pozitivnog djelovanja mora na obalu, čitav niz lokaliteta danas je pod vodom. Obalna linija se u posljednje dvije tisuće godina podigla za čak 2 metra. To je vidljivo duž obale poluotoka Vižula u Medulinskom zaljevu ili obale u zaljevu Červar, sjevernije od Poreča, gdje je moguće uočiti većinu građevinskih objekata koji su nekada činili stambene ili gospodarske zgrade, danas su u moru.¹²³ Upravo spomenutu pojavu moguće je vidjeti na slici koja slijedi u nastavku rada.



Slika 25. Morske razine Jadrana tijekom godina

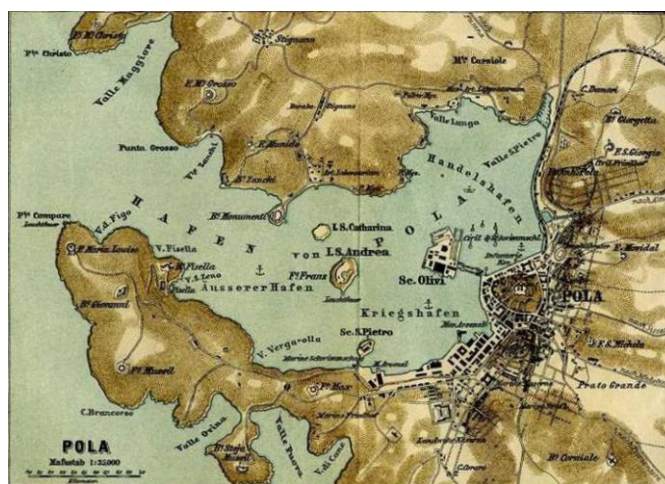
Izvor: Buršić-Matijašić K., Bertoša M., Perović B., Mandić D., Marsetić R.: "Zbornik iz povijesti pulske luke",
Lučka uprava Pula, 2006. str. 9.

Slika prikazuje morske razine Jadrana pred 25.000 god. pr. Kr. i pred 7.500 god. Pr. Kr. (i Zlatunić R., 2004.) Uočljiv je značajan porast razine mora.

Pula je kao mjesto naseljeno više milenija, u svom dosadašnjem razvitku prošla različite faze. Neke od njih su zabilježene, poput Rimskog razdoblja, no nisu sveukupno znanstveno valorizirane, posebice zato što su poslije napada Austro-Ugarske najvažniji materijali odnijeti

¹²³ Ibidem str. 9.

iz Pule i sakupljeni u bečkom Kriegsarchivu.¹²⁴ Jedna od izuzetno važnih faza u razvoju grada na jugu Poluotoka, posebno valoriziranog značaja zaljeva i luke, razdoblje je austrijske, odnosno austrougarske vlasti. Štoviše, vrijeme od 1850. do 1918. godine može se promatrati kao okosnica suvremenog, velegradskog, europskog i svjetskog blještavila, i danas vodećeg istarskog grada. Poslije propasti Republike Sv. Marka 1797., pod kojom je bila niz stoljeća, Pula je pod Austrijom i dalje bila beznačajno ribarsko naselje, sa svega nekoliko stotina stanovnika, bez elementarnih uvjeta za život, s mrtvom lukom i bez ikakve perspektive.¹²⁵ Odabirući upravo grad Pulu za mjesto u kojem će izgraditi Središnju ratnu luku i kasnije glavnu pomorsku bazu s Pomorskim arsenalom i ratnom flotom, Austro-Ugarska monarhija je Pulu uvela među nekoliko tada rijetkih i poznatih glavnih pomorskih baza, ogledala moći pomorskih velesila toga doba. Tako je na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće grad pod Arenom stajao uz bok britanskih baza u Plymouthu i Portsmouthu, njemačkih u Wilhelmshafenu i Kielu, francuskih u Cherbourgu i Toulonu, ruskih u Kronstadtu i Vladivostoku, japanske u Yokosuki i talijanskih u Tarantu i Brindsiju.¹²⁶



Slika 26. Kartografski prikaz pulskog zaljeva (prije građenja lukobrana)

Izvor: <https://vojnepovijest.vecernji.hr/vojna-povijest/ratna-luka-pula-zivot-u-sklopu-ratnih-priprema-1914-1918-godine-4-dio-958213/galerija-98540?page=1> (pristupljeno 23.06.2024.)

Prema zacrtanom planu, kojeg je razradio Moehring, i pedantnom planu izgradnje, uz korekcije koje su uvjetovali ubrzani industrijski razvitak svijeta i drugo prijelazno razdoblje u ratnim mornaricama – prijelaz s jedra na parni stroj i s drvenog trupa na čelični, Pula je izrasla u najveću i najkompletniju glavnu pomorsku bazu na Jadranu i Sredozemlju. U njoj su izgrađeni nužni znanstveni, duhovni, zdravstveni, obrambeni, tehnički, pomorski, hidrografski,

¹²⁴ Buršić-Matijašić K., Bertoša M., Perović B., Mandić D., Marsetić R.: "Zbornik iz povijesti pulske luke", Lučka uprava Pula, 2006. str. 73.

¹²⁵ Ibidem str. 73.

¹²⁶ Ibidem str. 74.

brodograđevni i drugi elementi za funkcioniranje grada i siguran boravak broda u luci. Slika 29 u nastavku rada prikazuje pulsku luku u tijekom razdoblja vladavine austrougarske monarhije na ovome području.



Slika 27. Prikaz pulske luke početkom 1900. godine

Izvor: https://glasistrenovine.hr/arhiva-portala/pregled-vijesti/pula-kao-ratna-luka-mora-na-unesco-ovu-listu-423311#google_vignette (pristupljeno 09.06.2024.)

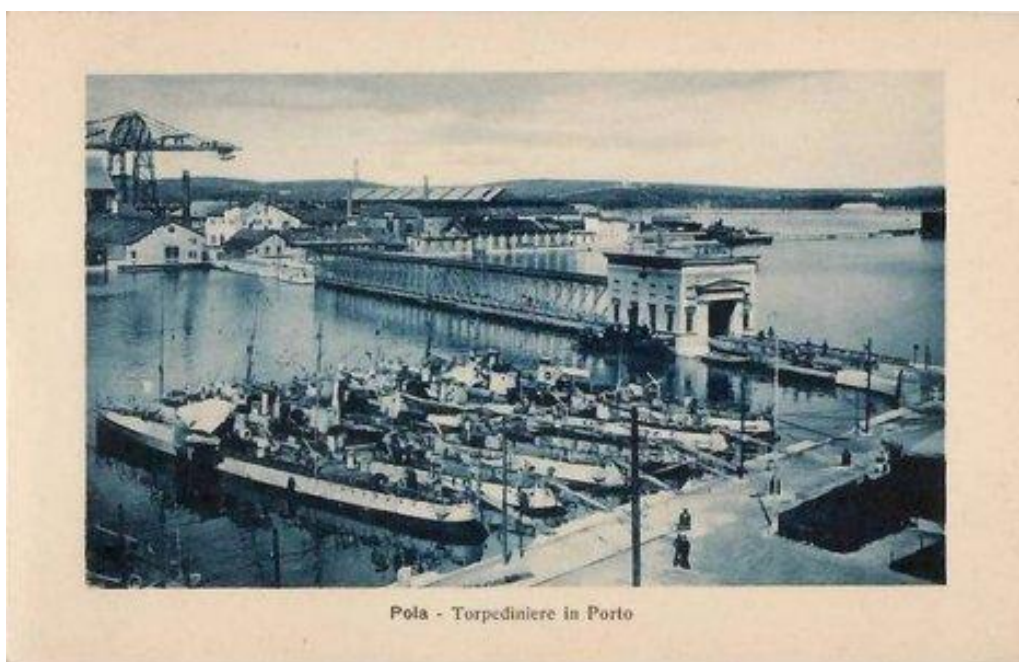
Glavna pomorska baza sa svim svojim elementima, od kojih je najvažniji bio akvatorij, činila je okosnicu izgradnje civilnog dijela grada, njegovih gospodarskih, kulturnih, vjernih i sportskih djelatnosti. Pulska obala, koja je dotad bila niska i pusta, uređena je u lijepu i modernu, zidanu s gatovima za brodove. Njen akvatorij, širok, dubok i zaštićen od vjetrova, postao je od neuređenog sidrišta, velika i uređena luka, a postavljanjem plutača osiguran je privez najvećim ratnim brodovima onoga doba.¹²⁷ Kada je na ulazu u pulsku luku izgrađen veliki lukobran, luka je postala još zaštićenijom od vjetrova, ali u prvom redu i od napada neprijateljskih brodova.¹²⁸ Sve spomenute aktivnosti, koje su u prvome planu bile vojno-pomorske, može se tvrditi da je tada Pula bila u zlatnom dobu svog razvitka. Ni nasljednice Austro-Ugarske, Kraljevina Italija i Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija, nisu dodatno koristile zaljev, o čemu svjedoče napušteni i brojni zanemareni objekti i građevine, koje je za svoje potrebe izgradila tadašnja Monarhija.¹²⁹ Posebno se to odnosi na brojne okolne

¹²⁷ Petković D., „**Ratna mornarica Austro-Ugarske monarhije**“, brodovi u K.u.K Kriegsmarine s prijelaza iz 19. u 20. stoljeće do kraja Prvog svjetskog rata, C.A.S.H., Pula, 2004. str. 73.

¹²⁸ Buršić-Matijašić K., Bertoša M., Perović B., Mandić D., Marsetić R.: „**Zbornik iz povijesti pulske luke**“, Lučka uprava Pula, 2006. str. 74.

¹²⁹ Ibidem. str. 75.

utvrde i podzemne tunele koji povezuju te utvrde, dijelove jednog od najsuvremenijeg i najočuvanijeg obrambenog sustava toga doba, koji je Pulu pretvorio u moćnu pomorsku citadelu. Mogućnost da Pula postane novom glavnom ratnom lukom Carstva počela se ozbiljnije razmatrati sredinom 19. stoljeća, kad je u Veneciji izbila antiaustrijska pobuna, koja je predstavljala odraz težnje za njenim ujedinjenjem s Kraljevinom Italijom.¹³⁰ Pored pogodnosti za izgradnju obale za privez brodova, pulska luka je raspolagala prostranim sidrištima te vojno-geografskim i klimatskim uvjetima za boravak većeg broja ratnih plovila. Za razliku od drugih jadranskih luka, posebno Trsta i Rijeke, kojima se počeo prikupljati kapital za pomorsku ekspanziju i trgovačka središta, u Puli je bilo moguće sagraditi Arsenal, kao osnovni objekt buduće mornaričke infrastrukture. Godine 1866. kada je Venecija pripala Italiji, započinje intenzivno uređenje obale, izgradnja Arsenala, hidro-navigacijsko uređenje sidrišta i plovnih putova, izgradnja obrambenog sustava i svih ostalih elemenata nužnih za učvršćenje položaja i obrane.



Slika 28. Torpedni čamci Austrougarske ratne mornarice u pulskom Arsenalu

Izvor: <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/736/pomorski-arsenal-u-puli> (pristupljeno 23.06.2024.)
Prema već razrađenom Moeringovom planu iz 1852., izgrađene su vojarne, ustanove, zavodi, skladišta, stanovi i vile, te je bilo sve više modernih brodova na sidrištu, a stvarale su se i podmornička i zrakoplovna baza.¹³¹ Pula je postajala jednom od svjetski poznatih pomorskih baza i tvrđava, a Austro-Ugarska velikom pomorskom silom. Grad je dobio novi vodovod,

¹³⁰ Ibidem str. 97.

¹³¹ Buršić-Matijašić K., Bertoša M., Perović B., Mandić D., Marsetić R.: "Zbornik iz povijesti pulske luke", Lučka uprava Pula, 2006. str. 98.

plinovod, struju, električni tramvaj, kazalište i brojna kina i postao je mjesto europskih i svjetskih manira, ugodno za život.

Pula i Istarska županija u novije vrijeme imaju priliku iskoristiti svoj grad, prostranu luku i otoke na najbolji mogući način, kako za lokalno stanovništvo tako i za posjetitelje. Pritom im mogu pomoći napredne industrijske, turističke, pomorske i nautičke prednosti koje omogućuju moderan i ekološki održiv razvoj.¹³² Jedan od takvih pravca razvoja je upravo izgradnja moderne luke nautičkog turizma na otoku Sveta Katarina, koji je lociran u pulskom zaljevu, kao moguće područje za razvoj atraktivnog vida turizma koji je trenutno u velikom usponu. Vrlo dobre geografske pogodnosti, poput zaklonjenost od vjetrova, valova, prikladna dubina mora i blizina Brijunskih otočja, čini ovu lokaciju idealnom za takav poslovni pothvat, koji bi dodatno afirmirao sam grad Pulu, kao poželjnu turističku destinaciju. Detaljniji opis otoka Sveta Katarina, slijedi u nastavku rada.

4.2. OTOK SVETA KATARINA

Ispred ulaza u Pulsku luku, u prostranom zaljevu, nalaze se četiri otoka, koji su kao što je uobičajeno u kršćanskoj tradiciji, nazvani imenima svetaca: sv. Florijana, sv. Andrije, sv. Katarine i sv. Petra.¹³³ Ovi otoci su pratili povijesni razvitak grada Pule kao prapovijesne gradine, antičke kolonije i ranokršćanske biskupije, uporišta markgrofova i plemenitih obitelji Castropola te Venecije. Najveći i najbliži otok gradu je sv. Florijan, kasnije nazvan Scoglio Olivi, odnosno Olivieninsel, Uljanik. Ondje su pronađeni vrijedni arheološki nalazi, nadgrobne ploče iz 2. stoljeća, na kojima se spominju imena barbarskih odličnika, romaniziranih stanovnika Pule. Svi otoci su prepuni vrijednih arheoloških nalazišta, što upućuje na drevni život. Najmanji otok, Sveta Katarina, koji se nalazi u sjevernom djelu pulske luke i poluotoka Monumenti, u doba Austro-Ugarske monarhije, bio je od značajnog interesa za ratnu mornaricu, te je na njemu početkom 20. stoljeća izgrađena Mornarička hidroplanska postaja, kao novo sredstvo za ratovanje na moru.¹³⁴ Na otoku je prvo sagrađena pokusna, zatim stalna hidroplanska postaja, a potom i remontna s hangarima. Hidroavioni su u more spuštani i izvlačeni saonicama, a polijetali su s površine vode prema vanjskom djelu luke.¹³⁵ Na slici u nastavku rada vidljiv je upravo otok sv. Katarina, na kojem se nalaze zrakoplovni hangari.

¹³² Buršić-Matijašić K., Bertoša M., Perović B., Mandić D., Marsetić R.: "Zbornik iz povijesti pulske luke", Lučka uprava Pula, 2006. str. 74.

¹³³ Ibidem str. 133.

¹³⁴ Ibidem str. 134.

¹³⁵ Ibidem str. 134.



Slika 29. Otok sv. Katarina tijekom razdoblja vladavine Austro-Ugarske monarhije

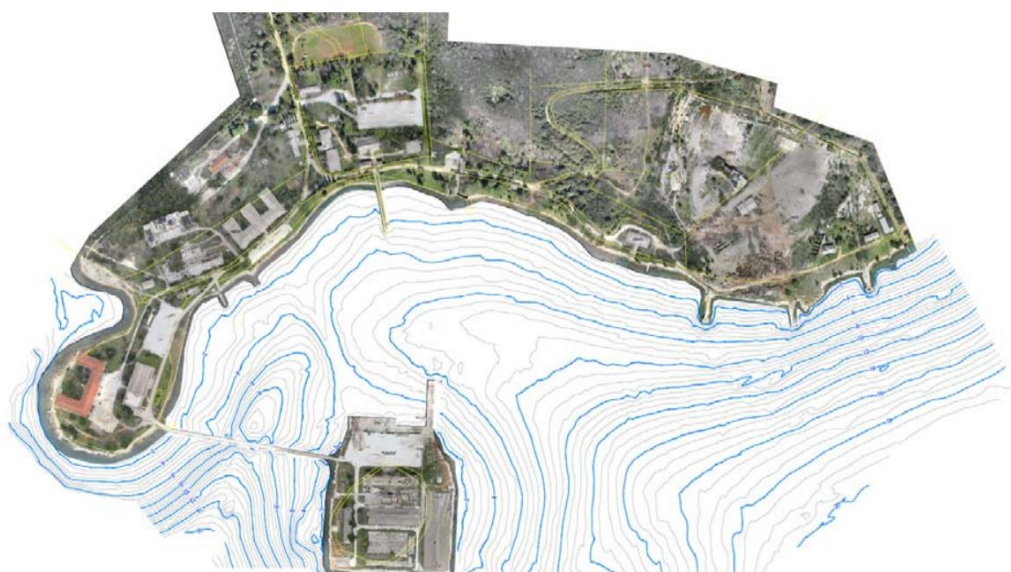
Izvor: https://www.glasistre.hr/pula/otok-sv-katarina-od-zrakoplovne-i-podmornicke-baze-do-naucicke-marine-umjesto-rusevnih-ali-vrijednih-svjedoka-povijesti-sada-imamo-marinu-koja-mijenja-grad-792232#google_vignette (pristupljeno 26.06.2024.)

Pod vlašću Italije je Sv. Katarina betonskim mostom spojena s kopnom prema poluotoku Monumenti, gdje su u četverovezu bile talijanske podmornice. Danas se upravo taj most koristi kao jedini prijevozni put, od rt-a Monumenti do samoga otoka.

4.3. NAUTIČKO-TURISTIČKI KOMPLEKS SVETA KATARINA I MONUMENTI – PULA

Ovo poglavlje rada detaljno će predstaviti projekt nautičko-turističkog kompleksa Sveta Katarina i Monumenti u Puli, ističući njegov značaj za razvoj turizma i gospodarstva regije. Predviđeni projekt će se provoditi na otoku Sv. Katarina i rtu Monumenti, smještenima na sjevernoj obali pulskog zaljeva, unutar zone koju Generalni urbanistički plan Grada Pule naziva Sjeverno pulsko priobalje. Ove prostorne cjeline su dio bivšeg vojnog područja koje se proteže od spomenutih lokacija preko Vallelunge i Mandrača sve do ranžirnog dijela željezničkog kolodvora na sjeveroistočnoj obali zaljeva. Demilitarizacijom velikog dijela pulskog zaljeva, koji je do nedavno bio vojno područje, otvorile su se brojne mogućnosti koje grad prije nije imao, a najznačajnija je povezivanje Pule s njenom obalom, što ranije nije bilo izvedivo. U prošlosti otok je bio od značajnog interesa za ratnu mornaricu Austro-Ugarske monarhije, kojoj

je otok služio kao hidroplanska postaja, odnosno hidrobaza za hidroavione koji su s otoka spuštani u more, te zatim pulskim zaljevom polijetali. Kasnije, u doba Jugoslavije, hangari i prostorije hidroplanske postaje prenamijenjeni su u vojarne, kasarne i vojne komplekse. Povijesne građevine do 2003. korištene su u svrhu posebne, odnosno vojne namjene, a nakon povlačenja vojske s područja građevine su poprilično devastirane. Na slici 30 u nastavku rada ilustrirano je stanje prethodno izgradnji luke nautičkog turizma, na otoku sv. Katarina i rt-u Monumenti. Također je na slici izražena batimetrija, kojom je moguće izraziti dubine mora na samome području.



Slika 30. Postojeće stanje sa batimetrijom

Izvor: Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

Program Brijuni rivijera, pokrenut od strane Istarske županije, obuhvaća ovo područje s ciljem revalorizacije priobalja brijunskog otočja na nekretninama koje su većinom u vlasništvu Republike Hrvatske i Grada Pule.¹³⁶ Tvrtka Kermas Istra d.o.o. odabrana je kao koncesionar za pomorsko dobro na cjelini Sv. Katarina i Monumenti te joj je dodijeljeno pravo na koncesiju za gospodarsko korištenje dviju luka posebne namjene unutar granica definiranih programom. Projekt obuhvaća tri ključne, međusobno povezane cjeline: marinu, odnosno luku nautičkog

¹³⁶ Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 2. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

turizma na otoku Sv. Katarina; suhu marinu Monumenti, smještenu na području bivšeg kamenoloma; te turistički kompleks na poluotoku Monumenti, s planiranim hotelima. Glavni cilj projekta je izgradnja i gospodarsko korištenje luka nautičkog turizma, čiji je obuhvat definiran koordinatama na kopnu i moru, zatim Odlukom o koncesiji na pomorsko dobro.¹³⁷ Ova odluka se odnosi na dvije luke posebne namjene: luku nautičkog turizma Sv. Katarina (na dijelu k.o. Pula i dijelu k.o. Štinjan) i "Luku 2" (na dijelu k.o. Štinjan), unutar lokacije razvojnog programa Brijuni Rivijera – "otok Sv. Katarina – Monumenti" (NN, 44/12).¹³⁸ Na temelju redefiniranih granica 2. ciljanih izmjena i dopuna, područje obuhvata obje luke nautičkog turizma je redefinirano, a izdvojena je i zona za izgradnju hotela. To je vidljivo upravo na slici 31 u nastavku rada, koja predstavlja finalnu strukturu predviđenog projekta.



Slika 31. Područje obuhvata projekta je redefinirano na temelju drugih ciljanih izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana.

Izvor: Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

Područje osjenčano slovom A, predstavlja prostorni raspon luke nautičkog turizma, slovo B označava luku nautičkog turizma, koja se označava pod brojem 2.- suhu marinu, te područje označeno slovom C, predstavlja turistički kompleks poluotoka Monumenti. Urbanistička matrica, predložena prostorno programskom osnovom, služi kao model za budući razvoj

¹³⁷ Kovačić, M. , Dundović, Č. „Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma“, Rijeka 2012, str. 94.

¹³⁸ Ibidem str. 3.

područja. Ovaj prijedlog je korišten za izmjenu i dopunu GUP-a i izradu UPU-a.¹³⁹ Njegova implementacija i mogućnosti uključivanja planiranih sadržaja trebaju se dodatno razmotriti u suradnji s Gradom.

Oslobađanjem velikog dijela pulskog zaljeva od vojne namjene, otvorile su se brojne razvojne mogućnosti koje grad prije nije imao priliku istražiti. Za prenamjenu bivšeg vojnog područja odabrana je tvrtka COIN d.o.o. inženjering iz Pule, u vrijednosti investicije više od 65.000.000,00 €. ¹⁴⁰ Projekt se zasniva na 46 ha ukupne površine zahvata, koje će biti izvedene u 4 etape i 14 faza izgradnje. Marina će posjedovati oko 550 vezova u moru, te 450 vezova na kopnu, u sklopu suhe marine. Mogućnost primanja mega jahti, suhi vez i remontni servis čine ovaj projekt posebnim. Dodatne prednosti su dobra kopnena i zračna povezanost, očuvana obala i ljepota mora. Nova prostorna koncepcija oblikovana je temeljem analize koja je uzela u obzir ključne faktore poput položajnih karakteristika, povoljne orijentacije i osunčanosti, kvalitetnih vizura, graditeljskog nasljeđa te odnosa sa širim gradskim prostorom. S obzirom na postojeće građevine koje treba očuvati, predloženo je uključivanje novih sadržaja unutar njih, a nova gradnja samo tamo gdje je to neophodno. Ovim potezom dolazi do značajne uštede. Osnovni koncept rješenja definiran je u natječajnoj fazi za dodjelu koncesije, a kasnije je prilagođen i nadograđen uzimajući u obzir nove prostorne pokazatelje i vrijednost graditeljskog nasljeđa. Fokus planskog rješenja je na kreiranju ugodnog okruženja s javnim prostorima, rekreacijskim i sportskim sadržajima te zelenim površinama, umjesto izgradnje gusto naseljene urbane strukture.¹⁴¹

Luka nautičkog turizma Sv. Katarina prostire se na ukupno 22,4 ha, od kojih 17,82 predstavljaju morsku površinu, a 4,57 ha na kopnu.¹⁴² Na definiranom području moguće je osigurati do 400 vezova u moru i 50 "suhih vezova", odnosno vezova na kopnu. Parking na otoku moguće je privremeno prenamijeniti na suhe vezove, na koje je moguće je smjestiti manji broj plovila do 20 m dužine. Struktura vezova u moru predviđa sljedeći raspored¹⁴³:

- 108 do 120 vezova namijenjeni plovilima dužine između 12 i 15 metara,
- 48 do 59 vezova namijenjeni plovilima dužine između 15 i 18 metara,

¹³⁹ Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Komplex sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 4. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

¹⁴⁰ <https://www.coing.hr/projects.php> (pristupljeno 26.06.2024.)

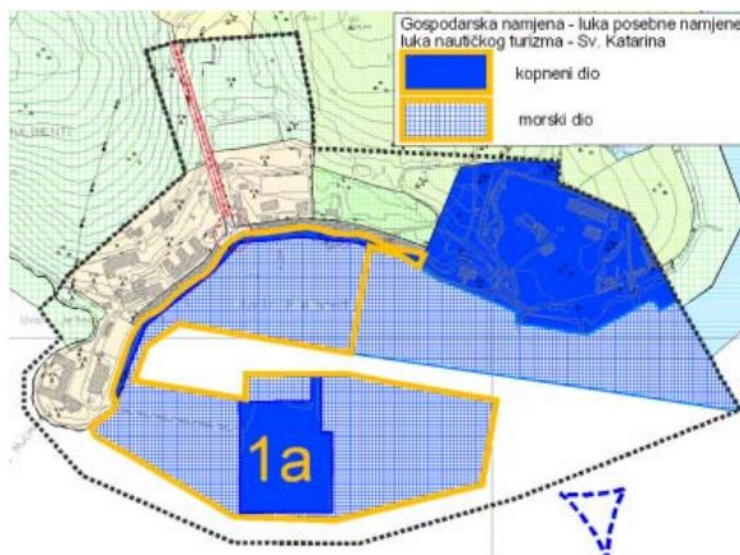
¹⁴¹ Ibidem str. 5.

¹⁴² <https://marina21.com/hr/marina-polesana-pula/> (pristupljeno 05.09.2024.)

¹⁴³ Ibidem str.8.

- 30 do 41 vezova namijenjeni plovilima dužine između 18 i 22 metara,
- 83 do 87 vezova namijenjeni plovilima dužine između 22 i 30 metara,
- 44 do 58 vezova namijenjeni plovilima dužine između 30 i 40 metara,
- 20 do 25 vezova namijenjeni plovilima dužine između 40 i 50 metara,
- 10 vezova namijenjeni plovilima dužim od 60 metara.

Sedam postojećih objekata planira se rekonstruirati i prenamijeniti kako bi se osigurali svi potrebni sadržaji za marinu kategorije 5 sidara. Na slici 32 u nastavku rada vidljiva je marina, odnosno luka nautičkog turizma na otoku sv. Katarina, sa planiranim morskim i kopnenim dijelom. Ona predstavlja prvu fazu izgradnje projekta.



Slika 32. Kartografski prikaz luke nautičkog turizma Sv. Katarina

Izvor: Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 8. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

Suha marina Monumenti, odnosno luka nautičkog turizma 2 - Luka 2, koja se nalazi na području bivšeg kamenoloma, ima ukupnu površinu od 20 hektara, od čega je 9,95 hektara u moru, a 10,05 hektara na kopnu. Marina može primiti do 150 plovila u moru i do 665 plovila na kopnu.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 9. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)



Slika 33. Nekadašnji kamenolom, područje planirano za izgradnju suhe marine

Izvor: Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 9. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

Predviđena struktura vezova na kopnu iznosi ¹⁴⁵ :

- 498 do 500 vezova za plovila do 12 metara
- 133 do 150 vezova za plovila do 15 metara
- 4 do 5 vezova za plovila do 21 metar
- 3 do 5 vezova za plovila do 45 metara
- 3 do 5 vezova za plovila od 60 metara

Znatan broj suhih vezova nalazi se na vanjskom platou luke 2, dok je manji broj plovila smješten unutar hala, predviđenih za izgradnju.

Dok morski kapaciteti luke 2 (suhe marine) objedinjuju:

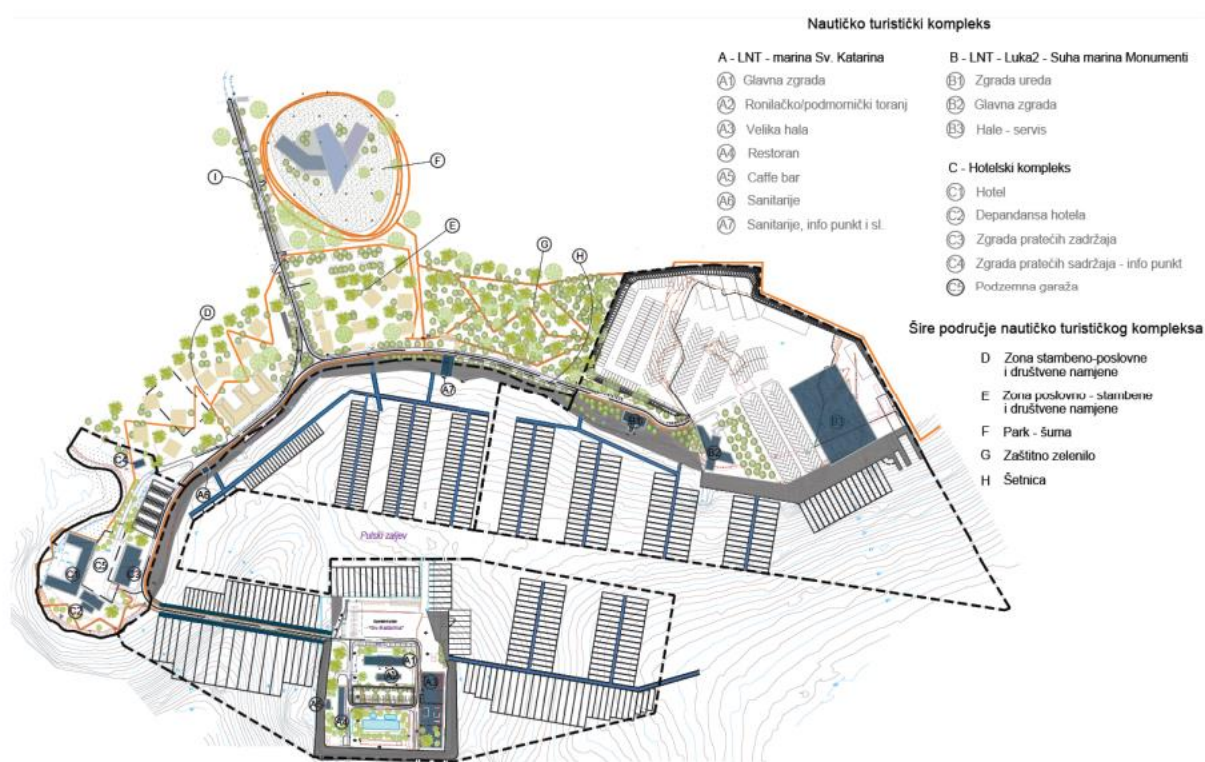
- 62 do 65 vezova za plovila do 22 metra,
- 71 do 73 vezova za plovila do 30 metara.

Rekonstrukcijom postojećih građevina na poluotoku Monumenti, prostor će se prenamijeniti u luksuzni hotelski kompleks s više od 200 samostalnih spavaćih jedinica. Osim toga, planirana

¹⁴⁵ Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 9. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

je izgradnja podzemne garaže s najmanje dvije etaže te osiguranje tople veze između glavne hotelske zgrade i njene depandanse, odnosno zgrade s pratećim sadržajima.¹⁴⁶

Slika u nastavku rada predstavlja finalnu verziju planiranog idejnog rješenja ovoga projekta. Međutim, potrebno je uložiti značajnu količinu vremena kako bi se ovakav kompleksan projekt uspješno realizirao, od početne ideje i planiranja, preko pribavljanja dozvola i financiranja, do same izgradnje i konačnog puštanja u pogon.



Slika 34. Planirano idejno rješenje

Izvor: Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 7. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

U nastavku rada slijedi nekoliko slika o trenutnom stanju marine, u 2024. godini.

¹⁴⁶ <https://www.coing.hr/projects.php> (pristupljeno 26.06.2024.)



Slika 35. Trenutno stanje Marine Polesane

Izvor: <https://marina21.com/hr/marina-polesana-pula/> (pristupljeno 27.06.2024.)



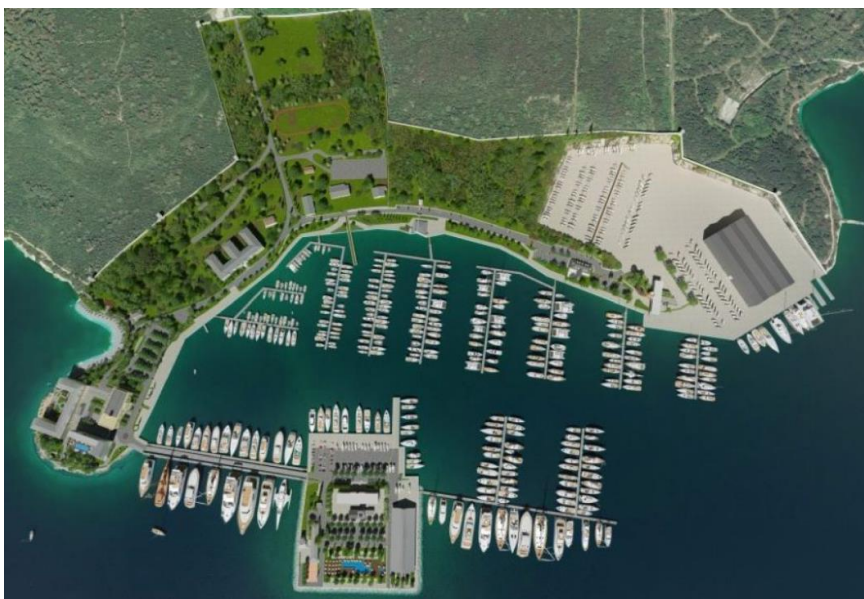
Slika 36 .Hotelski kompleks u izgradnji

Izvor: <https://marina21.com/hr/marina-polesana-pula/> (pristupljeno 27.06.2024.)



Slika 37. Hotel Monumenti (“Mon Luxury Heritage”)

Izvor; <https://www.azimouthio-yachting-info.com/the-hotel-mon-luxury-heritage-will-be-placed-inside-the-marina-polesana-in-pula/> (pristupljeno 13.07.2024.)



Slika 38. Finalni izgled luke nautičkog turizma, suhe marine i turističkog kompleksa

Izvor: <https://tockanai.hr/biznis/turizam/na-otoku-sveta-katarina-u-puli-otvorena-marina-rolesana-57546/>

(pristupljeno 27.06.2024.)

Projekt Katarina-Monumenti je ključni dio projekta Brijuni Rivijera, koji je od velikog nacionalnog i gospodarskog značaja za Hrvatsku. Realizacijom ovog projekta, ne samo da će Istarska županija, već i cijela Hrvatska imati koristi od ovakvih investicija. Ovaj prekrasni, prirodno zaštićeni zaljev dobiva novu dimenziju s više od 300 novih vezova (244 u moru i 42 'suha' veza), uz sve popratne sadržaje.¹⁴⁷ Cilj ovog projekta je revitalizacija obalnog područja oko Brijuna i samih Brijuna, jednog od otočnih nacionalnih parkova Hrvatske.

¹⁴⁷ Nethenički sažetak: "Nautičko - Turistički Kompleks sv. Katarina i Monumenti – Pula", Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 2014. str. 7. https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/d8/f9/d8f9752f-bed6-4e98-9cfd-78256503f5d8/20150105_sazetak_monumenti.pdf (pristupljeno 23.06.2024.)

5. ZAKLJUČAK

Suvremene morske luke nisu više samo mjesta za pretovar robe, već su postale dinamična središta koja dodatno povisuju vrijednost proizvoda kroz različite usluge i procese. Pomorskoputnička luka predstavlja specijaliziranu morsku infrastrukturu koja omogućuje prihvata i ispraćaj putnika, kao i pružanje svih potrebnih usluga putničkim brodovima, uključujući kruzere, trajekte i jahte. Putničke luke su segment koji je gotovo nezaobilazan u lancu turističke industrije, omogućavajući dolazak milijuna posjetitelja svake godine. Usprkos napretku nautičkog turizma, nužno je savladati infrastrukturne nedostatke i prilagoditi se dinamičnim tržišnim potrebama, poput povećanja kapaciteta za prihvata većih plovila. Samo aktivnim pristupom ovim izazovima, putničke luke mogu jamčiti stalan rast i zadržati svoju ključnu ulogu u povezivanju putnika i trgovine.

Luke nautičkog turizma imaju ključnu ulogu u razvoju i prosperitetu nautičkog turizma, nudeći sigurno sidrište i širok spektar usluga za sve vrste plovila. Njihova važnost kao središta pomorskih i turističkih aktivnosti, kao i njihova posebnost u usporedbi s putničkim lukama, naglašava njihov značaj u pomorstvu. Uspjeh luka nautičkog turizma ovisi o njihovoj sposobnosti da se prilagode potrebama raznolike nautičke zajednice, pružajući visokokvalitetne usluge koje će privući i zadržati nautičare te potaknuti daljnji rast ovog važnog sektora turizma. Hrvatske marine i luke nautičkog turizma predstavljaju jasan dokaz strateškog usmjerenja zemlje prema održivom razvoju turizma. Primjeri poput ulaganja u Istarsku županiju naglašavaju kako ovakvi projekti, osim što jačaju lokalnu ekonomiju, stvaraju pozitivne efekte na nacionalnoj razini. Iako hrvatski nautički turizam kontinuirano napreduje, infrastruktura u marinama nije u stanju pratiti trend rasta veličine plovila. Ograničen broj domaćih luka može primiti plovila duljine veće od 50 metara, te ovaj aspekt predstavlja ozbiljan nedostatak u usporedbi s ostatkom konkurentnih Mediteranskih luka. Također, ovim aspektom zahvaćen je i daljnji razvojni segmenta nautičkog turizma u Hrvatskoj. Kontinuiranim unaprjeđenjem infrastrukture i ponude, Hrvatska učvršćuje svoju respektabilnu poziciju u grani nautičkog turizma, pružajući gostima iznimno iskustvo plovidbe i uživanja u netaknutim prirodnim ljepotama, a istovremeno čuvajući dragocjeni ekosustav Jadrana za buduće generacije. Hrvatska obala, s mnoštvom otoka, uvala i luka, postaje sve privlačnija destinacija za nautičare diljem svijeta, koji ovdje pronalaze savršen spoj modernog komfora i autentičnog mediteranskog šarma.

Pozitivan primjer lokalnog razvoja nautičkog turizma predstavlja novoizgrađena Marina Polesana, smještena u svestranom pulskom zaljevu. Ova luka nautičkog turizma predstavlja

izuzetan primjer uspješne revitalizacije povijesnog prostora u moderno nautičko središte. Spomenuta kapitalna investicija donosi dobrobiti ne samo Istri, već i cijeloj Hrvatskoj. Spektakularan, prirodno očuvan zaljev poprima novu dimenziju s više od 300 novih vezova, uključujući 244 u moru i 42 'suha' veza, te sve prateće sadržaje. Svojim atraktivnim kapacitetima, modernim sadržajem i vrhunskom uslugom, marina ne samo da zadovoljava potrebe nautičara, već i doprinosi razvoju lokalne zajednice i turizma. Marina Polesana je zasigurno postala nezaobilazna destinacija za nautičare koji traže specifičnu kombinaciju povijesti, prirode i vrhunske usluge.

LITERATURA

Knjige

1. Luković, T. & suradnici: „Nautički turizam Hrvatske (drugo, dopunjeno i prerađeno izdanje)“, Redak d.o.o., Split, 2024.
2. Dundović Č, Kesić, B. : Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet u Rijeci, 2001.
3. Luković T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split 1995.
4. Kovačić M, Dundović Č., „ Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma“
5. Dulčić, A; „Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma“, Ekokon d.o.o., Split, 2002.
6. Kesić B.: „Ekonomika luka“, Pomorski fakultet Rijeka, Liniavera, 2003.
7. Buršić-Matijašić K., Bertoša M., Perović B., Mandić D., Marsetić R.: "Zbornik iz povijesti pulske luke", Lučka uprava Pula, 2006.
8. Petković D., „Ratna mornarica Austro-Ugarske monarhije“, brodovi u K.u.K Kriegsmarine s prijelaza iz 19. u 20. stoljeće do kraja Prvog svjetskog rata, C.A.S.H., Pula, 2004.
9. Marušić, E. Nautički turizam i strateško planiranje u nautičkom turizmu u RH, Pomorski fakultet u Splitu, Split 2012.

Članci

1. Kovačić, M., Gržetić Z., Dundović, Č. : Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, „Naše More“ 52 (3-4)/2006., Dubrovnik, 118-124.
2. Clinton, W., Chamberlain, J. : (1983) Marinas, Published by national marine manufactures associations, New York, p. 19 i 20.
3. Vaggelas G. & Pallis A. "Passenger ports: Services provision and their benefits.", Maritime Policy & Management, ResearchGate, vol 37. 2010.
4. Jugović A., Perić A., Kolanović I.,: "Principles for Management and Development of Sea Passenger Ports", ResearchGate, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2005.
5. Perković, D.: "SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma", Suvremena trgovina : stručni časopis za trgovinu, 2017., Vol.42.
6. Jugović Poletan T., Agatić A., Šekularac – Ivošević S., Gračan D.: "Sustainable activities in Croatian marinas – towards the “green port” concept", Multidisciplinary

Scientific Journal of Maritime Research, University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, 2022.

7. Bergqvist, R., Monios, J.: "Green ports in theory and practice", In: Bergqvist, R., Monios, J. (Eds). Green Ports; Inland and Seaside Sustainable Transportation Strategies, 2019.

Zakoni, uredbе, projekti, strategije

1. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 3. (NN 83/20223.)
2. Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17, s izmjenama 25/19, 98/19 i 42/20)
3. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizacija luka nautičkog turizma, NN 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01, 68/07
4. Državni zavod za statistiku, Priopćenje 2023.
5. Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17, s izmjenama 25/19, 98/19 i 42/20)

Internet stranice

1. Port Economics, Management and Policy: "A comprehensive analysis of the port industry",
<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/> (pristupljeno 13.05.2024.)
2. Review of maritime transport: "Port Performance and Maritime Trade and Transport Facilitation", UNCTAD, 2023., https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023ch4_en.pdf (pristupljeno 18.05.2024.)
3. Agencija za obalni linijski pomorski promet, <https://agencija-zolpp.hr/> (pristupljeno 21.05.2024.)
4. Županijska lučka uprava Krk, "Luka Valbiska - Putnička luka", <https://www.zluk.hr/luka/luka-valbiska-putnicka-luka> (pristupljeno 19.05.2024.)
5. Luka Dubrovnik službena web stranica, <https://www.lukadubrovnik.hr/> (pristupljeno 21.05.2024.)
6. Ministarstvo turizma i sporta: „18. Turistički cvijet - kvaliteta za Hrvatsku 2014.“, 2014. Opatija, <https://mint.gov.hr/print.aspx?id=8535&url=print> (pristupljeno 24.05.2024.)

7. Favro, S. i Gržetić, Z.. (2008).: „Nautical tourism – the advantages and effects of development“, ResearchGate, 35-44.
https://www.researchgate.net/publication/268239510_Nautical_tourism_-_the_advantages_and_effects_of_development (pristupljeno 30.05.2024.)
8. Državni zavod za statistiku: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58173> (pristupljeno 30.05.2024.)
9. TOMAS Istraživanje, Institut za turizam, Zagreb, listopad 2023.,
<https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-12/TOMAS%20Hrvatska%202022%20-%202023.pdf> (pristupljeno 13.06.2024.)
10. European Sea Port Organisation; „ESPO Green Guide 2021 – a manual for European ports towards a green future“; 2021.,
<https://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Guide%202021%20-%20FINAL.pdf> (pristupljeno 03.06.2024.)

KAZALO KRATICA

PDV – porez na dodanu vrijednost

ROE - return on investment (povrat vrijednosti investicije)

ESPO - European Seaports Organisation (Europska udruga morskih luka)

ISO - International Organization for Standardization (Međunarodna organizacija za standardizaciju)

THYA - The Yacht Harbour Association (Udruga Yacht Harbor)

GUP - generalni urbanistički plan

UPU - urbanistički plan uređenja

RO-RO – Roll on – Roll of

POPIS TABLICA

Tablica 1. Najprometnije svjetske kruzerske luke, po broju prevezenih putnika	12
Tablica 2. Broj ukrcanih, iskrcanih i putnika u tranzitu Lučke kapetanije Dubrovnik	20
Tablica 3. Kapacitet luka nautičkog turizma i zaposlenih, za 2021., 2022., 2023., godinu.	40
Tablica 4. Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma bez PDV-a	42
Tablica 5. SWOT analiza pomorsko-putničkih luka Hrvatske.....	45
Tablica 6. SWOT matrica hrvatskih luka nautičkog turizma	47
Tablica 7. Osnovni podaci hrvatskih luka nautičkog turizma od 2019. do 2022.....	52

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Prikaz broja ukrcanih, iskrcanih i putnika u tranzitu luke Dubrovnik	21
Grafikon 2. Prosječna ukupna popunjenost kapaciteta vezova u lukama nautičkog turizma u 2023., po mjesecima	41

POPIS SLIKA

Slika 1. Marketniška struktura kružnih putovanja	8
Slika 2. Kruzerski terminal u Southamptonu.....	10
Slika 3. Terminal D - Palacruceros	11
Slika 4. RO-RO terminal luke Valbiska na otoku Krku	15
Slika 5. Trajektno pristanište Brestova (Istra)	16
Slika 6. Trajektna luka Split	17
Slika 7. Karta svih trajektnih i katamaranskih linija s polaskom iz luke Split	17
Slika 8. Pristanište brodova za kružna putovanja u luci Gruž	19
Slika 9. Zračni prikaz Marine Punat	22
Slika 10. ACI marina Trogir	23
Slika 11. Sidrište Baie de Port Man	27
Slika 12. Privezište luke Vanecija	28
Slika 13. Marina Port Vel (Barcelona) - potpuno uvučena	31
Slika 14. Harborage Marina (St. Petersburg) - djelomično uvučena.....	31
Slika 15. Porto Montenegro - otvorena.....	32

Slika 16. Prvo razvrstavanje nautičkog turizma (2007).....	35
Slika 17. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj	37
Slika 18. Park prirode Telasćica	38
Slika 19. Privezište u Komiži.....	38
Slika 20. Marina Punat - Dry dock (suha marina)	39
Slika 21. Konceptualni prikaz ACI marine Rijeka	53
Slika 22. Primjer Plave zastave	58
Slika 23. Zračni snimak Marine Punat.....	59
Slika 24. Zračni prikaz Marine Polesane.....	60
Slika 25. Morske razine Jadrana tijekom godina.....	61
Slika 26. Kartografski prikaz pulskog zaljeva (prije građenja lukobrana)	62
Slika 27. Prikaz pulske luke početkom 1900. godine.....	63
Slika 28. Torpedni čamci Austrougarske ratne mornarice u pulskom Arsenalu	64
Slika 29. Otok sv. Katarina tijekom razdoblja vladavine Austro-Ugarske monarhije	66
Slika 30. Postojeće stanje sa batimetrijom	67
Slika 31. Područje obuhvata projekta je redefinirano na temelju drugih ciljanih izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana.....	68
Slika 32. Kartografski prikaz luke nautičkog turizma Sv. Katarina.....	70
Slika 33. Nekadašnji kamenolom, područje planirano za izgradnju suhe marine.....	71
Slika 34. Planirano idejno rješenje	72
Slika 35. Trenutno stanje Marine Polesane	73
Slika 36 .Hotelski kompleks u izgradnji	73
Slika 37. Hotel Monumenti (“Mon Luxury Heritage”).....	73
Slika 38. Finalni izgled luke nautičkog turizma, suhe marine i turističkog kompleksa ...	74

PRILOG 1