

Održivi razvoj luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Spevec, Vilim

Master's thesis / Diplomski rad

2020

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:953045>

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

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



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**

VILIM SPEVEC

**ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI
HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2020.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**ODRŽIVI RAZVOJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA U
REPUBLICI HRVATSKOJ
SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF NAUTICAL PORTS IN
THE REPUBLIC OF CROATIA**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Ekonomija za menadžere

Mentor: izv.prof. dr. sc. Ana Perić Hadžić

Student: Vilim Spevec

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112066263

Rijeka, rujan 2020.

Student: Vilim Spevec

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 601983 11 01120662635

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Održivi razvoj luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj izradio samostalno pod mentorstvom izv.prof.dr.sc. Ane Perić Hadžić

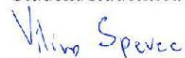
U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tude spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezoao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

Suglasan sam s trajnom pohranom diplomskog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:
(zaokružiti jedan ponuđeni odgovor)

- a) rad u otvorenom pristupu
- b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH
- c) pristup korisnicima matične ustanove
- d) rad nije dostupan

Student/studentica


Vilim Spevec

SAŽETAK

Tijekom 21. stoljeća pred nama se nalaze mnogi izazovi, a jedan od njih je i uspostavljanje održivog razvoja gospodarstva. Nautički turizam kao jedan od generatora valorizacije hrvatske obale također se susreće s izazovima održivog razvoja. Kako bi nautički turizam i u budućnosti donosio benefite, kako na nacionalnoj tako i na lokalnoj razini, potrebno je donijeti kvalitetnu strategiju održivog razvoja nautičkog turizma koja će omogućiti poboljšanje kvalitete domaćeg nautičkog turizma u mediteranskom okruženju. Najvažniji nositelj nautičkog turizma zasigurno predstavlja luka nautičkog turizma, odnosno marina, u kojoj se odvija djelatnost iznajmljivanja plovila, ali tu su i mnoge druge djelatnosti koje se vežu uz samu luku nautičkog turizma kao što su primjerice servisi za popravak i održavanje plovila, hoteli, trgovine, različiti ugostiteljski objekti i još mnogo toga. Kako ne bi ugrozili mogućnost uživanja budućih generacija u benefitima koje donose marine, prilikom upravljanja marinama te prilikom planiranja projektiranja novih na umu potrebno je imati koncept održivog razvoja što se ponajprije odnosi na zaštitu prirodne i kulturne baštine.

Ključne riječi: održivi razvoj, nautički turizam, zaštita prirodne i kulturne baštine

SUMMARY

Currently, in 21. century, we are facing many challenges, one of which is the establishment of sustainable economic development. Nautical tourism as one of the initiator of valorization of the Croatian coast also faces the challenges of sustainable development. In order for nautical tourism to bring benefits in the future, both at the national and local level, it is necessary to adopt a quality strategy for sustainable development of nautical tourism that will improve the quality of domestic nautical tourism in the Mediterranean environment. The most crucial factor of nautical tourism is certainly the port of nautical tourism, or marina, where the activity of renting a boat takes place, but there are many other activities related to the port of nautical tourism such as boat repair and maintenance services, hotels, shops, various catering facilities and much more. In order not to jeopardize the possibility of future generations enjoying the benefits of nautical tourism ports, when managing marinas and when planning the design of new ones, it is necessary to keep in the mind the concept of sustainable development, primarily related to the protection of natural and cultural heritage.

Keywords: sustainable development, nautical tourism, natural and cultural heritage

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
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 METODEDE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
2. ODRŽIVI RAZVOJ.....	4
2.1. POJAM ODRŽIVOG RAZVOJA.....	4
2.1.1. Povijest održivog razvoja.....	5
2.1.2. Pokazatelji održivog razvoja.....	6
2.2. ODRŽIVI RAZVOJ I EUROPSKA UNIJA	9
2.2.1. Smjernice Europske Unije o održivom razvoju.....	9
2.2.2. Održivi transport.....	10
3. NAUTIČKI TURIZAM.....	12
3.1. POJAM NAUTIČKOG TURIZMA.....	12
3.2. PRETPOSTAVKE ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA.....	15
3.3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA.....	18
3.3.1. Uloga i klasifikacija marina.....	21
3.3.2. Klasifikacija marina	23
3.3.3. Luke za kružna putovanja.....	25
4. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	27
4.1. RETROSPEKTIVNI POGLED NA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	27
4.2. PRIRODNE PRETPOSTAVKE ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	29
4.3. PRAVNI OKVIRI ODRŽIVOG NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	30
4.4. POLOŽAJ NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE U MEDITERANSTKOM OKRUŽENJU.....	37

4.5 ANALIZA STANJA RAZVOJA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA.....	40
4.6. KVALITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA	45
4.7. KVANTITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA	51
4.7.1. Ponuda prihvatnih kapaciteta	52
4.7.2. Potražnja prihvatnih kapaciteta	57
4.6. USPOREDBA LUČKI PRISTOJBI LUČKIH UPRAVA KORČULA, ZADAR I DUBROVNIK	62
4.6.1. Lučka uprava Korčula	62
4.6.2. Lučka uprava Zadar.....	64
4.6.3. Lučka uprava Dubrovnik	65
4.7. NAUTIČKI TURIZAM ZA VRIJEME KRIZE UZROKOVANE PANDEMIJOM KORONAVIRUSA.....	68
5. ODRŽIVI RAZVOJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA.....	70
5.1. VAŽNOST ODRŽIVOG RAZVOJA ZA NAUTIČKI TURIZAM	70
5.2. ASPEKTI ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	72
5.2.1. Održivi razvoj kapaciteta nautičkog turizma	73
5.2.2. Povezanost održivog nautičkog turizma i razvoja luka nautičkog turizma	74
5.2.3. Problematika razvoja luka za megajahte u Republici Hrvatskoj	76
5.3. SMJERNICE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ .	80
5.4. EKOLOŠKI ČIMBENICI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA.....	82
6. ZAKLJUČAK.....	86
LITERATURA	88
POPIS TABLICA.....	91
POPIS GRAFIKONA	92
POPIS SLIKA	92

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Kao problem istraživanja ovog diplomskog rada može se odrediti analiza održivog razvoja luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, odnosno analiza temeljnih nositelja nautičkog turizma koje predstavljaju same luke nautičkog turizma te plovila. Održivi razvoj danas ne smije biti privilegija razvijenih svjetskih gospodarstava već imperativ globalnog napretka kojeg je potrebno uključiti u sve gospodarske aktivnosti. Održivi razvoj tako ne zaobilazi ni nautički turizam koji predstavlja veliki pokretač gospodarskih aktivnosti, kako u svijetu tako i u Hrvatskoj. Kroz temeljitu analizu nautičkog turizma u Hrvatskoj, od povijesnog razvoja do trenutnog stanja, moguće je definirati predmet istraživanja. Na koji način usmjeriti razvoj luka nautičkog turizma kako bi one pružile kvalitetnu ponudu svojim korisnicima, na koji način optimalno iskoristiti kapacitete u marinama te kako biti što konkurentniji na tržištu, a da se pri tome primjenjuje strategija održivog razvoja glavni su predmeti ovog istraživanja. Predmeti istraživanja analiziraju se paralelno sa strategijom održivog razvoja, a razlog tome je potencijalna devastacija prirodnog okoliša od strane nautičkog turizma. Iako nautički turizam može biti generator gospodarskih djelatnosti u pojedinim sredinama, potrebno je konstantno imati na umu međugeneracijsku solidarnost i misliti na ono što ostavljamo budućim generacijama. Problem i predmet istraživanja ovog rada nameću objekte istraživanja, a tu su luke nautičkog turizma, analiza njihovog razvoja te strategije održivog razvoja.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Osnova za definiranje radne hipoteza ovog istraživanja je prihvaćanje održivog razvoja kao jedinog ispravnog razvoja odnosno. U kontekstu nautičkog turizma radnu hipotezu je moguće definirati kao uspostavljanje uravnoteženog i profitabilnog razvoja nautičkog turizma što se postiže retrospektivnim pogledom na nautički turizam, temeljitom analizom stanja razvoja luka nautičkog turizma, racionalnim planiranjem budućih kapaciteta te poštivanjem smjernica Strategije održivog razvoja.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha pisanja ovog istraživanja je napraviti sažetu analizu nautičkog turizma u Hrvatskoj, prikazati njegov razvoj te prednosti i nedostatke, analizirati Strategije održivog razvoja, predstaviti pravnu regulativu koja se vezuje uz nautički turizam te prikazati na koji način lokalna zajednica može utjecati na održivi razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj. Jedino jasno definiranim smjernicama za razvoje nautičkog turizma Hrvatska može biti konkurentna na tržištu, a kako bi se to postiglo potrebna je suradnja svih sudionika koji kreiraju ponudu nautičkog turizma.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Tijekom pisanja ovog diplomskog rada korištene su različite znanstvene metode kao što su metoda analize i sinteze, povijesna metoda, metoda klasifikacije, komparativna metoda, induktivna i deduktivna metoda te metode deskripcije i kompilacije.

1.5. STRUKTURA RADA

Ovo istraživanje sastoji se od šest međusobno povezanih cjelina. Početna, odnosno prva cjelina, je uvod u kojem se postavljaju predmet i cilj istraživanja, definira se radna hipoteza kao i svrha te ciljevi istraživanja. Također se koriste metode koje su korištene tijekom pisanja ovog diplomskog rada te sažeto opisana struktura rada.

Druga cjelina pod nazivom Održivi razvoj iznosi samu filozofiju održivog razvoja, opisuje povijesni razvoj održivog razvoja te pokazatelje održivog razvoj. Ova cjelina opisuje i povezanost ideje održivog razvoja s Europskom Unijom kao svjetskim liderom u održivom razvoju.

Treća cjelina nosi naziv „Nautički turizam“ u kojoj su opisane temeljne karakteristike nautičkog turizma. Također se opisuju i luke nautičkog turizma koje predstavljaju jedan od

nositelja razvoja nautičkog turizma. Navode se njihove osnovne podjele, klasifikacije te se pobliže opisuju luke za kružna putovanja.

U četvrtoj cjelini koja se naziva Nautički turizam u Republici Hrvatskoj fokus se stavlja na povijesni razvoj nautičkog turizma u RH te se navode potencijali nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Ono što je važno za razvoj nautičkog turizma je pravna regulativa koja se bavi tom tematikom pa je u ovom poglavlju opisana problematika pomorskog dobra te veze nautičkog turizma sa Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama. Također je opisano i konkurentsko okruženje nautičkog turizma na Mediteranu te se navode koje su to najveće prednosti, odnosno nedostaci, nautičkog turizma u Hrvatskoj nad konkurentima. Za razvoj konkurentskih prednosti te nautičkog turizma u Hrvatskoj općenito veliki doprinos ima ACI klub koji se također spominje u ovoj cjelini. Ono što predstavlja centralni dio ovog istraživanja je dio ovog poglavlja pod nazivom Analiza stanja razvoja luka nautičkog turizma u kojem je izvršena sažeta analiza rasta i razvoja hrvatskih luka nautičkog turizma, a također je vršena usporedba lučkih pristojbi nekoliko lučkih pristojbi kako bi se vidjelo na koji način oni mogu potaknuti ili destimulirati razvoj nautičkog turizma.

Peto poglavlje naziva se Održivi razvoj luka nautičkog turizma. Aspekt održivog razvoja kroz nautički turizam odnosi se prije svega na racionalno planiranje kapaciteta te uspješno balansiranje između financijske koristi koje stvaraju luke nautičkog turizma te održivog razvoja. U ovoj cjelini obrađena je i problematika prihvata i isplativosti megajahti u Hrvatskoj. Također je vršena analiza nad Strategijom održivog razvoja u Republici Hrvatskoj bez koje smjernice održivog razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj ne bi bilo jasno definirane.

Posljednje, šesto poglavlje, je Zaključak u kojem se iznose razmišljanja o prihvatljivosti hipoteze navedene u Uvodu te se rezimiraju svi prikupljeni i obrađeni podaci o održivom razvoju nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.

2. ODRŽIVI RAZVOJ

Svijet se s pojmom održivog razvoja prvi put susreo u drugoj polovici dvadesetog stoljeća, a bila je to posljedica raznih ekoloških kriza s kojima se naša planeta tada počela susretati. Sama ideja održivog razvoja još je uvijek u svojim začecima jer su potrebni razni preduvjeti kako bi se ona implementirala. Prije svega potrebno je uređeno društvo i stabilno gospodarsko uređenje kako bi se otvorio prostor za razmišljanje korak unaprijed, odnosno razmišljanje o održivom razvoju.

2.1. POJAM ODRŽIVOG RAZVOJA

Iako postoji više načina tumačenja samog pojma održivog razvoja, jedna od općeprihvaćenih definicija održivog razvoja naziva se Brundtlandovo izvješće koje nam govori kako je održivi razvoj zapravo razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjosti bez ugrožavanja sposobnosti budućih generacija da zadovolje vlastite potrebe.¹ Ova jednostavna definicija održivog razvoja zapravo pomaže nam da razumijemo samu srž ove filozofije prema kojoj sve što radimo trebamo raditi promišljeno, odnosno trebamo imati na umu međugeneracijsku solidarnost i razmišljati o onome što ostavljamo u nasljeđe sljedećim generacijama. Održivi razvoj ide u smjeru zaštite svjetskih resursa, odnosno ide u smjeru poticanja racionalnog korištenja resursa i pravilne alokacije resursa.



Slika 1. Temeljne sastavnice održivog razvoja društva

Izvor: <https://bit.ly/2BLUv4J> (25.7.2020)

¹ <http://www.sd-commission.org.uk/pages/what-is-sustainable-development.html>

2.1.1. Povijest održivog razvoja

Danas se može činiti kako je ideja održivog razvoja u svijesti ljudi zaživjela prekasno, a događaj u prošli kada nam je prvi put ideja održivog razvoja bila potrebna, a tada je još nije bilo, je industrijska revolucija u 18. stoljeću. Iako su industrijske revolucije promijenile izgled svijeta kakav je do tad bio poznat i u potpunosti transformiralo društvo i gospodarstvo, čovjek je smatrao kako ima potpunu slobodu nad iskorištavanjem prirodnih resursa. Profit kao glavni pokretač svega nije dopuštao da se razmišlja o održivosti takvog načina eksploatacije ili o stabilnosti ekosustava naše planete. Prave posljedice takvog postupanja prema okolišu osjećamo i danas. Osoba koja je prva počela razmišljati o održivosti takvog gospodarstva bio je engleski političar i ekonomist, demograf i pastor Thomas Robert Malthus koji je 1798. napisao Esej o principu stanovništva. On je u svojim razmišljanjima iznio točna predviđanja o neodrživim resursima tadašnjeg društva koje se počelo rapidno povećavati.²

U 19. stoljeću pojavljuje se optimizam i smatra se kako se znanstvenim i tehnološkim razvojem može stići do moralnog savršenstva ljudi. Tijekom 19. stoljeća stvara se ideja o „zakonu napretka“ i benefitima koje ona donosi društvu, a ideju iznosi u svojim radovima Auguste Comte u pozitivnoj filozofiji. Razni filozofi tada iznose svoje ideje o „zlatnom dobu“ našeg društva, odnosno o stanju blagostanja, a u tome su prednjačili Comte, Hegel, Marx, Spencer i drugi koji su optimistično vjerovali da se dobrim društvenim uređenjem može postići savršeni balans između visokog standarda života građana i održivog razvoja.

Ideja o napretku čovječanstva sve se češće javljala i bila je gotovo pa jedinstvena u prosvjetiteljskim i intelektualnim krugovima gotovo pa dva stoljeća, odnosno sve do sredine 20. stoljeća. Iako je optimizam bio prisutan u uređenim zapadnim zemljama, postojala je i ona strana koja nije toliko bila uvjerena u ideju blagostanja. Industrijska revolucija dovela je do razvoja bezuvjetnog kapitalizma za kojeg se ubrzo pokazalo da pogoduje samo određenima i povlaštenima. Ubrzo su se počele pojavljivati velike razlike između bogatih i siromašnih društava s obzirom da je sav benefit i nagrade globalnog gospodarstva odlazio prije svega u zapadne, industrijski razvijene zemlje. Dok se jedan sloj građanstva ubrzano bogatio, drugi sloj, onaj koji je bio u većini, trpio je veliku društvenu nepravdu i zapravo je bio resurs bogaćenja povlaštenih pojedinaca. Vrlo brzo se počelo shvaćati kako ubrzani industrijski napredak i neplanska eksploatacija sirovina iza sebe ostavlja devastirani okoliš i narušeni ekosistem.

² <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.532.7232&rep=rep1&type=pdf>

Sve veće klasne razlike između bogatih i siromašnih te nezavidan položaj radnika tijekom industrijalizacije društva iznjedrile su nove političke ideje i pokrete. Karl Marx bio je njemački revolucionarni filozof koji je izdao Komunistički manifest u kojem pokušava objasniti temeljne smjernice novog društvenog uređenja, odnosno ciljeve komunizma te pozadinu komunističkog pokreta.

Održivi razvoj je okvir za oblikovanje politika i strategija kontinuiranog gospodarskog i socijalnog nnapretka, bez štete za okoliš i prirodne izvore bitne za ljudske djelatnosti u budućnosti. On se oslanja na ambicioznu ideju prema kojoj razvoj ne smije ugrožavati budućnost dolazećih naraštaja trošenjem neobnovljivih izvora i dugoročnim devastiranjem i zagađivanjem okoliša. Osnovni je cilj osigurati održivo korištenje prirodnih izvora na nacionalnoj i međunarodnoj razini.

2.1.2. Pokazatelji održivog razvoja

Pokazatelji su kvantificirane informacije koje pomažu objasniti kako se stvari mijenjaju tijekom vremena.³ U prošlosti je korišten mali, ograničeni broj ključnih gospodarskih pokazatelja kako bi se prikazala uspješnost pojedine ekonomije. Neki od tih pokazatelja su razina nezaposlenosti ili zaposlenosti, inflacija i slično. Ovi pokazatelji jesu temeljni ekonomski pokazatelji i pomažu nam shvatiti gospodarsku sliku, ali nam ne daju odgovore zbog čega se pojavljuju određeni trendovi u ekonomiji i nisu nužno najbolji pokazatelji određene situacije u društvu ili ekonomiji na nekom području. Prednosti ovih pokazatelja su to da su oni prilično jednostavni za objasniti širokom masama i ljudima koji nisu ekonomski stručnjaci. Na taj način cjelokupna javnost može razumjeti u kojem smjeru ide ekonomija njihove zemlje, ali također je i moguća usporedba s ekonomijama drugih država tako da se ove mjere često koriste kao politički instrumenti i njima se često može manipulirati u javnosti.

Prisutne su tri temeljne funkcije pokazatelja – pojednostavljenje, kvantifikacija i komunikacija. Pojednostavljenje je nužno kako bi se složeni ekonomski pokazatelji mogli mjeriti na način da budu razumljivi širokim masama. U razvijenim zemljama postoji svijest o održivom razvoju kod građana i ti isti građani žele biti informirani što njihova zemlja radi po tom pitanju, odnosno u kakvom su odnosu gospodarstvo i okoliš te gdje postoji prostor za

³ <https://bit.ly/3i7P0hp>

napredak održivog razvoja. Pokazatelji održivosti sažeti su u karakteristikama određenog sustava. Jedan od najčešćih pokazatelja klimatskih promjena su staklenički plinovi i globalna temperatura naše planete, ali nije jednostavno osmisliti prave pokazatelje održivosti. Postoje mnogi potencijalni pokazatelji, no nisu svi kompatibilni. Korisnost pokazatelja zavisna je o njihovoj važnosti, ali zbog bioraznolikosti naše planete za različite dijelove svijeta potrebni su različiti, specijalizirani pokazatelji. Razlog tome je i što svaki kontinent na našoj planeti ima različiti ekosustav i svoju različitu klimu i mnoge druge posebnosti pa je tako potrebno napraviti i posebne pokazatelje za posebna područja.

OECD odnosno Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj sastavila je pojedine skupove pokazatelja od kojih se svaki bavi određenim područjem. One tvore glavni skup koji obuhvaća najvažnije ekološke probleme u zemljama koje se bave ovom tematikom. Generalno gledano, svi se ovi pokazatelji mogu svrstati u dvije ključne skupine, a to su ekološki pokazatelji i socioekonomski pokazatelji. U tablici 1. prikazana je moguća podjela sektora te pokazatelji koji ukazuju na njihovu održivost.

Tablica 1. Mogući prikaz pokazatelja održivosti po sektorima

SEKTOR	POKAZATELJI ODRŽIVOSTI
Ekonomija	Zaduživanje države i dug, zaposlenost i inflacija
Turizam	Turistička putovanja, putovanja zrakoplovom
Promet	Cestovni i željeznički promet, količina kratkih putovanja
Energija	Korištenje obnovljivih izvora energije, fosilna goriva, osobna potrošnja energije
Prekomorska trgovina	Uvoz, izvoz, tranzit
Kvaliteta pitke vode	Zalaganje za obradu otpadnih voda, incidenti zagađenja, biološka raznolikost rijeka
Kvaliteta zraka	Zalaganje za smanjenje onečišćenja, emisije štetnih plinova
Ozonski omotač	Razina oštećenja ozona

Kisele kiše	Emisije sumporovog dioksida i dušikovih oksida u transportu
Klimatske promjene	Globalna varijacija temperature
Šumarstvo	Zdravlje šuma, razina pokrivenosti šumama
Ribolov	Kontrolirani ulov ribe, riblje zalihe
Izvor vode	Stanje sustava za opskrbu vodom, briga o oborinskim vodama
Iskorištavanje zemlje	Stupanj zapuštenog zemljišta, planska urbanizacija
Oceani	Kontaminacija naftom, kakvoća vode, kontaminati u ribama
Staništa divljih životinja	Populacija sisavaca, fragmentacija staništa, bioraznolikost
Pokrov i krajolik	Razina pesticida u prirodi, ekološka proizvodnja
Tlo	Razina teških metala u tlu, kakvoća tla
Vađenje minerala	Mineralni radovi na kopnu, zbrinjavanje otpada
Otpad	Recikliranje otpada, stupanj stvaranja otpada po kućanstvu, odlagališta
Radioaktivnost	Ispusti iz nuklearne elektrane, izloženost stanovništva zračenju

Izvor: Izradio student prema: <https://bit.ly/31sDmIa> (26.7.2020)

2.2. ODRŽIVI RAZVOJ I EUROPSKA UNIJA

Kao što je već ranije spomenuto, održivi razvoj znači ispunjavanje potreba sadašnjih generacija bez ugrožavanja sposobnosti budućih generacija da zadovolje vlastite potrebe. Drugim riječima, bolja kvaliteta života za sve. Održivi razvoj nudi viziju napretka koja objedinjuje trenutne i dugoročne ciljeve na lokalnoj i globalnoj razini. Održivi razvoj smatra socijalna, ekonomska i ekološka pitanja neodvojivim i međuovisnim komponentama ljudskog napretka.

Održivi razvoj neće se postići samo određenim politikama već se cijelo društvo u cjelini mora angažirati i voditi se ovim načelima u donošenju mnogih odluka koje svaki građanin donosi na dnevnoj razini. Takvo pristup zahtijeva duboke promjene u razmišljanju, u ekonomskim i socijalnim strukturama te u obrascima potrošnje i proizvodnje.⁴

2.2.1. Smjernice Europske Unije o održivom razvoju

Europska Komisija zaključila je kako je Europska Unija posljednjih godina održivi razvoj usmjerila u široki spektar svojih politika. EU je preuzela vodeću ulogu u borbi protiv klimatskih promjena i promicanja gospodarstva s niskim udjelom ugljika. Nažalost, istodobno se neodrživi trendovi nastavljaju na mnogim područjima te je potrebno intenzivirati napore.

Komunikacija Komisije „Rio+20“ usmjerena prema zelenoj ekonomiji i boljem upravljanju iz 2011. godine također je sadržavala odjeljak o održivom razvoju. Komunikacija se odnosila na strategiju „Europa 2020“ kao učinkovito sredstvo za postizanje održivog razvoja u EU. Pored toga, Komisija (Eurostat) donosi dvogodišnje izvješće o nadzoru održivog razvoja. Nadalje, Eurostat zajedno s državama članicama stalno razvija i poboljšava pokazatelje održivog razvoja.

Europsko vijeće u prosincu 2009. godine potvrdilo je da „*Sustainable development*“ ostaje temeljni cilj Europske Unije prema Lisabonskom ugovoru. Kao što je naglašeno u izvješću Predsjedništva o pregledu strategije održivog razvoja Unije, strategija će nastaviti pružati dugoročnu viziju i činiti sveobuhvatni okvir politike za sve druge politike i strategije Unije. Brojni neodrživi trendovi zahtijevaju hitne promjene. Potrebno je uložiti značajne dodatne napore za suzbijanje i prilagođavanje klimatskim promjenama, smanjenju velike potrošnje energije u prometnom sektoru i smanjenje trenutnih gubitaka u biološkoj raznolikosti i prirodnim

⁴ <https://bit.ly/2COfmER>

resursima. Za prelazak na sigurno i održivo gospodarstvo s niskim udjelom ugljika biti će potreban još jači fokus na održivi razvoj u budućnosti. Prioritetne akcije trebaju biti jasnije određene u budućim izvješćima. Upravljanje, uključujući provedbu, praćenje i mehanizme razvoja trebali bi se osnažiti, npr. jasnijim vezama u budućim strategijama EU.

Za EU ključno je pitanje je usmjeravanje razmišljanja o održivom razvoju u različite dijelove strategije Europa 2020. Strategija je usvojena 2010. godine i pridonijela je izlasku Europe iz krize i postavljanju temelja za održivu budućnost koja se temelji na održivom, pametnom i uključivom rastu. Ključno područje za provođenje strategije je Europski fond za strateška ulaganja (EFSD) kroz energetska unija i klimatsku politiku i ono najvažnije, rad na održivom gospodarstvu.⁵

Takav horizontalni pristup u skladu s načelom integracije Ugovora do sada se pokazao jako vrijednim. Vanjske revizije zaključile su da Komisijin sustav procjene učinka djeluje učinkovito i da su pitanja održivosti u njemu na odgovarajući način riješena.⁶

2.2.2. Održivi transport

Operativni ciljevi održivog transporta jesu:

- Odvajanje ekonomskog rasta i potražnje za prijevozom s ciljem smanjenja utjecaja na okoliš
- Postizanje održivih razina upotrebe energije u prometu smanjenje emisije stakleničkih plinova iz prometa.
- Smanjenje emisija onečišćujućih tvari iz prometa na razine koje su bezopasne za ljudsko zdravlje i okoliš.
- Postizanje uravnoteženog pomaka prema okolišu korištenjem prihvatljivijih modaliteta transporta i mobilnosti.
- Smanjenje razine zvučnog onečišćenja uzrokovanog prometa na razine koje nisu štetne za okoliš i ljudsko zdravlje.
- Modernizacija sustava javnog prijevoza putnika u gradovima
- Prepoloviti broj smrtnih slučajeva u prometu u sljedećem desetljeću⁷

Europska Unije i države članice trebale bi poduzeti mjere za poboljšanje gospodarskih i ekoloških performansi svih vrsta prijevoza i prema potrebi, implementirati mjere koje su potrebne da se napravi iskorak s cestovnog na željeznički, vodeni i javni putnički prijevoz.,

⁵ strukturfondovi.hr/wp-content/uploads/2017/03/Strategija-EUROPA-2020.-hr.pdf (27.7.2020)

⁶ <https://bit.ly/2COfmER>

⁷ <https://bit.ly/2Vt2Pxx>

uključujući smanjenje intenziteta prometa pomoću reinženjeringa proizvodnih i logističkih procesa. Komisija i države članice trebale bi nastojati poboljšati napredak prema globalnim rješenjima za smanjenje štetnih utjecaja međunarodnog pomorskog i zračnog prometa.⁸

⁸ Ibidem

3. NAUTIČKI TURIZAM

Zbog svojeg važnog geo-političkog i strateškog položaja Hrvatska se, odnosno njezino gospodarstvo se usmjerilo na razvoj turističkog sektora. Naravno, najveća turistifikacija dogodila se na Jadranu gdje velika većina gradova na obali uvelike ovisi o turizmu. Kao jedan od oblika turizma i nautički turizam se ubrzano razvija u Hrvatskoj te postaje važna sastavnica cjelokupne turističke slike u Hrvatskoj. Naša zemlja posjeduje veliki prirodni potencijal i povoljne klimatske uvjete koji Hrvatsku pozicioniraju visoko na tržištu nautičkog turizma. Upravo prirodni potencijal i povoljni klimatski uvjeti obećavaju Hrvatskoj i daljnji ubrzani razvoj ove turističke grane. Nautički turizam predstavlja elitni turizam što znači da potencijalno nosi značajne gospodarske benefite i visoku profitabilnost. Također, nautički turizam ima značajan utjecaj na daljnji razvoj odredišta u kojem djeluje, prije svega ističe se nužnost razvijanja popratnih djelatnosti koje povećavaju kvalitetu same usluge i proizvoda koje neka destinacija nudi svojim gostima. Nautički turizam kao gospodarska djelatnost sastavljen je od raznih djelatnosti koje su međusobno povezane i zajedno čine kvalitetnu uslugu. Neke od tih djelatnosti su smještaj plovila, iznajmljivanje plovila, osiguranje, ugostiteljstvo i slično. Također, nautički turizam blisko je povezan sa stupnjem izgrađenosti osnovne nautičke infrastrukture koja se naziva luka nautičkog turizma.⁹

3.1. POJAM NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički turizam počinje se razvijati neposredno nakon Drugog svjetskog rata te on ne podrazumijeva samo plovidbu i kretanje plovila već i boravak plovila u nekoj marini ili luci, odnosno mirovanje plovila. Upravo zbog ovih karakteristika nautički turizam svrstava se specifični oblik turizma. Kako bi mogli razumjeti pojam nautičkog turizma potrebno je za početak definirati što je to uopće turizam, a tek nakon toga moguće je definirati što je to zapravo nautički turizam i koje su njegove posebnosti. Turizam jeste skup odnosa i pojava koje proizlaze iz kretanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, ako taj boravak ne podrazumijeva stalno prebivalište ili pak ako s tim boravkom nije zasnivana nikakva gospodarska djelatnost.¹⁰

⁹ Jugović A., Zubak A., Kovačić M.: Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Pomorski zbornik, Rijeka 2013., p. 47.-48

¹⁰ Marković S.: Osnove turizma, Školska knjiga, Zagreb, 1970., p. 17

Osnovna razlika između ostalih oblika turizma i nautičkog turizma je u tome što nautički turizam uključuje veliku mobilnost, odnosno plovidbu nautičara koji ovisno o svojim mogućnostima i željama nerijetko mijenja mjesto boravka.¹¹

Nautički turizam pripada podsustavu pomorskog gospodarstva i turizma unutar cjelokupnog gospodarstva Republike Hrvatske uključujući pritom sve karakteristike sustava i subjekte, objekte i elemente sustava. Nautički turizam pokriva svako zabavno, razonodno, znanstveno, sportsko i ribolovno kretanje vodenim morskim površinama u turističke svrhe uz pomoć različitih jedrilica, čamaca, motornih brodica i slično, te kružna putovanja i krstarenja putničkim i drugim brodovima. Takav oblik turizma izrazito je privlačan jer predstavlja promjenjiv oblik turističke ponude, a njegov udio u ukupnom turističkom sektoru sve je veći.¹²

S vremenom se javljaju i neki novi oblici nautičkog turizma tako da se sam oblik nautičkog turizma konstantno mijenja i unapređuje. U to se ubrajaju svi oblici rekreacije, sporta, razonode te drugih aktivnosti koje su vezane uz vodu. Zakonska regulacija nautičkog turizma, jednako kao i definicija turizma u Hrvatskoj je definirano „Zakonom o turističkoj djelatnosti“ (NN, br. 8/96). člankom 52. koji glasi: „Nautički turizam je plovidba i boravak turista – nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i slično.) , kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.“ Ovakvo definiranje nautičkog turizma ima za cilj definirati i regulirati nautički turizam kao vid gospodarske djelatnosti. Pored članka 52. tu je i članak 53. koji nastoji precizno definirati djelatnosti nautičkog turizma te klasificira djelatnosti nautičkog turizma kao:

- Najam prostora koji ima djelomično ili potpuno zaštićenu obalu na kojoj se odvija smještaj plovila i turista nautičara koji borave na njima.
- Najam plovila za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.)
- Usluge skipera
- Prihvat i održavanje plovila
- Usluge opskrbe turista nautičara
- Uređenje i pripremanje plovnih objekata
- Informiranje nautičara
- Izobrazba nautičara
- Druge usluge¹³

¹¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., p. 5. (www.mmpi.hr)

¹² Favro S., Kovačić M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split 2010., p. 123

¹³ Luković T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Dubrovnik, 2007., p. 694.

Postoje brojni kriteriji prema kojim se može podijeliti nautički turizam na razne podvrste, a neki od tih kriterija su motivi plovidbe, vlasništvo plovila, veličina plovila i slično. Ono što nautičkom turizmu daje heterogene karakteristike i široki spektar djelatnosti su druge razne sastavnice turizma koje se zatim kombiniraju zajedno s nautičkim turizmom. Tako se danas u ponudi može naći npr. kombinacija nautičkog turizma i ronjenja, ribolova, tematskih zabava i slično. Između ostaloga tu se još mogu pronaći i komponente zdravstvenog, kupališnog te izletničkog turizma.

U svojoj srži nautički turizam se dijeli na tri temeljna pojavna oblika, a to su luke nautičkog turizma, cruising i charter. Unutar samih temeljnih vrsta nautičkog turizma pojavljuju se i ostale djelatnosti koje su blisko povezane s nautičkim turizmom.

Sa stajališta opsega, udjela i zona plovidbe i značenja u nautičkom turizmu on se može podijeliti na:

- „Veliki“ ili brodski nautički turizam koji podrazumijeva kružna putovanja te pružanje usluga smještaja i ugostiteljskih usluga na brodu
- „Mali“ nautički turizam koji podrazumijeva turističke usluge na manjim plovilima kao što su jahte, jedrilice, gliseri i ostala plovila čija je svrha rekreacija i zabava
- Nautički turizam u unajmljenim plovilima ¹⁴

Također, prema vlasništvu brodice postoji podjela:

- Nautički turizam u klupskom ili vlastitom plovilu
- Nautički turizam u unajmljenom plovilu na određeno vremensko razdoblje (charter)¹⁵

Vrste nautičkog turizma prema svrsi plovidbe može biti sljedeća:

- Izletnički
- Jedrenje ili krstarenje
- Plovidba zbog razonode ili sporta
- Podvodna plovidba
- Brzi i kombinirani turistički transport¹⁶

Moguća podjela nautičkog turizma prema planu plovidbe, odnosno itinerara je sljedeća:

- Rijeke, jezera i zatvorena mora (zaljevi)
- Oceanski i prekomorski – lokalni
- Nacionalni

¹⁴ <https://mmpi.gov.hr/>

¹⁵ Ibidem

¹⁶ Luković T., op.cit., p.700

- Međunarodni¹⁷

Sljedeća je podjela nautičkog turizma prema sektorima:

- Priobalni
- Kupališni
- Nautički kamping
- Boravišni (ladanjski) u turističkim lučicama
- Otočni – nautika na oceanu i otvorenom moru¹⁸

Prema organizaciji plovidbe razlikuje se

- Individualni (pojedinačni) nautički turizam
- Nautički turizam u grupama (flotila cruise)
- Nautički turizam u konvojima¹⁹

Zbog svoje pristupačnosti danas je najzastupljeniji mali nautički turizam. Mali nautički turizam najčešće obuhvaća sportsko natjecateljski turizam i zabavnu navigaciju. Ovakav oblik nautičkog turizma novijeg je datuma i pripada novijem obliku pomorskog prometa. Zabavna navigacija kao najčešći oblik nautičkog turizma uglavnom podrazumijeva vožnju raznim jahtama, gliserima, čamcima i jedrilicama. Često se vlasnici plovila povezuju i udružuju u razne yacht klubove. Na razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj najveći utjecaj imaju zbivanja na mediteranskoj nautičkom tržištu.

3.2. PRETPOSTAVKE ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

U cjelokupnom gospodarstvu Hrvatske turizam ima izrazito veliki značaj, a većina ekonomskih stručnjaka slaže se kako zapravo turizam ima preveliki udio u BDP-u Republike Hrvatske s obzirom da je riječ o izrazito nestabilnom sektoru. Prije svega riječ je o gospodarskoj grani koja je najaktivnija u samo jednom dijelu godine, odnosno ljeti. Tu se javljaju i neki negativni učinci i to prije svega u korištenju prirodnih resursa odnosno obale. Morska obala se često nepovratno devastira zbog nekih sekundarnih ciljeva kao što su izgradnja turističkih kapaciteta koji za vrijeme ljetnih mjeseci postaju prekapacitirani. Velika koncentracija turista na malom području znači da je potrebna odgovarajuća infrastruktura koja može podnijeti toliki broj ljudi na nekom manjem području. Ovakav pristup eksploatiranja prirodnih ljepota zapravo

¹⁷ Ibidem

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Ibidem

ne pogoduje nautičkom turizmu jer je jedan od osnovnih uvjeta za razvoj nautičkog turizma zapravo netaknuta priroda nekog kraja u kojoj borave nautički turisti. Na temelju toga moglo bi se zaključiti kako je odgovorno postupanje prirodnim prostorom i resursima, odnosno zaštita izvornog izgleda okoliša temeljno načelo održivog razvoja nautičkog turizma. To bi značilo da bi se nautički turizam u smislu uporabe prirodnih resursa trebao razvijati u dva temeljna smjera:

1. Zaštita iznimno vrijednih područja (nenaseljenih, neurbaniziranih otoka, zaljeva i uvala)
2. Planiranje izgradnje novih luka nautičkog turizma kojima je temeljni prioritet zaštita okoliša²⁰

Nisu samo prirodni uvjeti ti koji igraju ključnu ulogu u razvoju nautičkog turizma. Vodeću ulogu u razvoju imaju još i trenutna materijalna osnova, materijalna izgradnja te resursi. Pod materijalnom izgradnjom podrazumijeva se izgradnja novih postrojenja, proširenje i nadogradnja trenutnih objekata, adaptacija, pribavljanje potrebne opreme i inventara za već postojeća postrojenja te moderniziranje postojećih kapaciteta. Materijalna izgradnja ima za zadatak postavljanje kompatibilnih turističkih luka te izgradnja turističke male flote. Materijalna izgradnja ili resursi odnosno receptivni kapaciteti u nautičkom turizmu sadrže:

- Turističke luke
- Nautičko – turističku flotu
- Vezove uz obalu
- Sidrišta
- Zimovališta
- Brodogradilišta
- Skladišta i radionice za plovnu flotu
- Parkirališta
- Trgovačke i ugostiteljske objekte
- Proizvodne kapacitete
- Prometne kapacitete
- Opskrbne stanice
- Uređaje i opremu
- Osnovna infrastruktura i suprastruktura ²¹

²⁰ Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. p. 31.

²¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, op.cit., p. 23.

Tijekom planiranja izgradnje nove luke nautičkog turizma važno je razmotriti nekoliko kriterija, a posebna se pažnja usmjerava prema odabiru lokaliteta buduće luke nautičkog turizma. Područje za koje postoji plan izgradnje marine uglavnom bi trebale biti lokacije koje su izvan svoje stare namjene kao što su napuštena područja upotrebljavana u industrijske svrhe kao što su vojne zone, gospodarske zone i slično. Takva područja imaju neiskorišteni potencijal, a njihova prenamjena u marine ponovno ih oživljava. Glavni kriteriji izgradnje marine jesu:

- Geografske i demografske karakteristike lokacije
- Blizina prometnih mreža
- Gustoća pomorskog prometa
- Dostupnost infrastrukture
- Izbjegavanje gradnje u prirodnim zaštićenim zaljevima
- Dimenzioniranje luka u odnosu na naposredno zaleđe²²

Poštivanjem kriterija planiranja izgradnje luka nautičkog turizma moguće je postići racionalno i ravnomjerno iskorištavanje prirodnih izvora i prostora. Prije nego se krene u izgradnju luke nautičkog turizma treba se napraviti studija o potencijalnom utjecaju na prirodnu ravnotežu i mogućem negativnom utjecaju na ekosustav. Također je bitno imati na umu zaštićena područja na obali i područje ekološke mreže. Ono što Hrvatsku čini konkurentnom na svjetskom tržištu nautičkog turizma upravo je prirodna ljepota hrvatske obale i atraktivni otoci s mnogo prirodnih uvala koje privlače nautičare i upravo je zbog toga važno voditi računa o budućem održivom razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj. Pored pozitivnih utjecaja koji se tiču kvalitativnog i kvantitativnog razvoja destinacije mogu se javiti i negativni utjecaji koje potrebno svesti na najmanju moguću razinu kako bi se i u budućnosti moglo konkurirati na svjetskom tržištu nautičkog turizma. Nepovoljni utjecaji nautičkog turizma prije svega ogledaju se kroz učinke na okoliš i prirodni balans morske obale. Pozitivni učinci vidljivi su na lokalnoj razini i značajno utječu na valorizaciju obale i otoka. Nautički turizam također je povezan i s drugim djelatnostima u turizmu koje međusobno zavise jedna o drugoj i pružaju kompetnu turističku ponudu neke destinacije. Neke od tih djelatnosti su promet, trgovina, uslužne djelatnosti i slično. Za dolazak nautičkih turista nisu dovoljne samo temeljne usluge koje se direktno tiču nautičkog turizma već i popratni sadržaji koji imaju za cilj animirati turista, pružiti mu sve što mu je potrebno te pozitivno utjecati na njega kako bi se on odlučio ponovno vratiti u određenu destinaciju.

²² Ibidem

3.3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Nositelji razvoja te kapitalni infrastrukturni objekti u sustavu nautičkog turizma na nekom području su luke nautičkog turizma. Zbog svoje složenosti, luke nautičkog turizma prilikom investiranja i izgradnje trebaju biti racionalno projektirane i osmišljene kako bi se na odgovarajući način iskoristila morska obala.

Vrsta luke nautičkog turizma definiraju se prema uslugama koje one pružaju. Svaka od luka nautičkog turizma treba zadovoljavati minimalne uvjete izgradnje, opreme, uređenja te razne druge uvjete koji su definirani pravilnikom o kategorizaciji i razvrstavanju luka nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma spadaju u luke posebne namjene čiju kategorizaciju definira Zakon o turističkoj djelatnosti.²³

Prilikom kategorizacije luka nautičkog turizma primarno se promatra makrostrateški interes države te tržišne i prirodne karakteristike. Luke nautičkog turizma definirane su Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma kao i raznim dopunama tog pravilnika. U tom su pravilniku definirani regulirani i opći i posebni uvjeti te drugi uvjeti nautičkog turizma.

Prema izmjenama ovog Pravilnika iz 2008. godine, luke nautičkog turizma u Hrvatskoj se razvrstavaju kao:

- Sidrište
- Odlagalište plovni objekata
- Suha marina
- Marina²⁴

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovni objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Sidrište nije opremljeno komercijalnom infrastrukturom već je to vodeni prostor koji sadrži opremu za privez plovni objekata u nekoj uvali koja prirodno pruža zaštitu za plovne objekte. Kako bi se izbjegla komercijalizacija samih sidrišta zakonom se zabranjuje postavljanje umjetnih sidrišta putem valobrana. Postoje dvije temeljne vrste sidrišta, a to su zaštićena i otvorena, odnosno nezaštićena sidrišta. Zaštićeno

²³ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, 2008., (narodne-novine.nn.hr)

²⁴ Ibidem

sidrište najčešće je locirano u nekoj uvali ili je prirodnim putem otocima zaklonjeno od vjetrova i valova. Takva sidrišta posjeduju pogodne dubine pa su često i označena na pomorskim kartama kako bi se nautičarima dalo do znanja da su pogodni za male i velike brodove. Nezaštićena sidrišta pogodna su za sidrenje po mirnom vremenu ili pri vjetru koji puše s kopna i ne razvija potencijalno opasne valove. Zaštićena sidrišta u slučaju lošeg vremena pružaju sigurno pristanište za nautičare. Za vrijeme loših vremenskih uvjeta plovila se sidre u nezaštićena sidrišta dok čekaju ulazak u luku te se zbog toga nezaštićena sidrišta smatraju privremenim sidrištima. Uvjeti definirani Pravilnikom koje sidrište mora ispunjavati jesu sljedeći:

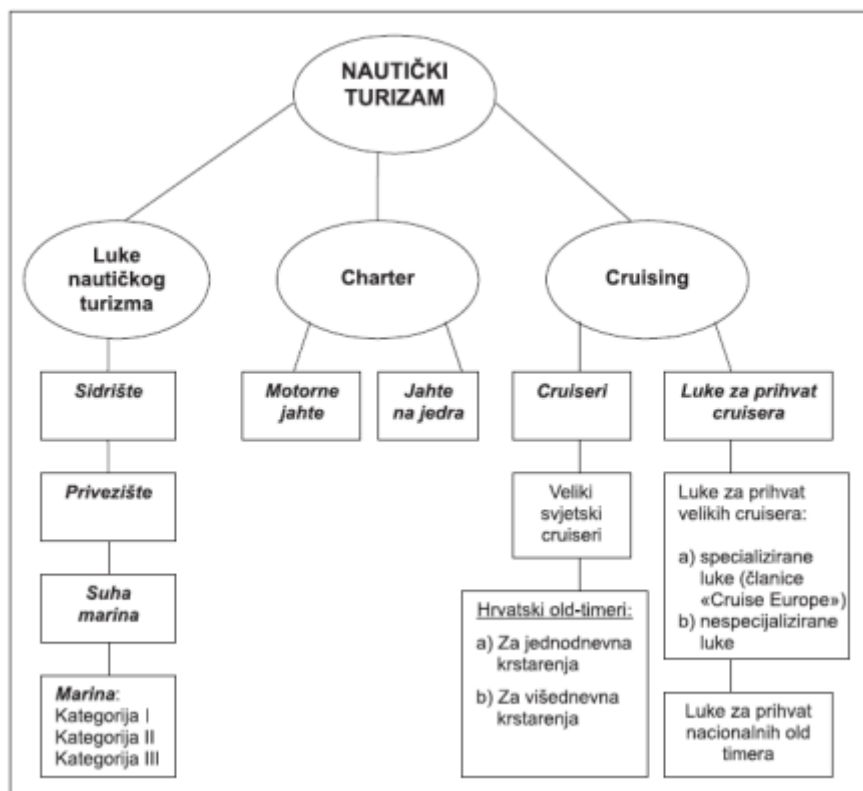
- Vodeni prostor koji je namijenjen za sidrenje plovila
- Interventni vez
- Oprema koja se koristi za sidrenje i sidrišta
- Plovilo namijenjeno potrebama sidrišta
- Redovito prikupljanje i odvoz otpada²⁵

Pod pojmom odlagalište plovnih objekata podrazumijeva se dio kopna koji je ograničen i ima namjenu pružiti uslugu smještaja plovila, podizanja/spuštanja plovila iz/u vodu, transporta. To je prostor u kojem ne borave nautički turisti te se tu ne obavlja priprema plovila za plovidbu. Suha marina je prostor na obali koji je zasebno ograđen i namijenjen pružanju usluga kao što su čuvanje plovila, prijevoz plovila do suhe marine ili u vodeni prostor. Takve suhe marine najviše su zastupljene na Mediteranu i to prije svega u Francuskoj i Italiji gdje postoji velika koncentracija marina na malenom prostoru. Suha marina je nova kategorija luka nautičkog turizma i prvi put spomenuta je u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.²⁶

Na sljedećoj slici prikazan je model nautičkog turizma u Hrvatskoj gdje je prikazana osnovna podjela nautičkog turizma na luke nautičkog turizma (marine), marine te cruising.

²⁵ Ibidem

²⁶ Ibidem



Slika 2. Model nautičkog turizma u Hrvatskoj

Izvor: Luković T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Dubrovnik, 2007., str. 704

Luke nautičkog turizma kako bi ispunile očekivanja korisnika trebaju obezbjediti pružanje temeljnih i dodatnih usluga koje su direktno ili pak indirektno namijenjene turistima, a to su:

- Usluge namijenjene sudionicima nautičkog turizma kao što su ugostiteljske i hoteljerske usluge, usluga prihvata, opskrba i slično.
- Sportsko – rekreacijske usluge i aktivnosti, kulturno – zabavne aktivnosti i slično.
- Usluge u plovnim jedinicama kao što su opskrba, rekonstrukcije, servisi, popravci i slično²⁷

²⁷ Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše more, Dubrovnik, 2007., p. 116

3.3.1. Uloga i klasifikacija marina

Pojam marina svoje podrijetlo vuče iz talijanskog jezika, a podrazumijeva malenu luku koja je namijenjena za prihvrat rekreacijskih plovila. Ona je sastavljena od samog vodenog prostora te obale koja je namijenjena pružanju usluga čuvanja plovila i veza te smještaju nautičara na samim plovilima ili smještajnim kapacitetima luke.²⁸

Marina je skup svih nautičko – turističkih sadržaja i usluga. Ona nudi temeljne usluge kao što su gradnja i porinuće, opskrba broda, popravak plovila i drugo, ali također količina usluga i sadržaja u modernoj marini raširen je do te mjere da pruža maksimalni domet nautičko – turističke ponude. Marina je najvažnija i temeljna vrsta luka nautičkog turizma koja svojom ponudom nastoji zadovoljiti potrebe krajnjeg korisnika. Marine pripadaju lukama specijalne namjene i one predstavljaju suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij koji se rabi za potrebe nautičkog turizma i rekreacije, a usluge koje korisnici u njima mogu dobiti su usluge veza i brige o plovnom objektu, usluge servisiranja održavanja koje obavljaju specijalizirani poduzetnici ili servisne jedinice koje su smještene u samoj marini ili pak izvan nje.

Prema tipovima gradnje marine se dijele na:

- Američki tip gradnje
- Atlantski tip gradnje
- Mediteranski tip gradnje²⁹

Prema stupnju opremljenosti marine se mogu razvrstati na:

- Standardne
- Luksuzne
- Rekreacijske³⁰

Američki tip marine poznat je po tome što ga karakterizira jednostavna i standardna, kvalitetna i relativno jeftina izgradnja, visoka opremljenost i efikasna organizacija putovanja te funkcionalni razmještaj sadržaja za nautičare. Mediteranski tip se ističe po tome što posjeduje malu kopnenu površinu sa stabilno izgrađenim infrastrukturnim objektima. Mediteranski tip marine većinom nastaje uz turističko naselje ili je sastavni dio nekog turističkog naselja te imaju

²⁸ Ibidem

²⁹ Ibidem

³⁰ Ibidem

ograničeni broj vezova čiji se kapaciteti najčešće popunjavaju tijekom ljetne sezone gostima koji kraći vremenski period borave u marini. Atlantski tip karakterističan je za Europu jer europske marine nemaju standardizirani tip gradnje. Često su lošije opremljene pa većinom imaju manje kapacitete od američkog tipa marina.

Prema položaju kopnenog okružja i akvatorija postoje četiri osnovne vrste marina:

- Otvorene
- Poluotvorene
- Uvučene
- Potpuno uvučene³¹

Prema modelu vlasništva postoje:

- Privatne marine
- Komunalne marine
- Javne marine³²

Privatne marine u potpunosti su u vlasništvu pravne ili fizička osobe te one predstavljaju komercijalni tip marina gdje sve važne odluke, odnosno poslovnu politiku donose sami vlasnici marine. Za razliku od privatnih, komunalne marine su pod vodstvom javne vlasti. Njima najčešće upravljaju država preko lokalne zajednice ili su pod upravom lučke uprave. Komunalne marine uglavnom stoje na raspolaganju domaćem stanovništvu koje se njima služi. Javne marine imaju specifičan način upravljanja i financiranja jer su one u vlasništvu državnih ili lokalnih vlasti i njima vlast stvara konkurenciju privatnim marinama.

Prema lokacijskom smještaju razlikuju se sljedeće vrste marina:

- Morske
- Jezerske
- Riječne
- Kanalske³³

³¹ Ibidem

³² Ibidem

³³ Ibidem

Marine predstavljaju najkompleksniji i najrašireniji oblik turističke ponude nautičkog turizma. Zbog svoje specifične obale koja pogoduje razvoju nautičkog turizma, a samim time i razvoju marina, izrazito je vidljivo kako su marine najzastupljeniji vid nautičkog turizma na našoj obali. Na cijelom Mediteranu može se uočiti slična pojava, uz izuzetak istočnog Mediterana, odnosno Grčke i Turske. Zbog same prirode nautičkog turizma, marine u Hrvatskoj najčešće su u funkciji tranzitne luke. Marine imaju ekonomsko- društvenu ulogu i predstavljaju ograničavajući čimbenik u napretku nautičkog turizma. Osiguravanje adekvatnog veza za plovilo nameće se kao ozbiljan problem. Za samo formiranje veza potrebno je ispuniti nekoliko kriterija kao što je adekvatan teren, a potrebno je i uložiti značajna financijska sredstva kako bi se projekt realizirao. Zbog svega toga trošak veza plovila u marini je relativno veliki, ali i dalje predstavlja najbolju opciju za vlasnike plovila. Prednost marine je u tome što vlasnik plovila ima određenu dozu sigurnosti u marini. Također, dok je plovilo u marine nema potrebe za njegovim učestalim izvlačenjem na kopnu, a vlasniku je najčešće osiguran i odgovarajući parking u sklopu marine.

3.3.2. Klasifikacija marina

Klasifikacija luka nautičkog turizma obuhvaća isključivo marine te one, kako bi na adekvatan način izvršile djelatnosti trebaju zadovoljavati zadane uvjete koji su definirani Pravilnikom za svaku vrstu marina. Minimalni opći uvjeti jesu:

Ispravnost opreme i uređaja

- Opskrba električnom energijom
- Opskrba vodom
- Usluge u luci
- Adekvatne prostorije za osobnu higijenu nautičara
- Protupožarnu zaštitu
- Zaposlenike
- Prostorije za osobu higijenu zaposlenika³⁴

Posebni minimalni uvjeti se odnose na:

- Opremu i uređaje
- Minimalne usluge u luci

³⁴ Luković T., Bilić M., op.cit., p. 118

- Minimalne ostale usluge koje luka treba imati na raspolaganju nautičara³⁵

Klasifikacija marina vrši se prema općim minimalnim uvjetima, opremi, uređenju i uslugama. Prisutne su tri kategorije marina koje su stupnjevane od najviše do najniže kategorije. Tako marina prve kategorije raspolaže najvišim standardom, druga marina srednjim standardom te treća marina raspolaže najmanjim standardom.

Kategorija se mora propisno istaknuti i to:

- Marina I. kategorije oznakom i riječima: MARINA I. KATEGORIJE
- Marina II. kategorije oznakom i riječima: MARINA II. KATEGORIJE
- Marina III. kategorije oznakom i riječima: MARINA III. KATEGORIJE³⁶

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma definirao je marine druge i treće kategorije na temelju posebnih uvjeta koje marina mora zadovoljavati, a to su:

- Osnovno građevinsko uređenje objekta
- Oprema i uređaji za vez
- Ostala oprema i uređaji
- Osnovne usluge i sadržaje koji stoje na raspolaganju turistima nautičarima
- Ostale dopunjujuće usluge na raspolaganju turistima nautičarima³⁷

U pravilniku su također navedeni i posebni uvjeti za marine koje obavljaju usluge servisiranja i održavanja plovila. Osnovni uvjeti koje marina mora ispunjavati su površine za odlaganje plovila na kopnu, dizalica za manipulaciju, odnosno spuštanje i dizanje plovnih objekata od minimalno 10 kN te mora imati na raspolaganju servise za održavanje i popravak motora te samih plovnih objekata. Uz marine, u današnje vrijeme pojavljuju se i novi oblici luka koje se također upotrebljavaju u nautičke svrhe, no zbog tromosti domaćeg zakonodavstva one još uvijek nisu regulirane kao luke specijalne namjene. U takve luke uplovljavaju veliki brodovi za kružna putovanja. Zbog činjenice da se cruising turizam razvija velikom brzinom nisu sve luke u prilici da na adekvatan način prihvate tako velike brodove koji često donose i do nekoliko tisuća putnika na njima. Zbog toga luke koje se okreću cruising turizmu često

³⁵ Ibidem

³⁶ Ibidem

³⁷ Ibidem

improviziraju prilikom prihvata takvih brodova pa se brodovi sidre ispred luke ili vežu na teretne terminale. Neke moderne luke ipak su se specijalizirale za prihvata takvih brodova pa imaju i odgovarajuću infrastrukturu koja može prihvatiti brod takve veličine, ali i toliki broj turista odjednom. Cruising turizam sve je popularniji i na Mediteranu pa se tako Venecija nametnula kao „*home port*“ za većinu krstarenja po Mediteranu jer zbog svojih prirodnih karakteristika može nositi tu ulogu, dok većina drugih luka na Mediteranu to ne može.

3.3.3. Luke za kružna putovanja

Sredinom 19. stoljeća prvi put se pojavljuje oblik pomorskih krstarenja te je takav vid plovidbe bio izvor zabave i razonode građanstvu višeg staleža kojima su financijske prilike pružale mogućnost da potraže nove načine zabavljanja. Prvo razdoblje pomorskih krstarenja tako traje od sredine 19. stoljeća pa do početka 20. stoljeća kada Prvi svjetski rat zaustavlja ovakva krstarenja. U SAD-u dolazi do promijene emigracijske politike nakon završetka Prvog svjetskog rata pa se tako donosi zakon kojim se ograničava broj ulaska emigranata u zemlju. Tada dolazi do pada potražnje za prekooceanskim putovanjima pa su brodarske kompanije počele mijenjati načine poslovanja pokušavajući pridobiti novi tip putnika, osobito one velike platežne moći.³⁸ Između dva svjetska rata počinju se graditi veći i luksuzniji brodovi koji se rabe u svrhu dužih i luksuznijih putovanja. U Europi kompanije u ponudi tada imaju krstarenja s nultim točkama u Italiji, Engleskoj, Njemačkoj i Francuskoj prema Mediteranu, odnosno Skandinaviji. Tada nisu bile važne početna i krajnja točka putovanja već gradovi u kojima se pristajalo duž itinerara.³⁹

Od početka 70-tih pa sve do kraja 90-tih godina, krstarenja po Mediteranu nisu se držala za posebno zanimljiva zbog intenzivne turistifikacije na obalama mediteranskih zemalja. U strukturi putnika tada dominiraju stariji i bogatiji turisti. Sredinom 90-tih godina period stagnacije završava te potražnja za kružnim putovanjima ponovno počinje rasti. Putnici na brodovima postaju sve zahtjevniji te priželjkuju što bogatiji itinerar na putovanju te što bolje opremljene brodove.⁴⁰

³⁸ Peručić D. op.cit., p. 10

³⁹ Peručić D. op.cit., p. 11

⁴⁰ Ibidem

U Republici Hrvatskoj postoji neslaganje oko klasifikacije luka za kružna putovanja pa ih tako određeni stručnjaci ne svrstavaju u luke posebne namjene tj. u luke nautičkog turizma. U Hrvatskoj sve luke u koje pristaju kruzeri predstavljaju „*port of call*“ što bi značilo da su luke ticanja, odnosno jedna od destinacija na itineraru putovanja. Jedino Luka Zadar sa svojim terminalom Gaženica ima potencijal da postane „*home port*“ odnosno polazna luka brodova za kružna putovanja. Što se tiče Jadrana i cijelog istočnog Mediterana, Venecija je polazna luka za većinu brodova koji pristaju u jadranskim lukama.

Međunarodni kruzing u Republici Hrvatskoj organiziran je tako da brodovi pristaju u lukama otvorenim za javni promet, odnosno u lukama od međunarodnog ili osobitog značaja, županijskim lukama te lokalnim lukama. Od luka osobitog značaja tu se ističu Rijeka, koja se tek u novije vrijeme pokušava promovirati kao kruzing destinacija, Split, Zadar i naravno Dubrovnik. Od županijskih luka su to Korčula, Pula, Mali Lošinj itd. Luke u koje pristaju brodovi za kružna putovanja prihoduju značajne koristi od njihovog dolaska, direktno i indirektno. Najvažniji su prihodi od lučkih naknada koje sadržavaju naknade za privez i odvez broda, zbrinjavanje otpada s broda, potrošnja električne energije te vode.⁴¹

⁴¹ Gračan D., Zadel Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Opatija, 2013.g., p. 51.-52.

4. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Europski kontinent je oduvijek prednjačio u razvoju turizma i predstavljao turističku velesilu na karti svijeta, a nema iznimki ni kada je riječ o razvoju nautičkog turizma. Opći razvoj turizma rezultirao je ubrzanim razvojem nautičkog turizma na Mediteranu, a trend selektivnog razvoja vrsta turizma samo je ubrzao taj postupak. Nakon što je nakon završetka Drugog svjetskog rata Europa shvatila da je ključ razvoja u povezivanju i suradnji dolazi do formiranja jedinstvenog europskog tržišta Europske Unije. Tu se povezuju europske regije i pokrajine u jedinstvenoj turističkoj ponudi, a Mediteran se počinje isticati kao jedna od omiljenih turističkih destinacija Europljana. Zbog izvrsnog zemljopisnog položaja kao mediteranske destinacije prije svega se izdvajaju Italija, Španjolska i Francuska koje su ispravnim politikama uspjela nametnuti sve svoje raspoložive kapacitete turistima na raspolaganje. Nakon Italije, Španjolske i Francuske po kapacitetima ponude smjestila se i Hrvatska zajedno s Grčkom i Turskom. Prednost Hrvatske je u dobrom geo-strateškom položaju, blizina centralnih europskih zemalja te prirodne predispozicije koje omogućavaju razvoj nautičkog turizma. Sve to omogućilo je da nautički turizam iz godine u godinu u Hrvatskoj bilježi sve bolje rezultate. Ono što razlikuje Hrvatsku od ostalih destinacija nautičkog turizma su međunarodne karakteristike, odnosno struktura gostiju. To bi značilo da u domaće marine uglavnom uplovljavaju strani nautičari dok domaći gosti čine samo mali udio u strukturi gostiju dok u ostalim konkurentskim zemljama domaći nautičari čine najveći postotak gostiju te na taj čine generator razvoja nautičkog turizma.

4.1 RETROSPEKTIVNI POGLED NA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj kasnio je za svjetskim trendovima razvoja. Dok su se u svijetu prvi pojavni oblici nautičkog turizma pojavili već u 17. stoljeću, u Hrvatskoj se prvi put pojavljuju u 19. stoljeću. Može se reći kako se nautički turizam razvijao paralelno s razvojem pomorstva na našoj obali i to neposredno nakon industrijske revolucije. Sve do sredine 80-tih godina 20. stoljeća razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj imao je sporiju dinamiku razvoja u usporedbi s ostalim zemljama u okruženju. Tih 80-tih godina osniva se veći broj marina i udruženja nautičara, a nautički turizam postaje sve popularniji. Kao zametak nautičkog turizma na istočnoj obali Jadrana može se uzeti uspostavljanje parobrodske linije Trst

– Dubrovnik – Krf koja je od 1820. godine povezivala ova tri grada. Došlo je i do povezivanja Trsta i Rijeka uvođenjem prijevoznice linije koja je imala pristaništa u gradovima zapadne Istre. Za to je bio najzaslužniji strani kapital koji je ulagao u nove brodove, a najveće investicije su stizale iz Austrije. Odnosno društvo „Lloyd“. Iako je primarno njihov fokus bio na prijevozu putnika i robe, ovi investitori su prvi počeli s organiziranim izletima za putnike. Turisti su na brodu boravili preko 10 dana, a prihvatni kapaciteti takvih brodova bili su od 40 do 150 putnika što je za one pojmove bilo obilježje masovnosti. Godine 1871. izgrađen je prvi hrvatski parobrod, nazvan „Hrvat“, a služio je potrebama parobrodarskog društva iz Senja. Brod je bio dugačak 35 metara, imao je nosivost 60 tona, a maksimalna brzina koju je mogao postići bila je 10 čvorova.⁴² Pomorske politike u bivšoj državi bile su više usmjerene na razvoj trgovačkih nego nautičkih luka. Prve četiri marine izgrađene su tek sredinom 60-tih godina koje su imale pojedinačni kapacitet od 150 vezova te je tada ostvaren promet od preko 1500 stranih plovila što je označilo početak razvoja suvremenog nautičkog turizma na našim prostorima. Pojam chartera prvi put se spominje 1930-tih u Nizozemskoj, dok su pioniri charter djelatnosti na ovim prostorima su tvrtke: ACI, SAS, AYC, Coning, Moorings i dr. Značajna godina za nautički turizam bila je 1982. kada je osnovan ACY (Adriatic Club Yugoslavia) koja u kratkom vremenskom razdoblju izgrađuje čak 16 marina s ukupnim kapacitetom od 4730 veza. Tada je razvijen sustav marina duž cijele obale od Istre do Dubrovnika. Nakon toga nautički turizam na ovim prostorima doživljava preporod, a javljaju se i počeci privatnog nautičkog turizma koji počinje djelovati kroz sportske lučice tj. kroz privatne tvrtke koje su iznajmljivale svoje i tuđe brodove (crni charter). Nakon što je pokušaj formiranja vlastite flote propao, ACY se odlučuje odrediti kao čista nautička tvrtka koja upravlja svojim marinama na jadranskoj obali.

Od tada do početka ratnih zbivanja 90-tih godina broj marina i inozemnih plovila u jadranskom akvatoriji bilježi konstantni rast. Zbog ratnih zbivanja u prvoj polovici 90-tih godina u Hrvatskoj razvoj turizma je bio onemogućen. Normalizacija stanja ponovo omogućuje razvoj turističke djelatnosti na našoj obali, a oporavak nautičkog turizma bilježio je veće stope rasta u usporedbi s drugim granama turizma. Kako bi došlo do promocije i unapređivanja nautičkog turizma u Hrvatskoj osniva se 1991. godine „Udruga hrvatskih marina“, a kao pomoć u rješavanju problema vezanih za poslovanje u nautičkom sektoru 1994. osnovano je „Udruženje nautičkog turizma“. U novijoj povijesti razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj može se promatrati kroz dva razdoblja. Prvo razdoblje obilježeno je donošenjem akta „Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma“ te je to razdoblje završilo ulaskom u novo tisućljeće. U

⁴² Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., p. 186

drugoj fazi izostale su jasne smjernice razvoja nautičkog turizma od strane države koja nije donijela potrebnu strategiju razvoja. ACY tada postaje ACI (Adriatic Club International), a pod tim imenom posluje i danas. Iako bez jasne strategije, u Hrvatskoj se ipak spontano dogodio razvoj nautičkog turizma i to prije svega zbog ulaska svježeg domaćeg i stranog kapitala. Na jadranskoj obali spontano su se počele razvijati marine, a njihovo je poslovanje bilo obilježeno velikim godišnjim oscilacijama. Takve oscilacije bile su prisutne sve do 2005. godine, a tada se pojavljuje i državni angažman oko smjernica razvoja nautičkog turizma. Državni angažman uključivao je niz zakona, pravilnika te uredbi sa zakonskom snagom koje su ucrtale jasan put razvoju nautičkog turizma. Sporan je zakon o koncesiji koji je manjkav, a upravo on predstavlja ključan zakon za razvoj nautičkog turizma. Sama strategija razvoja nautičkog turizma predstavlja regionalni koncept razvoja koji se zasniva na županijskim prostornim planovima. Sve ovo dovodi do zaključka kako se nautički turizam u Hrvatskoj uspješno razvija i predstavlja generator razvoja i pored činjenice da nema jasno definirane pomorske politike i strategije što govori o visokom stupnju važnosti ove turističke grane.⁴³

4.2. PRIRODNE PRETPOSTAVKE ZA RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Logično je kako najvažnije prirodno – geografske elemente za razvoj nautičkog turizma čine more i priobalje. Također, osnovu prirodnog razvitka nautičkog turizma sačinjavaju prirodno – geomorfološke forme, hidrografska svojstva, reljef priobalja te klimatske osobine područja. Mnogobrojne uvale i otoci na Jadranu predstavljaju jedan od najprivlačnijih elemenata nautičkog turizma, ali i općenito predstavljaju turistički adut Jadrana. Mogućnost krstarenja, istraživanja netaknute prirode i skrivenih uvala ono je što privlači nautičare.⁴⁴

Prednost Hrvatske kao destinacije za nautičare je u tome što dalmatinski tip obale u kojem se otoci pružaju usporedno s Dinaridima predstavlja idealno odredište za nautičare. Ukupna dužina hrvatske obale iznosi 6176 km od čega 4398 pripada obali otoka, a ukupno je 1244 otoka, otočića, hridi.⁴⁵ Kao najprivlačnije destinacije ističu se područja koja su pod

⁴³ Ibidem

⁴⁴ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Split, 2002., p. 35.

⁴⁵ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, op.cit., p.7

kategorijama zaštite radi svoje biološke diverzifikacije te istaknutog krajolika. Nacionalni parkovi posebno su zanimljivi nautičarima, a najposjećeniji su Brijuni, Kornati i Mljet te Telašćica i Lastovsko otočje, a od svih nacionalnih i parkova prirode najposjećeniji su Kornati koji zbog svojih reljefnih obilježja čine pravi raj za nautičare.



Slika 3. Nacionalni park Kornati

Izvor: <https://bit.ly/3f4q0VF> (1.8.2020.)

Jadransko more zatvoreno je more te kao takvo čini jedinstven i osjetljiv morski ekosustav koje svoje osobinama čini razliku od ostatka Sredozemnog mora. Ono što ga razlikuje je bogatstvo života, čistoće, biološka raznolikost te endemske vrste. Jadransko more tako ima status posebne subregije u okviru Sredozemnog mora.⁴⁶

4.3. PRAVNI OKVIRI ODRŽIVOG NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Za pravilan razvoj nautičkog turizma potrebno je donijeti odgovarajuće smjernice, pravilne dugoročne pomorske politike te urediti pravno – zakonodavni sadržaj iz područja koje se tiče nautičkog turizma. Nautički turizam ulazi u različite gospodarske sektore i djelatnosti kao što su pomorstvo, iznajmljivanje i smještaj brodova, razne uslužne djelatnosti i slično. Također, za izgradnju temeljne infrastrukture nautičkog turizma potrebno je uzeti u obzir različite zahtjeve i propise ih različitih područja, a neka od tih područja su prostorno uređenje, zaštita okoliša i sigurnosti. Reguliranje nautičkog turizma obavlja se uz pomoć dvije osnovne vrste zakona, pravnih propisa i odredbi:

- Opći pomorski zakoni, pravni propisi i uredbe za uređivanje raznih oblasti pomorstva kojima se rješavaju različita posredna i neposredna pitanja iz nautičkog turizma

⁴⁶ Narodne Novine, Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske, Zagreb, 20. veljače 2009

- Posebni zakoni, pravni propisi, uredbe o kodeksi kojima se neposredno nominiraju pojedine aktivnosti u nautičkom turizmu⁴⁷

Ovim se zakonima reguliraju pravila i odnosi unutar djelatnosti nautičkog turizma, a usmjereni su na organizaciju pomorske uprave, luka, plovidbe, posade i putnika, osiguranja i drugo. Izrazito je važno da organi koji donose zakone vezane uz nautički turizam razumiju samu problematiku nautičkog turizma jer ukoliko se propisi ne donose sukladno realnim problemima sva ulaganja i društveno – ekonomski pozitivni elementi postaju ograničavajući elementi razvoja.

Poslovanju nautičkog turizma u interesu je očuvanje morskog obalnog pojasa i mora u granicama koncesije što je izrazito važno za održivi razvoj. Za održivi razvoj nautičkog turizma od velikog su značaja zakoni koji se odnose na prostorno uređenje i zaštitu okoliša, a to su:

- Zakon o prostornom uređenju (NN 30/94 , 68/98, 61/2000, 32/2002, 100/2004)
- Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (NN 128/04)
- Nacionalna strategija zaštite okoliša (NN 46/02)⁴⁸

Temeljna obilježja investicijskih ciklusa u lukama nautičkog turizma koje posluju u uvjetima koncesija je snažna investicijska aktivnost u ranim godinama poslovanja i izrazit pad investicija do dvadesete godine poslovanja, a razlog tome je ugovor o koncesiji koji se najčešće dodjeljuje na razdoblje od 3 – 35 godina.⁴⁹ Zakonska regulativa često zanemaruje faktor održivog razvoja pa su propisi po tom pitanju često manjkavi, a najčešći problemi s održivim razvojem koji se javljaju su nedostatak gornjeg reda limita vezova na Jadranu, sidrenje van označenih zona, ilegalni charter, odnosno ilegalno iznajmljivanje plovila i slično.

Kako su marine najvažniji objekti u poslovanju nautičkog turizma, tako one imaju svoj pravni režim koje uređuje koncesionar, odnosno korisnik luke. Kao glavne smjernice vođenja marine moraju se uvažavati odredbe propisane zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama. Uz ovaj zakon tu su i odredbe drugih posebnih zakona koji reguliraju izgradnju i vođenje takvih luka.

Luke nautičkog turizma zapravo predstavljaju mozaik sastavljen od djelatnosti plovidbe, pomorstva i turizma jer su turisti korisnici samih tih usluga. U praksi navedene

⁴⁷ Favro S., Kovačić M., op.cit., p. 206

⁴⁸ Ibidem

⁴⁹ Ibidem

djelatnosti često ne trebaju nužno surađivati pa je iz tog razloga za pravnu regulativu i ispravno funkcioniranje marina brinu dva ministarstva, a to su ministarstvo nadležno za turizam te ministarstvo nadležno za pomorstvo i promet. Važno je da ta dva nadležna ministarstva međusobno surađuju prilikom donošenja propisa koji su vezani uz nautički turizam jer je bitno jednako brinuti o upravljanju pomorskim dobrom, koncesijama kao i o turističkim djelatnostima koje se tiču pružanja usluge turistima nautičarima. U takvim situacijama izrazito je bitno uspostaviti dobru pravnu regulativu kojom će se precizno odrediti pravni status i djelatnosti luka nautičkog turizma. Uslijed neusklađenih pravnih propisa i borbom s birokracijom investitori često usmjeravaju svoja financijska sredstva prema konkurentskim zemljama na Mediteranu koje imaju bolju pravnu regulativu te lakše i brže puštaju strani kapital u svoje zemlje.⁵⁰

Međunarodno zakonodavstvo hijerarhijski je iznad nacionalnih zakona pa tako svaki nacionalni zakon mora biti u skladu s međunarodnim zakonodavstvom što je slučaj i kada je riječ o zakonima koji se tiču nautičkog turizma. Republika Hrvatska pristupila je i potpisala gotovo sve međunarodne konvencije, a njezino se zakonodavstvo također mora usklađivati i sa zakonima Europske Unije. Za sve djelatnosti vezane uz pomorstvo najvažniji je zakon Pomorski zakonik te Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, ali i drugi podzakonski akti, regulative te opće odredbe koje se vezuju uz problematiku mora i pomorstva. U Hrvatskoj je na snazi MARPOL konvencija koja stoji za najpotpuniji međunarodni dokument o sprečavanju onečišćenja mora i morskog okoliša. Ovu konvenciju potpisale su 136 države čija flota sadrži 98% svjetske brodske tonaže čime je učinjen veliki korak prema održivom pomorstvu i zaštiti mora. Republika Hrvatska ovu konvenciju potpisala je 9. listopada 1991. godine.⁵¹

Europska plava zastava je međunarodna nagrada koja predstavlja važan projekt zaštite mora te morskog okoliša i priobalja, a njezin osnivač je međunarodna zaklada za odgoj i obrazovanje za okoliš (Foundation for Environmentl Education). U aspektu održivog razvoja luka nautičkog turizma plava zastava predstavlja važan faktor koji promovira marine te je ona kao takva pokazatelj očuvanog, uređenog te sigurnog okoliša namijenjenog odmoru, zabavi i rekreaciji. Ukoliko neka marina želi biti dobitnik plave zastave bitna je izrazita i neprekinuta

⁵⁰ Hlača V., Nakić J.: Pravni status marina u Republici Hrvatskoj, 2010. g., p. 10

⁵¹ Bićanić Z.: Zaštita mora i morskog okoliša, Osobna naklada, Split, 2003., p. 253

briga o okolišu, a plavu zastavu imaju mogućnost dobiti one marine koje zadovoljavaju navedene kriterije:

- Poštivanje europske direktive o kakvoći voda za kupanje
- Plaža ili luka ne smije biti ugrožena po pitanju otpadnih voda i ispusta
- Okoliš luke mora biti uređen sukladno prostornom planu
- Ne smije postojati vidljivo onečišćenje mora
- Moraju postojati razrađeni planovi intervencije za iznenadna onečišćenja od strane lokalne samouprave⁵²

Plava zastava za marine je jedini instrument u Europi koji se odnosi na ekologiju luka nautičkog turizma. Dugoročni europski cilj je da svaka marina bude ponosni vlasnik Plave zastave. Domaće marine su se u ovaj projekt uključile 1998. godine, a osim za marine, plave zastave dodjeljuju se i za plaže. U 2019. godini Plavom zastavom u Hrvatskoj nagrađeno je 95 plaža i 27 marina. U Primorsko – goranskoj županiji čak je pet marina dobitnica plave zastave u 2019. godini od kojih su četiri ACI marine (Opatija, Cres, Rab i Supetarska Draga) te marina „Punat“.



Slika 4. Marina "Punat"

Izvor: <https://bit.ly/2OWU4HY> (2.8.2020)

⁵² <https://bit.ly/3jJJDps>

Vezano uz druge europske standarde za zaštitu okoliša (ISO:14001) kod luka nautičkog turizma jedino je marina Punat implementirala taj standard, a plan je da bi taj standard trebale implementirati i primjenjivati i sve druge luke nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Jedan od oblika zaštite okoliša također su i razne studije o utjecaju zahvata na okoliš čija je svrha regulirati i minimalizirati potencijalna onečišćenja. Studija bi trebala služiti kao garancija da izgradnja određenih luka nautičkog turizma ili luka otvorenih za javni promet sukladna očuvanju i održivosti okoliša te da ne utječe na biološku ravnotežu mora i morskog okoliša. Voditelji projekta izgradnje luka nautičkog turizma imaju obavezu izraditi studiju o utjecaju na okoliš koja nudi nekoliko potencijalnih rješenja poboljšanja postojećeg stanja te analizu relacija između buduće marine i njezinog okruženja.⁵³

Pomorstvo i turizam dvije su osnovne djelatnosti koje obavljaju luke nautičkog turizma, a njihov fokus je upravo na turistima, odnosno nautičarima turistima koje se širokom ponudom nastoji zadovoljiti te im se pružaju usluge kao što su siguran privez, opskrba plovila i posade te sve druge usluge koje su u svezi s pomorstvom i turizmom. Ponekad je zakonski teško popratiti simbiozu ovih dviju djelatnosti pa dolazi do proturječnih zakonskih akata koji čak mogu i otežati poslovanje luka nautičkog turizma. Kako bi tako nešto izbjeglo potrebo je donijeti kvalitetna zakonska rješenja koja će uskladiti ove djelatnosti i na taj način omogućiti daljnji nesmetani razvoj nautičkog turizma.

Što se zakonskog okvira tiče, ono što je najvažnije poznavati prilikom planirana izgradnje luka nautičkog turizma jest Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama zajedno s njegovim izmjenama i dopunama. U Republici Hrvatskoj oko ovog zakona često dolazi do neslaganja oko stručnjaka i posebno je osjetljivo pitanje pomorskog dobra koje u Hrvatskoj predstavlja javno dobro, odnosno nešto što svi imaju pravo koristiti. Za korištenje pomorskog dobra u gospodarske svrhe dodjeljuju se koncesije sukladno zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, lokacijskoj dozvoli te drugim dokumentima prostornog uređenja. Sama luka nautičkog turizma gradi se na prostoru pomorskog dobra i njezina izgradnja ne bi bila moguća bez gospodarske eksploatacije pomorskog dobra. Pravni propisi koji su vezani uz izgradnju luka nautičkog turizma jesu:

- Zakon o gradnji (NN 153/13, 20/17, 39/19, 125/19)
- Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13, 65/17, 114/18, 39/19, 98/19)

⁵³ Utjecaj nautičkog turizma na Jadransko more i obalu, Šibenik, 2. Adriatic Boat Show, 2009., p. 25

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16, 98/11)
- Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 65/11, 56/13, 26/15, 17/19)
- Uredba o procjeni zahvata na okoliš (NN 80/13, 153/13)
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN 158/03)⁵⁴

Na Jadranu se događa situacija u kojoj rast broja plovila nautičara ne prati odgovarajući porast broja nautičkih vezova u marinama. Zbog situacije u kojoj potražnja nadmašuje ponudu marine se nalaze u situaciji da neprestano moraju povećavati cijene za godišnje vezove i na taj način generiraju profit. Vezano uz Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama važno je obratiti pažnju na dvije stvari, a to su:

- Koncesijsko odobrenje za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru
- (Ne)izgradnja novih nautičkih vezova i marina⁵⁵

Zahtjev za koncesiju predaje pravna ili fizička, a samu koncesiju dodjeljuju vijeća ovlaštena za pružanje koncesijskog odobrenja gradova ili općina. Koncesijska naknada uplaćuje se u proračun općine ili grada na čijem području se nalazi konkretno pomorsko dobro.

Tako zakonsko uređenje ne ide u prilog čarterašima zbog toga jer oni plaćaju određenu naknadu gradu ili općini za koncesijska odobrenja na temelju kojih iznajmljuju plovila koja su vezana u marinama, odnosno na konkretnom dijelu pomorskog dobra koji se stavlja izvan funkcije opće upotrebe i stavljen je na raspolaganje u privredne svrhe pravnim ili fizičkim osobama. U trenutku kada se plovilo iznajmi ono napušta marinu i nalazi se van nadležnosti općina i gradova koje su izdale koncesijsko odobrenje i u čiju korist se generira naknada za korištenje pomorskog dobra koje je stavljeno van opće uporabe i za upotrebu pomorskog dobra koje je izvan nadležnosti davatelja koncesije. Plaćanjem veza u marinama čarteraši su podmirili sve obaveze prema općini ili gradu kada je riječ o korištenju pomorskog dobra jer su platili dio pomorskog dobra koji im je ustupljen da se koristi za charter plovila. Dio stručnjaka zalaže se za donošenje novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama u kojem bi izostala koncesijska odobrenja za iznajmljivanje plovila, ali tome se protive jedinice lokalne samouprave jer na taj način gube značajne prihode. Poželjno je da iznajmljivanje plovila prestane biti dio djelatnosti marina kako bi se regulirala cijena vezova koja u posljednjem

⁵⁴ Mađer B.: Čarter i pomorsko dobro (www.pomorskodobro.com)

⁵⁵ Ibidem

desetljeću konstantno raste, te je potrebno osigurati pravnu sigurnost i povoljne uvjete u korist investicija u nautičkom turizmu.⁵⁶

Uz problematiku koncesijskih odobrenja važna je i problematika (ne)izgradnje nautičkih vezova u lukama nautičkog turizma. Izostanak jasnih strategija u prethodnim desetljećima doveo je do ovog problema u sadašnjosti. Razlog tome je leži u činjenici da se u prošlosti nije razmišljalo o novim vezovima jer su cijene vezova bile relativno niske, a cijela djelatnost chartera se dešavala u „sivo-crnoj“ zoni. Bile su potrebne određene promjene u zakonodavstvu, a ta promjena je stigla 2005. godine kada na snagu stupa novi Pomorski zakonik kojim se napokon staje na kraj crnom charteru u Hrvatskoj. Problematika je u tome što broj novih adekvatnih vezova ne raste istom dinamikom kao i broj novih plovila u charteru te broj stranih plovila. Ukupna površina akvatorija luka nautičkog turizma u posljednjim desetljećima smanjila se za gotovo 350.00 m², a unatrag nekoliko godina sagrađeno je manje od desetak novih marina. Zbog toga su marine godinama dizale cijene vezova i drugih usluga u marinama kako bi izravnale krivulju ponude i potražnje. Danas postoje određene promijene u načinu formiranja cijena. Cijene se određuju prema kategoriji plovila unutar marina, a takvo formiranje cijena rezultiralo je povećanjem cijena u usporedbi s ranijim godinama.⁵⁷ Ono što charter tvrtke zahtijevaju od državnih vlasti da se donese novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama preko čega bi im se osigurali uvjeti za izgradnju vlastitih baza i vezova za plovila. Drugo rješenje kojim bi tvrtke mogle dobiti vlastite vezove jesu turistička privezišta. Postoji mogućnost dobivanja koncesije kroz turističko privezište na zahtjev koje je predviđeno u nacrtu prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Takvo rješenje se često koristi u nekim dijelovima luka otvorenih za javni promet koje za vrijeme turističke sezone jedan dio svoje operativne obale prenamijene za vezivanje plovila u tranzitu. Postoji mogućnost da se odobri charter plovilima vezivanje na tim dijelovima luka otvorenim za javni promet tijekom cijele godine, te mogućnost da se putem podoncesija charter poduzećima omogući upravljanje dijelovima luka otvorenim za javni promet⁵⁸

⁵⁶ Ibidem

⁵⁷ Ibidem

⁵⁸ Ibidem

4.4 POLOŽAJ NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE U MEDITERANSTKOM OKRUŽENJU

Danas nautički turizam predstavlja jedan od najperspektivnijih i najprofitabilnijih turističkih grana u Hrvatskoj. Ponuda nautičkog turizma nije usko vezana samo uz marine i iznajmljivanje plovila već ona čini skup mnogih drugih djelatnosti koje su na mnoge načine vezane uz nautički turizam. Na taj način nautički turizam generira rast i razvoj djelatnosti koje su vezane uz njega, ali i podiže razinu zaposlenosti u djelatnostima kao što su trgovina, promet, ugostiteljstvo, razni servisi i slično. Kako bi se prepoznao potencijal i definirala tržišna pozicija Hrvatske kao zemlje nautičkog turizma treba razmotriti sve prednosti i nedostatke neke zemlje iz različitih perspektiva koji bi mogli utjecati na razvoj ili zastoj nautičkog turizma u nekoj zemlji. Također je potrebno razmotriti konkurentsko okruženje naše zemlje, koju su naše prednosti ili nedostaci pred konkurentskim zemljama.

Čimbenici koji mogu utjecati na razinu konkurentnosti nautičkog turizma mogu se podijeliti na dvije osnovne skupine čimbenika:

1. Opći čimbenici pod koje spadaju: klima, razvedenost obale, netaknuta priroda i dr.
2. Posebni čimbenici pod koje spadaju: prometna dostupnost, opremljenost luka, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe, ponuda sadržaja unutar luka nautičkog turizma, educiranost osoblja, cijena usluga i dr.⁵⁹

Svaka od mediteranskih zemalja ima jednake prilike za uspjeh u turizmu, pa tako i u nautičkom turizmu. Mediteranske zemlje koje za Hrvatsku predstavljaju konkurenciju u nautičkom turizmu su Italija, Francuska, Španjolska, Crna Gora i Slovenija. Neotuđiva prednost Hrvatske i ono što je čini iznimno konkurentnom na tržištu nautičkog turizma zasigurno je izrazito razvedena obala s mnogobrojnim uvalama i otocima, a jedino još Grčka i Turska imaju ovakvu geografsku prednost. Da Hrvatska nije u dovoljnoj mjeri iskoristila sve svoje prednosti govori činjenica kako zemlje zapadnog Mediterana, kao što su Italija, Francuska i Španjolska, imaju znatno razvijeniju i pripremljeniju ponudu nautičkog turizma. Razlog tome jesu pravovremeno i jasno definirane strategije razvoja nautičkog turizma u tim zemljama. Iako geografski najbliže, Slovenija i Crna Gora predstavljaju najmanju konkurenciju hrvatskom nautičkom turizmu zbog relativno kratke obale u usporedbi s Hrvatskom. To ne znači da ne

⁵⁹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, op.cit., p.8.

moгу ostvariti značajne prihode od nautičkom turizmu, pogotovo ako se okrenu luksuznom, s ne masovnom nautičkom turizmu.

Turistička potražnja je izrazito osjetljiva na cijene usluga koje unutar nautičkog turizma obuhvaćaju:

- Troškovi dnevnog veza/tranzitnog veza/godišnjeg veza za pet različitih dužina/veličina broda
- Troškovi najma broda za dvije veličine broda u vrijeme najveće potražnje

Postoje dva elementa kojima se formira konkurentnost nautičkog tržišta kao turističkog proizvoda, a to je cijena usluge i na temelju iznesenih stavova nautičara o 13 elemenata ponude koje se vezuju uz nautički turizam pošto i sama percepcija može utjecati na uspješnost prodaje turističke usluge. Sve mediteranske zemlje približno su jednako privlačne turistima, tj. sve su obuhvaćene umjerenom tropskom i sredozemnom klimom tako da taj čimbenik postaje irelevantan pa se konkurentnost mjeri na temelju drugih općih pokazatelja u konkretnoj destinaciji. Zbog toga se za mediteranske zemlje konkurentnost analizira kroz sljedeće faktore:

- Ponuda nautičkog turizma vezano uz kapacitete i broj vezova
- Cijena usluga nautičkog turizma, primarno stalnih i tranzitnih vezova te najma broda
- Stavovi nautičara o elementima nautičke ponude Hrvatske u odnosu na druge zemlje⁶⁰

Italije je definitivno jedna od mediteranskih zemalja koja se može pohvaliti svojim nautičkim turizmom. Njezine tri regije imaju izlaz na Jadransko more te je na njima registrirano više od 30 000 stalnih vezova za nautičare. Pokraj povijesnih, kulturnih i socijalnih elemenata koji su bitni za razvitak nautičkog turizma. Italija raspolaže specijaliziranom opremom u lukama te educiranom radnom snagom. Italija brine oko razvoja nautičkog svojim državnim poticajima i protekcionizmom. Ono što ide u prilog razvitku talijanskog nautičkog turizma je znatno pojednostavljena zakonska regulativa kao i plaćanje poreza, registracija plovila i drugo. Grčka je zemlja koja je izrazito orijentirana na more s obzirom da je okružena s četiri mora pa ne čudi činjenica da je ona jedna od najvećih turističkih velesila na svijetu, puna plovila kojima kao takvima nije lako pronaći smještajne kapacitete za nove vezove. Zbog toga je Grčkoj hitno potrebna ispravna strategija kojom bi se omogućilo povećanje kapaciteta za smještaj plovnih

⁶⁰ Ibidem

jedinica. Francuska je također jedna od najrazvijenijih turističkih destinacija Europe, ali i svijeta, koja ima izlaz i na Mediteran i na Atlantik pa s toga predstavlja i jednu od najjačih destinacija za nautički turizam u Europi. Francuska ima izrazito dugu tradiciju nautičkog turizma tako da su njihovi kapaciteti popunjeni tijekom cijele godine pa ne ovise o ljetnoj sezoni kao neke druge mediteranske zemlje. Da je nautički turizam u Francuskoj na zavidnoj razini svjedoči i činjenica da je na samo 200 km francuske obale izgrađeno približno 30 marina s približno 22 000 vezova. Turska za razliku od ostalih mediteranskih zemalja nikad nije bila orijentirana na more pa tako nikad nije ni predstavljala značajniju pomorsku silu. U novije vrijeme Turska je počela ulagati u svoje turističke kapacitete pa tako i u nautički turizam, a zbog velikog potencijala kojeg posjeduje godišnje privuče oko 750 000 plovila koja plove Mediteranom.⁶¹

Ono što valja istaknuti kao najveće prednosti Hrvatske nad konkurentskim zemljama u okruženju jest razvedena obala, čistoća mora, klimatski uvjeti, prirodne znamenitosti te prostorni raspored luka nautičkog turizma. Hrvatska važi za jednu od sigurnijih zemalja tako da i ta činjenica ulazi u prednosti kao socijalni element. Najveći nedostaci hrvatskog nautičkog turizma jesu dostupnost primjerenih vezova, cjenovna nekoordiniranost, ponuda čartera, cjelokupna turistička i ugostiteljska ponuda i itd.

U ponudi vezova za nautičke plovne objekte u Hrvatskoj u odnosu na mediteranske zemlje udio Hrvatske iznosi oko 6,9%, Francuske 47,3%, Italije 10,4%, Grčke 6,4%, Turske 4,9% te ostale mediteranske zemlje sa zanemarivim udjelom. S obzirom na duljinu obalne crte, Hrvatska posjeduje 2,6 nautička veza po kilometru, Francuska čak 64, Italija 3,1, Grčka 1,1, Turska 2,3 itd.⁶² Kroz ove pokazatelje vidljivo je kako Hrvatska posjeduje udio obalne linije dvostruko veći od broja vezova, dok Francuska ima suprotnu relaciju, tj. znatno veći udio broja vezova od same duljine obale. Takvi podaci govore nam da Hrvatska posjeduje mnogo neiskorištenog potencijala te postoji prostor za napredak u kojem može povećati svoju konkurentsku prednost na tržištu nautičkog turizma.

Analizom elemenata nautičke ponude može se zaključiti:

- Najveće prednosti Hrvatske su socijalni i opći čimbenici ponude u koje pripadaju čistoća mora, očuvana obala, biološka raznolikost, sigurnost i slično.

⁶¹ Ibidem

⁶² Ibidem

- Nedostatci Hrvatske su nedovoljna nautička ponuda u određenim segmentima kao što su ugostiteljska ponuda, kapaciteti, opremljenost luka i dr.
- Najveća prednost Italije nad Hrvatskom je ponuda kapaciteta, opremljenost luka te ugostiteljska ponuda.
- Prednosti Francuske i Španjolske nad Hrvatskom jesu duga nautička tradicija, prostorni raspored, gostoljubivost te ugostiteljska ponuda.
- Prednost Grčke nad Hrvatskom je potpunija turistička ponuda.
- Glavna prednost Turske nad Hrvatskom leži u opremljenosti marina, ugostiteljskoj ponudi te vrijednost za novac ukupne nautičke ponude.
- Crna Gora i Slovenija ne predstavljaju konkurente Hrvatskoj.⁶³

Kao glavni nedostatak uglavnom se ističe nekompletna ugostiteljska ponuda te cijena dnevnog veza. Može se zaključiti kako je nautički turizam u Hrvatskoj konkurentan te da također postoji mnogo prostora za daljnji napredak nautičkog turizma. Strategije daljnjeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj trebale bi se temeljiti na održivom razvoju nautičkog turizma kako ne bi došlo do nepovratnog narušavanja prirodne osnove.

4.5 ANALIZA STANJA RAZVOJA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

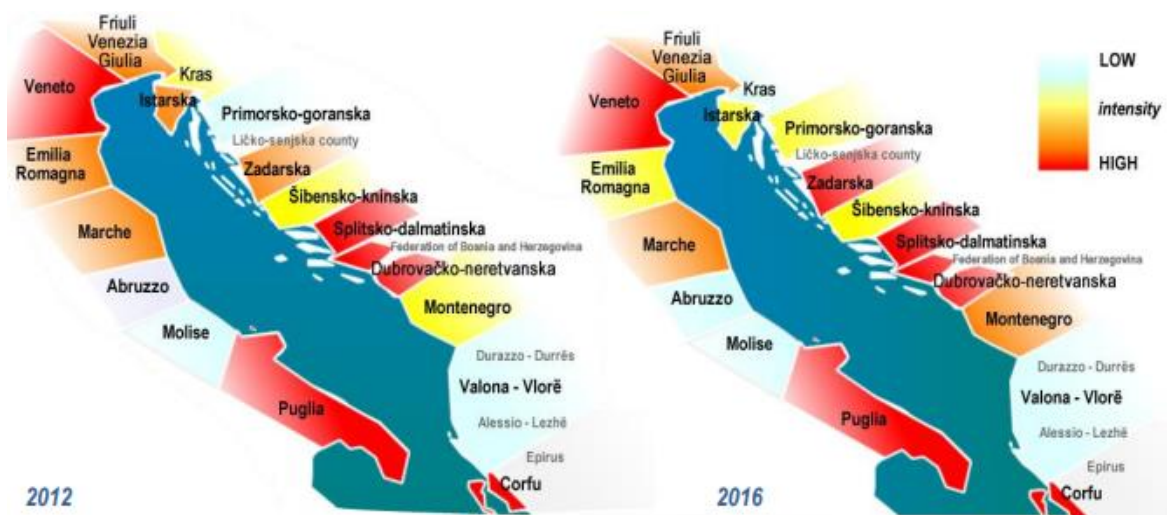
Duga pomorska tradicija i reljefne značajke hrvatske obale predstavljaju osnove za razvoj nautičkog turizma na hrvatskoj obali. Za nautički turizam važan preduvjet za ubrzani razvoj te pozitivno poslovanje je atraktivna destinacija, odnosno privlačnost destinacije. Hrvatska kao destinacija zadovoljava ove preduvjete te postaje jedna od omiljenih destinacija nautičara. S povećanjem broja nautičara javlja se i potreba za izgrađivanjem novih vezova i ostale pripadajuće infrastrukture. Smjernice razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj opisane su u strategiji razvoja nautičkog turizma i akcijskom planu razvoja nautičkog turizma.

Posljednji dostupni podaci iz „*Adriatic Sea Tourism Report*“ navode kako Mediteran raspolaže s više od 330 jedinica za smještaj plovila te više od 80 000 vezova. Nakon oporavka od velike ekonomske krize u 2009. godini cijeli Jadran može se pohvaliti s rastom broja krstarenja, a manje oscilacije zabilježene su 2014. godine. Marine također bilježe povećanje broja gostiju nakon izlaska iz krize, a prisutan je i povećani ciklus investicija u marine. Ovi

⁶³ Ibidem

podaci bilježeni su prije dolaska krize koju je uzrokovala pandemija korona virusa tako da će podaci za 2020. godinu biti znatno drugačiji te je moguće da će biti slični onima iz kriznih godina početkom desetljeća.

Na sljedećoj slici prikazana je promjena intenziteta nautičkog turizma u četiri godine, odnosno između 2012. i 2016. godine, za svaku jadransku regiju zasebno. Na slici je vidljivo kako su najveće promjene uočljive u Primorsko – goranskoj županiji, Zadarskoj županiji te u Crnoj Gori. Intenzitet nautičkog turizma u tim regijama prije svega je porastao zbog povećanja broja dolaska kruzera, posebice u Rijeku, Zadar te Kotor. U izvještaju se navodi podatak kako je porast putovanja kruzerima u 2016. godini iznosio 5,5%. Iako su krstarenja prisutna cijele godine, i dalje postoji problem sezonalnosti jer se 85% ukupnog prometa dolaska kruzera ostvari između svibnja i listopada za vrijeme ljetne turističke sezone čime se stvara veliki priljev turista u destinaciju u kratkom vremenskom periodu.



Slika 5. Promjena intenziteta nautičkog turizma na Jadranu

Izvor: Risposte Turismo (2017), Adriatic Sea Tourism Report

Kako je već spomenuto, u Hrvatskoj je prisutan nedostatak broja vezova u lukama nautičkog turizma te se javlja potreba za izgradnju novih luka nautičkog turizma. Izgradnja je potrebna kako bi se povećala kvaliteta te upotpunila ponuda za turiste nautičare. Odabir same lokacije za izgradnju nove marine nije jednostavan jer treba uzeti u obzir mnogo kriterija, a najveća pažnja se pridodaje prostorno planskim kriterijima koji uvjetuju odabir lokacije.

Tablica 2. Kriteriji za odabir lokacije prilikom izgradnje nove luke nautičkog turizma

Za luke nautičkog turizma minimalnog kapaciteta (manje od 400 vezova)	Za luke nautičkog turizma maksimalnog kapaciteta (više od 400 vezova)
Prihvatna maritimna podobnost trenutnih lučica	Blizina većih gradova
Prihvat krutog i tekućeg otpada s plovila	Maritimna sigurnost
Ekološka učinkovitost	Razvijena prihvatna infrastruktura
Atraktivnost destinacije	Specijalne prometne pogodnosti
	Raznolika ponuda

Izvor: <https://bit.ly/39LcSUf> (10.7.2020)

Iako su ovi kriteriji važni prilikom odabira lokacije za izgradnju nove luke nautičkog turizma, njih ipak treba prilagoditi važećim zakonima i propisima koji se vezuju uz izgradnju. U Hrvatskoj su trenutni kapaciteti i razina usluge u kombinaciji s cjelokupnim razmještajem relativno loše usklađeni s potencijalima nautičkog turizma. Ono što predstavlja najveće nedostatke su neefikasna protekcija prirode, usklađen razmještaj kapaciteta s realnim mogućnostima te nedovoljna razina kvalitete usluge. Trenutno se najveća ponuda vezova nudi na srednjem Jadranu, a najbrža stopa gradnje novih vezova predviđa se u Istri, prije svega zbog relativne blizine emitivnih područja, prvenstveno Slovenija, Austrija i Italija. Osim Istre, i druge jadranske regije imaju veliki potencijal za razvitak nautičkog turizma, ali velika većina luka za nautički turizam u Hrvatskoj nema sažeto razrađenu ponudu pa većina luka nudi samo temeljnu ponudu, odnosno koriste se radi priveza brodica i to većinom u ljetnim mjesecima. To bi značilo da trenutne luke nemaju status luka nautičkog turizma jer su na njihovom lučkom području vezana većinom mala plovila koja ne generiraju konkretne multiplikativne efekte. Velikim plovilima često su privlačne marine uz velike gradove, no one zbog prostorne ograničenosti ne mogu ponuditi velike kapacitete za privez plovila. Za marine uz veće gradove trebalo bi se pronaći pametno rješenje koje bi omogućilo održivi razvoj luke zajedno s gradom, no problem je što se nautičke luke moraju nalaziti unutar zone turističke namjene ili unutar građevinskog područja.

U sljedećoj tablici je prikazano kretanje prometa krstarenja u četiri makro regije Mediterana od 2012. do 2016. godine. Najveće varijacije prisutne su na Crnom Moru gdje postoji značajan pad u prometu krstarenja od čak 88, 6% unutar četiri godine. Ovakav pad može se povezati s političkim zbivanjima u regiji, odnosno s rusko – ukrajinskim sukobom koji je destabilizirao regiju koja više ne predstavlja sigurnu destinaciju za nautičare. Crno More u ukupnom prometu krstarenja sudjeluje s najmanjim udjelom na Mediteranu. Što se tiče Jadrana, pad prometa prisutan je 2014. i 2015. godine kada dolazi do pada prometa i na cijelom Mediteranu. Godinu kasnije, 2016. godine dolazi do rasta prometa i jadranska regija ostvaruje porast od 4,7 %. Vodeće luke za krstarenja na Jadranu su Kotor, Venecija, Dubrovnik i Krf. Brodovi s više od tisuću putnika na hrvatskoj obali Jadrana pristaju isključivo u Dubrovniku te oni čine približno 47% svih ticanja zabilježenih na Jadranu. Osim Dubrovnika, velika ticanja zabilježena su još u Splitu, Rovinju i Korčuli, ali u puno manjem broju.⁶⁴

Regija s najvećim prometom krstarenja na Mediteranu je Zapadni Mediteran na kojem se odvija više od 50% cjelokupnog prometa na Mediteranu i jedina je mediteranska regija koja nema negativne promjene u prometu krstarenja u ove četiri godine.

Tablica 3. Varijacije prometa krstarenja na Mediteranu

regija/godina	2012	2013	2014	2015	2016	Srednja vrijednost (2012 – 2016)	Srednja vrijednost (2015 – 2016)
Zapadni Mediteran	18.546.398	18.857.996	17.971.531	19.641.139	20.077.7773	8,3%	2,2%
Jadran	4.859.013	5.177.572	4.604.764	4.532.940	4.746.762	- 2,3%	4,7%
Istočni Mediteran	3.261.421	3.583.558	3.022.838	3.516.851	2.604.421	-20,1%	-25,9%
Crno More	146.249	187.872	162.588	70.934	16.742	-88,6%	- 76, 4%
Ukupno	26.812.960	27.746.998	25. 761.721	27.761.864	27. 445.698	2,4	-1.1 %

Izvor: Izrađeno prema: <https://bit.ly/3ilnz2J>

⁶⁴ Institut za turizam, Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Zagreb, 2007.god., p.7

Vežano uz pokazatelje razvitka i dinamičnosti nautičkog turizma bitno je uzastopno pratiti sve pokazatelje koji se vezuju uz ponudu i potražnju u nautičkom turizmu. Prikupljanjem tih podataka bavi se državni zavod za statistiku koji izdaje statističke ljetopise za svaku godinu te institut za turizam koji vodi istraživanje „Tomas Nautika“ preko kojeg donosi zaključke o interesima i profilu nautičara koji ljetuju na našoj obali. Uz pomoć tih podataka dolazi se do spoznajama o trendovima na tržištu te se navode razlike u segmentima nautičke ponude i potražnje. Analize o nautičkom turizmu u Hrvatskoj trebaju se analizirati kroz trenutno stanje pomoću kvalitativne i kvantitativne analize kako bi se donijela ispravna strategija i perspektiva daljnjeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Kvalitativni pokazatelji razvoja nautičkog turizma su:

- Podaci o plovilu
- Podaci o ispitaniku
- Motiv odlaska na putovanje
- Trajanje boravka u zemlji
- Trajanje boravka u marini
- Način dolaska u zemlju⁶⁵

Kvantitativni pokazatelji razvoja nautičkog turizma:

- Intenzitet potražnje
- Troškovi brodova u marini
- Struktura potražnje
- Troškovi broda
- Ostali izdaci⁶⁶

⁶⁵ Gračan D., Alkier-Radinić R., Uran M.: „Strateška usmjerenja nautičkog turizma u EU“, Opatija 2011, p.315.

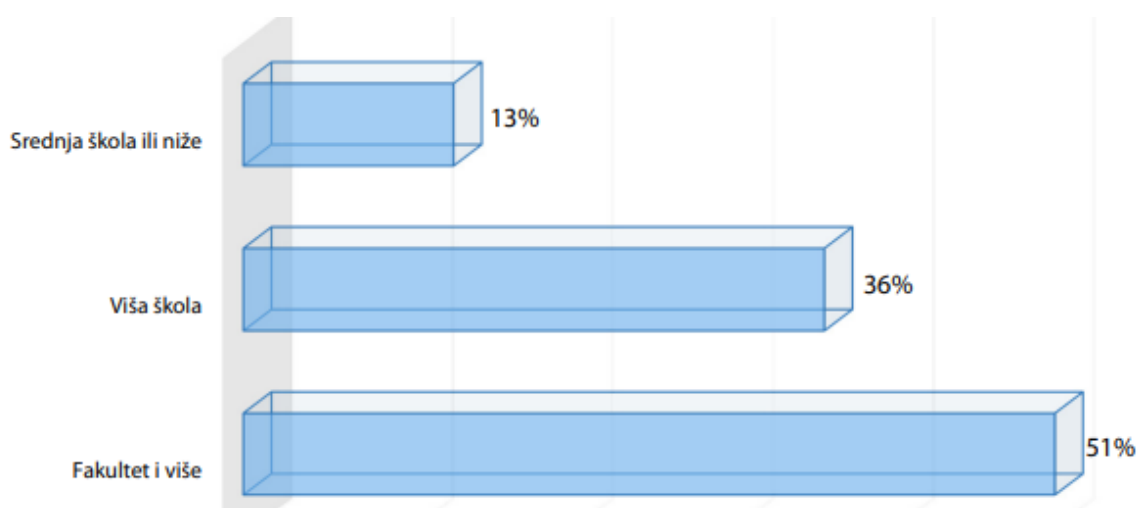
⁶⁶ Ibidem

4.6. KVALITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUČKOG TURIZMA

Kod kvalitativne analize stanja nautičkog turizma u Hrvatskoj važno je obuhvatiti cjelokupnu turističku potražnju i pomoću nje vršiti konstantno istraživanje čimbenika obilježja i motiva putovanja, odnosno boravka turista nautičara u marinama te na temelju tih istraživanja jasno definirati prednosti i nedostatke hrvatskog nautičkog turizma. Takvim istraživanjem bavi se institut za turizam koji predstavlja jasne kvalitativne pokazatelje nautičkog turizma u Hrvatskoj. Institut za turizam provodi istraživanje „Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj“ – TOMAS NAUTIKA Jahting u kojem se sabiru podaci o nautičkom turizmu tijekom turističke sezone, a u istraživanje su uključene marine duž cijele jadranske obale. Najnovije istraživanje Instituta za turizam javnosti bi trebalo biti dostupno krajem godine, a odnosit će se na turističku sezonu 2019. godine.

Sociodemografski profil nautičara jedan je od temeljnih kvalitativnih pokazatelja nautičkog turizma, a on uključuje društveni status ispitanika, stupanj obrazovanja, dob i spol te veličinu mjesečnih primanja.

Sljedeći grafikon dio je sociodemografskog profila nautičara koji prikazuje stupanj obrazovanja nautičara koji borave u hrvatskim marinama. Iz grafikona je vidljivo kako najveći broj nautičara koji borave u Hrvatskoj posjeduje fakultetsko obrazovanje, a oni ukupno čine preko 50% nautičara. Nakon njih u strukturi gostiju slijede turisti sa završenom višom školom, a najmanje je onih turista nautičara koji imaju završenu srednju ili samo osnovnu školu.

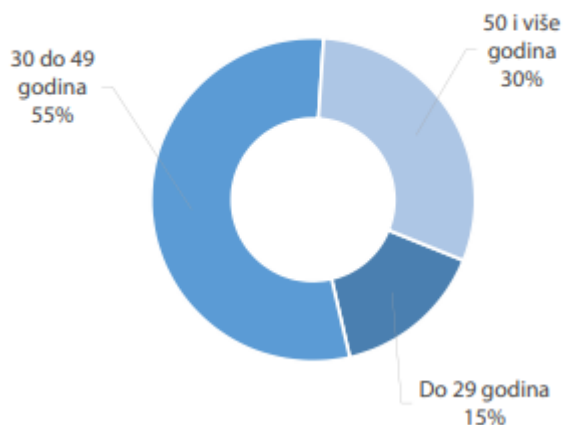


Grafikon 1.. Struktura obrazovanja nautičara u hrvatskim marinama

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2018

Iz grafikona koji prikazuje prosječnu dob turista nautičara vidljivo je kako najviše ima turista koji imaju između 30 do 49 godina te oni čine 55% gostiju u ukupnoj strukturi.

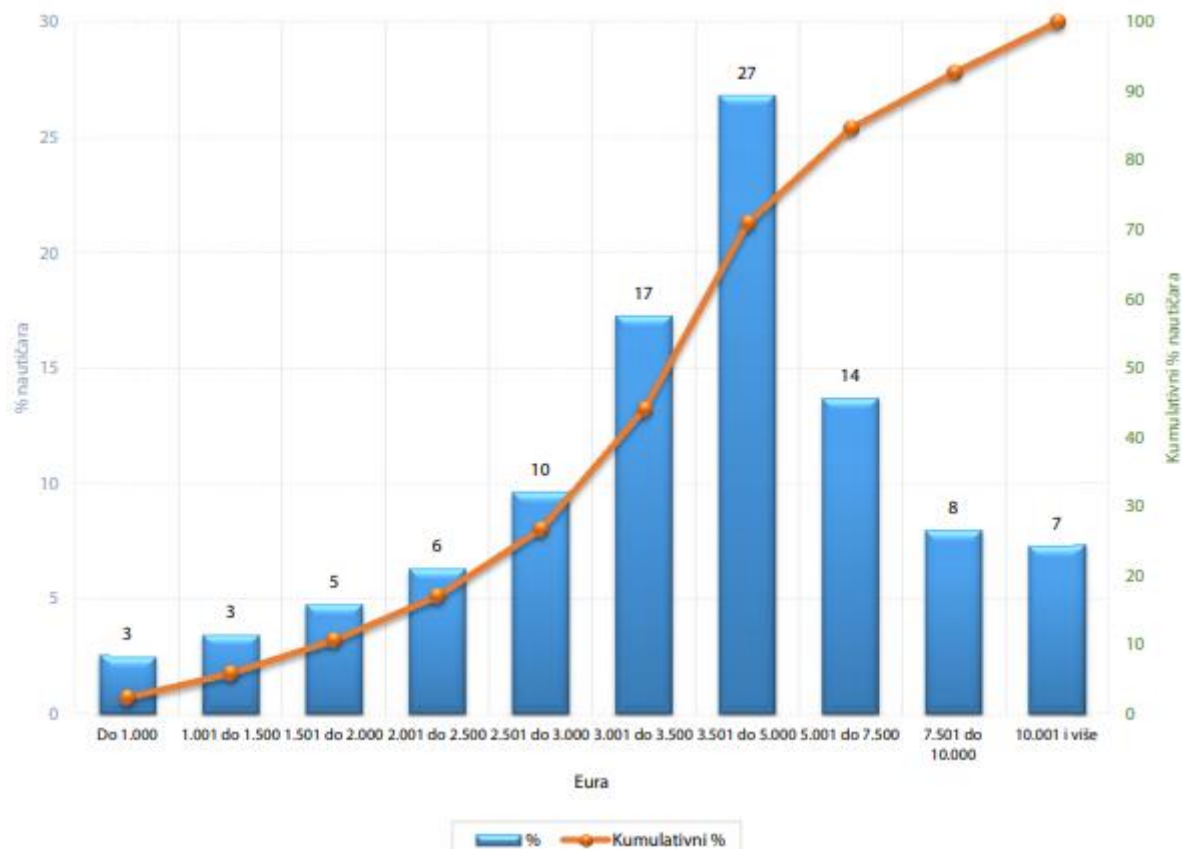
43 godine u prosjeku



Grafikon 2.. Prosječna dob nautičara u hrvatskim marinama

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2018

Nautički turizam može se na neki način smatrati luksuznim turizmom zbog visokih troškova koji ga prate. U prilog tome ide i činjenica da 56% turista nautičara ima mjesečna primanja veća od 3.500 eura što je prikazano na sljedećem grafikonu, a usporedbe s ranijim godinama govore kako udio nautičara s većim primanjima iz godine u godinu raste.







Grafikon 3. Prosječni mjesečni prihodi kućanstva nautičara

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2018

Kada je riječ o učestalosti dolazaka, najviše novih čarteraša čine gosti koji dolaze iz Nizozemske, Rusije, Švedske i Francuske, dok oni koji posjećuju Hrvatsku svake godine čine gosti iz Slovenije, Austrije, Češke, Njemačke i Slovačke. Vlasnici plovila koji se svake godine vjerno vraćaju u hrvatske marine dolaze iz Slovenije, Austrije, Njemačke i Italije. U 2017. godini od ukupnog broja gostiju njih 32% prvi je puta izabralo hrvatske marine kao svoje destinacije, njih 18% izabralo je Hrvatsku po drugi puta dok je 50% njih ovdje bilo više od 3 puta. Onih koji iznajmljuju charter čak je 40% bilo u Hrvatskoj po prvi put dok su ostali čarteraši već barem jednom boravili u hrvatskim marinama. Od strukture gostiju koju čine vlasnici plovila njih 18% prvi je puta 2017. godine posjetilo Hrvatsku kako je i prikazano na sljedećem grafikonu.⁶⁷

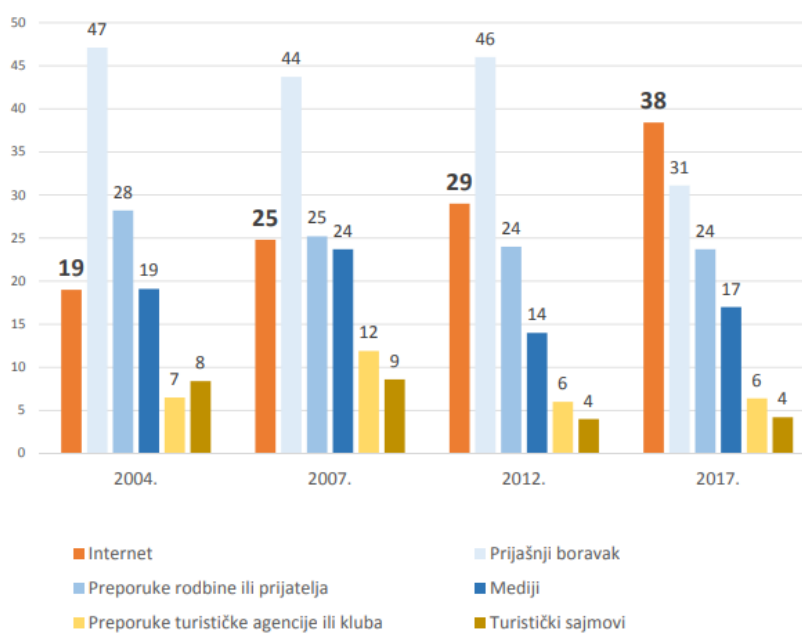
⁶⁷ Institut za turizam, Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA jahting, 2017 god

	 Ukupno	 Čarter	 'Vlasnici'	 Stacionarni gosti (2017.)
	%	%	%	%
Prvi posjet	32	40	18	33
Drugi posjet	18	20	15	17
3 do 5 posjeta	23	22	26	23
6 i više posjeta	27	18	41	27

Grafikon 4. Učestalost dolaska turista nautičara u Hrvatsku

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2018

Kada je riječ o izvoru informiranja turista nautičara koji dolaze u Hrvatsku uočljiv je kontinuirani porast korištenja interneta kao izvora informacija u posljednjem desetljeću. Također je prisutan porast korištenja medija u odnosu na prijašnje godine, dok se broj nautičara koji se oslanjaju na prijašnji boravak smanjuje kao što je i vidljivo u sljedećem grafikonu.⁶⁸



Grafikon 5.. Izvor informiranja nautičara

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2018

Stupanj zadovoljstva nautičara jedan je od najvažnijih kvalitativnih pokazatelja nautičkog turizma. Institut za turizam kroz svoja je istraživanja zaključio kako u hrvatskim

⁶⁸ Ibidem

marinama raste zadovoljstvo svim elementima nautičke i turističke ponude. Stupanj zadovoljstva može se podijeliti na visok i vrlo visok kako je i prikazano u sljedećoj tablici.

Tablica 4. Stupanj zadovoljstva nautičara

n	VRLO VISOK STUPANJ ZADOVOLJSTVA
1.	Ljepote prirode i krajolika
2.	Osobna sigurnost
3.	Prihvat u zračnoj luci (samo za čarter)
4.	Prihvat u marini (samo za čarter)
5.	Ekološka očuvanost
6.	Prostorni raspored marina
7.	Stanje broda (samo za čarter)
8.	Bogatstvo gastronomske ponude u destinacijama
9.	Opskrbljenost vodom (hladna i topla) u marinama
10.	Vezovi (širina i ispravnost)
11.	Raspoloživost informacijama u marinama
12.	Uslužnost osoblja u marinama
13.	Ukupna ponuda za nautičare
14.	Dostatnost priključaka za vodu i struju u marinama
15.	Uređenost i čistoća okoliša u marinama
16.	Kvaliteta tehničkog servisa (brzina popravka u marinama)
17.	Prometna dostupnost polazne luke
n	VISOK STUPANJ ZADOVOLJSTVA

1.	Kvaliteta ugostiteljskih usluga u marinama
2.	Sanitarije u marinama
3.	Raznolikost kulturnih manifestacija
4.	Mogućnost za kupnju u destinacijama
5.	„Vrijednost za novac“ ukupne ponude za nautičare
7.	Bogatstvo sportskih sadržaja u destinacijama
8.	Raznolikost sadržaja u destinacijama
9.	Mogućnost kupnje u marinama

Izvor: Izradio autor prema: <https://bit.ly/2PEH7mG>

Ponuda nautičkog turizma u Hrvatskoj nije savršena tako da postoje stvari kojima nautičari nisu zadovoljni. Prema istraživanjima instituta za turizam ono što najviše nautičarima smeta tijekom boravka u marinama je neodgovorno ponašanje drugih nautičara na moru te buka koja remeti komfor boravka na brodu, odnosno marini. Detaljne „smetnje“ prikazane su u sljedećoj tablici.

Tablica 5. Smetnje koje negativno utječu na plovidbu

Smetnje koje negativno utječu na plovidbu	%
Neodgovorno ponašanje drugih nautičara na moru	13%
Buka koja remeti komfor na brodu u marini/luci	12%
Plutajući morski otpad	11%
Problemi s odlaganjem otpada (nema reciklaže, prenatrpani kontejneri)	10%
Nemogućnost pronalaska slobodnog tranzitnog veza u marini/luci/bovi	10%
Gužva na kopnu u mjestima koje posjećuju	9%

Zauljeno more	7%
Buka koja remeti komfor boravka na brodu na bovi/sidrištu (izvan luka)	7%
Nešto drugo	1%

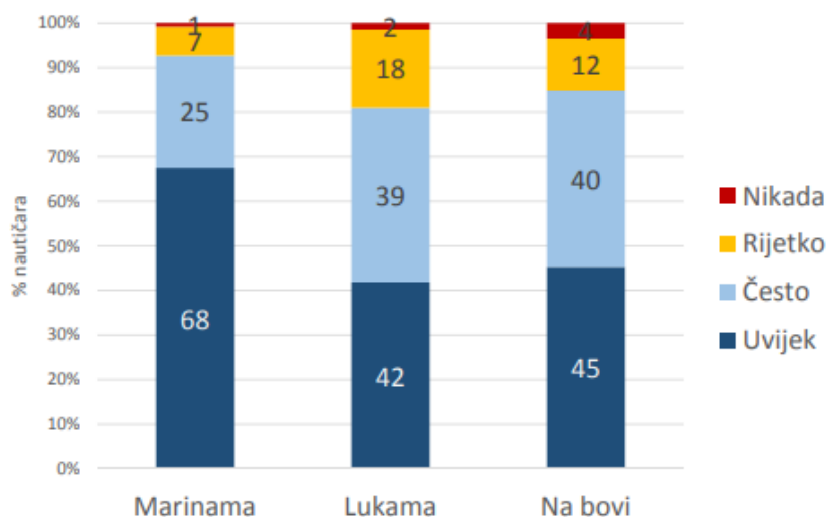
Izvor: Izradio autor prema: <https://bit.ly/2PEH7mG>

4.7. KVANTITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Kvantitativni pokazatelji razvoja nautičkog turizma odnose se na prihvatne kapacitete odnosno na smještaj samih plovnih jedinica u lukama nautičkog turizma ili u lukama otvorene za javni promet. Postoje tri osnovne podjele nautičkih vezova, a to su cjelogodišnji, tranzitni i sezonski vezovi. Podjela prihvatnih vezova može se izvršiti prema količini vezova na moru, mjestu na kopnu ili naspram broja plutača na sidrištima. Prihvatni kapaciteti mogu biti cjelogodišnji ili sezonski, a usluge prihvata plovila za iznajmljivanje na stalnom ili tranzitnom vezu. Pored samih usluga veza, marine najčešće nude i razne popratne sadržaje koji se vezuju uz plovila i turiste kao što su servisi, ugostiteljski, sportski te drugi sadržaji.⁶⁹

Na sljedećem grafikonu prikazan je odnos između traženih i pronađenih slobodnih tranzitnih vezova. Kada je riječ o marinama vidljivo je kako čak 68% nautičara koji su tražili slobodni vez taj vez i uvijek pronašlo. Njih 25% vez je pronašlo relativno često, a 8% njih koji su tražili slobodni tranzitni vez nije ga pronašlo nikada ili rijetko. Kada je riječ o lukama otvorenim za javni promet njih 42% koji su zahtijevali vez uspjelo ga je pronaći uvijek, njih 39% često, a 20% nikada. Razlog ovako velikog broja onih koji nisu uspjeli pronaći slobodni tranzitni vez je to što lukama otvorenim za javni promet nije primarna djelatnost prihvat nautičara pa često raspolažu s ograničenim kapacitetima. Kada je riječ o slobodnom tranzitnom vezu na bovi njih 45% pronašlo ga je uvijek, 40% njih često, 12% rijetko, a 4% nije ga uspjelo nikada pronaći.

⁶⁹ Gračan D., Alkier-Radinić R., Uran M.: „Strateška usmjerenja nautičkog turizma u EU“, Opatija 2011, p.315.



Grafikon 6. Pronalazak slobodnog tranzitnog veza u hrvatskim marinama

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2018

4.7.1. Ponuda prihvatnih kapaciteta

Tablica 6. Luke nautičkog turizma u 2019. godini

Županija	Ukupno	Sidrište	Privezište	Suha marina	Marina I. kategorije	Marina II. kategorije	Marina III. kategorije	Marina označena sidrima	Odlagališta plovnih objekata
Ukupno RH	167	75	9	17	5	13	17	26	5
PGŽ	33	9	3	7	1	1	3	6	3
ZŽ	47	31	2	4	-	4	4	-	2
ŠKŽ	30	15	-	1	2	2	5	5	-
SDŽ	31	15	1	4	-	3	3	5	-
IŽ	13	-	1	-	2	1	2	7	-
DNŽ	13	5	2	1	-	2	-	3	-

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Tablica 7. Kapaciteti luka nautičkog turizma prema duljini plovila 2019. godine

Plovila (duljine)	Broj vezova
do 6 metara	674
6 – 8 m	1246
8 – 10 m	2840
10 – 12 m	4511
12 – 15 m	5116
15 – 20 m	2984
više od 20m	808
UKUPNO	18179

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Tablica 8. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Primorsko – goranskoj županiji u 2019. godini

Površina akvatorija (m^3)	649 648
Ukupni broj vezova	3 093
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	2 024
Ukupna površina prostora	172 996
Ukupni broj zaposlenih	287

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Tablica 9. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Zadarskoj županiji u 2019. godini

Površina akvatorija (m^3)	1 118 773
Ukupni broj vezova	4 202
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	921
Ukupna površina prostora	152 103
Ukupni broj zaposlenih	401

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Tablica 10. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Šibensko – kninskoj županiji u 2019. godini

Površina akvatorija (m^3)	1 042 546
Ukupni broj vezova	3 982
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	810
Ukupna površina prostora	137 122
Ukupni broj zaposlenih	486

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Tablica 11. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Splitsko - dalmatinskoj županiji u 2019. godini

Površina akvatorija (m^3)	588 432
Ukupni broj vezova	2 466
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	873
Ukupna površina prostora	102 832
Ukupni broj zaposlenih	394

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Tablica 12. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Istarskoj županiji u 2019. godini

Površina akvatorija (m^3)	626 273
Ukupni broj vezova	3 283
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	712
Ukupna površina prostora	140 020
Ukupni broj zaposlenih	228

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

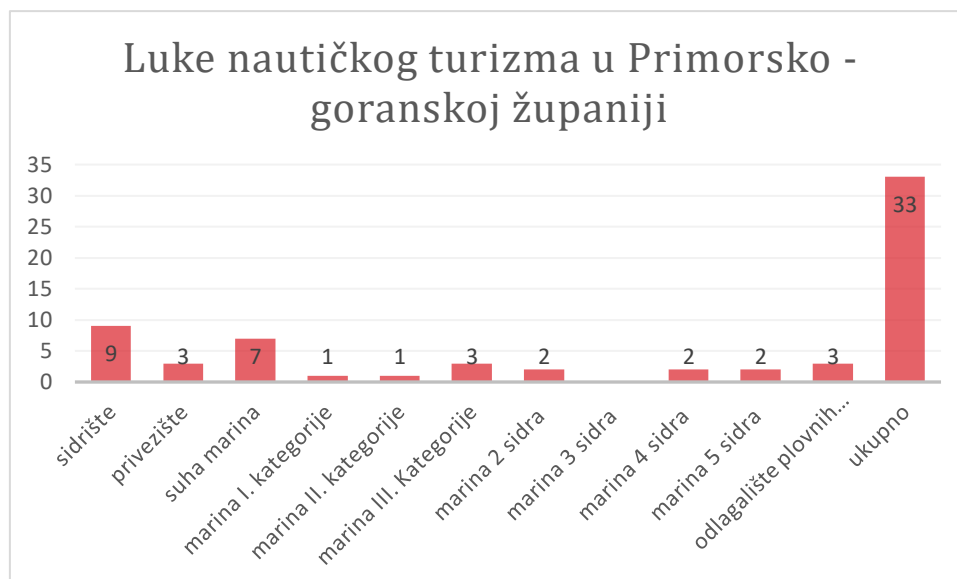
Tablica 13. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Dubrovačko – neretvanskoj županiji u 2019. godini

Površina akvatorija (m^3)	258 598
Ukupni broj vezova	1 173
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	211
Ukupna površina prostora	81 165
Ukupni broj zaposlenih	105

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Iz navedenih podataka može se zaključiti kako se najveći broj vezova nalazi u Zadarskoj županiji, dok najveći broj mjesta za smještaj plovila na kopnu posjeduje Primorsko – goranska županija. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u 2019. godini zabilježen je porast broja plovila na stalnom vezu za 4,6% u odnosu na 2018. godinu. Najviše plovila na stalnom vezu boravilo je u Šibensko – kninskoj županiji, dok je Splitsko – dalmatinska županija prva po broju plovila u tranzitu za koje je korišten vez u moru. U 2019. godini zabilježen je porast broja plovila u tranzitu za 5,5 % u odnosu na 2018. godinu, a prihodi luka nautičkog turizma u 2019. godini porasli su za 7,2% u odnosu na 2018. godinu. Najveće prihode u 2019. godini ostvarile su luke nautičkog turizma u Šibensko – kninskoj županiji. Nije nužno da se svi vezovi za plovne objekte nalaze u lukama nautičkog turizma. Osim u marinama, vezovi se mogu

pronaći i u lukama otvorenim za javni promet, industrijskim lukama, sportskim lukama, bivšim vojnim lukama te ribarskim lukama.⁷⁰



Grafikon 7. Luke nautičkog turizma u Primorsko – goranskoj županiji

Izvor: Izradio autor prema: <https://bit.ly/2Y2ca0n>

Na prethodnom grafikonu prikazane su luke nautičkog turizma u Primorsko – goranskoj županiji. Iako nema najveći broj marina, Primorsko – goranska županija se jedina, uz Zadarsku županiju, može pohvaliti kako ima odlagalište plovni objekata. Takva odlagališta izrazito su važna u aspektu održivog razvoja nautičkog turizma jer plovne jedinice imaju svoj vijek trajanja i jednom kad prestanu biti upotrebljive potrebno ih je na adekvatan način zbrinuti. S obzirom da broj stalnih vezova u Hrvatskoj konstantno raste potrebno je donijeti strategiju kojom bi svaka županija trebala razraditi plan u kojem navodi na koje načine će zbrinjavati plovne jedinice jednom kad one prestanu biti u plovnom stanju. S obzirom da većina dijelova plovni jedinica može biti reciklirana ili ponovo upotrebljiva zasigurno da bi takvo zbrinjavanje imalo uz ekološku i ekonomsku korist.

⁷⁰ Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Sustav Adriatic Croatia International Club (ACI) uveliko je pridonio današnjem uspjehu nautičkog turizma u Hrvatskoj. ACI je prije tri desetljeća izgradio skup marina te su time najveći nositelji odgovornosti za prisutnost i interes nautičara koji posjećuju našu obalu svojim plovnim objektima. U sustavu ACI kluba danas se nalaze 22 marine s 6 111 vezova od kojih je 5 435 vezova u moru, a 676 vezova na kopnu.⁷¹ Sve marine u sklopu ACI kluba povezane su prepoznatljivim zaštitnim znakom, vizualnim identitetom te visoko modernom tehnologijom. Njihove marine smještene su od Istre pa preko cijele jadranske obale do Dubrovnika na jugu.

Svojim djelovanjem ACI klub realizirao je sljedeće ciljeve:

- Intenzivno ulaganje u nautički turizam
- Izgradnja modernih marina
- Revitalizacija postojećih luka i lučica
- Gospodarski razvoj u priobalju (poduzetništvo i tercijarne djelatnosti)
- Razvoj turističke ponude u slabije razvijenim mjestima
- Doprinos razvoju cjelokupnog gospodarstva Hrvatske
- Uvođenje plave zastave
- Doprinos procesu i integritetu maritimne urbanizacije
- Doprinos internacionalizaciji hrvatskog nautičkog turizma⁷²

4.7.2. Potražnja prihvatnih kapaciteta

Potražnja prihvatnih kapaciteta podrazumijeva broj plovila na stalnom vezu, plovila na stalnom vezu prema zastavi, plovila na tranzitnom vezu i njihova struktura prema vrsti plovila, udio stalnih nautičara te broj odobrenja za plovidbu za razdoblje od jedne godine te struktura prema dolascima.⁷³

⁷¹ Adriatic Croatia Internacional Club d.d., Međuzvješće uprave o stanju društva (za javnu objavu)

⁷² Gračan, D., Alker-Radnić, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011., p. 348.

⁷³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, op.cit., p.14.

Tablica 14. Broj plovila na stalnom vezu u marinama 2019. godine

Županija	Ukupno	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo	Ukupni indeks (2018 – 2019)
Primorsko – goranska	3 040	2 197	781	62	109,5
Vež u moru	2 027	1 306	668	53	106,6
Mjesto na kopnu	1 113	891	113	9	115,9
Zadarska	2 877	1 327	1 457	93	102,5
Vež u moru	2 476	1 057	1 358	43	101,6
Mjesto na kopnu	219	252	99	50	108,1
Šibensko – kninska	3 117	1525	1 415	177	103,0
Vež u moru	2 898	1 354	1 370	174	103,00
Mjesto na kopnu	219	171	45	3	102,3
Splitsko – dalmatinska	2 064	673	1 178	213	105,6
Vež u moru	1 697	439	1 096	162	100,5
Mjesto na kopnu	367	234	82	51	138,5
Istarska	2 544	1 282	1 192	70	104,8

Vež u moru	2 471	1 244	1 162	65	104,9
Mjesto na kopnu	73	38	30	5	100,00
Dubrovačko – neretvanska	607	245	307	55	97,1
Vež u moru	531	195	281	55	97,1
Mjesto na kopnu	76	50	26	-	97,4

Izvor: Izradio autor prema: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

Iz prethodne tablice možemo vidjeti kako sve županije bilježe pozitivne indekse i rast prometa za nekoliko posto, osim Dubrovačko – neretvanske županije koja bilježi lagani pad prometa u lukama nautičkog turizma koji iznosi manje od 3%. Najveći rast prometa zabilježen je u Primorsko – goranskoj županiji koji iznosi gotovo 10% u odnosu na 2018. godinu.

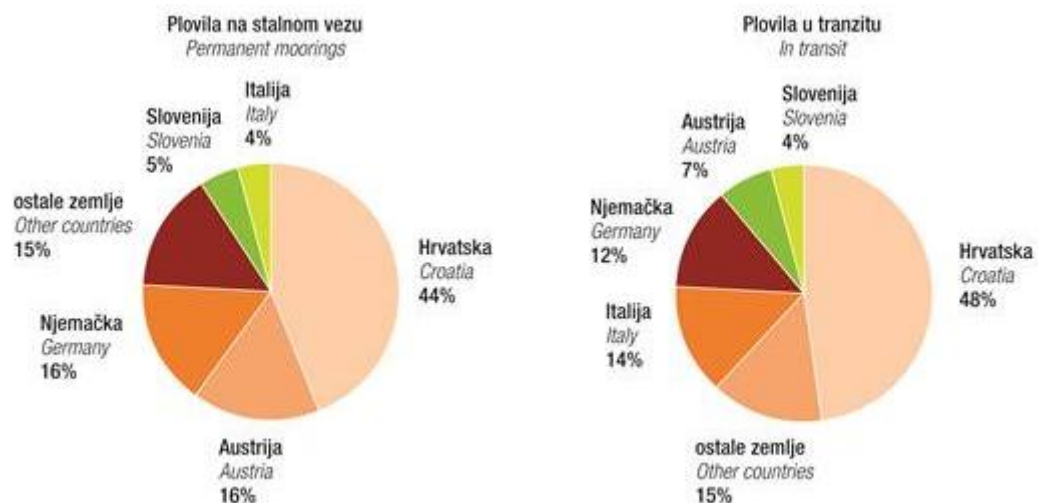
Tablica 15. Uporaba vezova na moru po mjesecima (u tranzitu) 2019. godine

Mjesec	Broj plovila	Ukupan broj dana boravka
I.	110	865
II.	217	1 294
III.	675	3 969
IV.	5 741	12 497
V.	14 172	23 838
VI.	31 684	48 441
VII.	50 085	84 203
VIII.	61 954	104 758
IX.	29 253	42 629

X.	8 000	13 994
XI.	334	1535
XII.	187	914
Ukupno	202 412	338 937

Izvor: Izradio autor prema: Izvor: Izradio autor prema: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

U tablici 13. prikazana je upotreba vezova na moru plovila u tranzitu po mjesecima u 2019. godini. Kako je riječ o plovilima u tranzitu, a ne na stalnom vezu, mogu se primijetiti izražene varijacije u broju plovila tijekom mjeseci. Najveći broj plovila prisutan je tijekom ljetnih mjeseci, odnosno u lipnju, srpnju i kolovozu, dok je najmanji broj plovila prisutan u prosincu i siječnju. U tablici je također prikazan ukupan broj dana boravka plovila u lukama nautičkog turizma tijekom mjeseci pa se dolazi do podatka kako se u 2019. godini ukupno ostvarilo 338 937 dana boravka plovila u marinama, a najveći broj boravka također je ostvaren tijekom ljetnih mjeseci.



Grafikon 8. Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila u 2019. godini

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019.god., Zagreb 2020.

U prethodnom grafikonu možemo vidjeti da kada je riječ o strukturi broja plovila na stalnom vezu prevladavaju plovila s domaćom zastavom i to s 44%, dok su od stranaca najbrojniji Nijemci i Austrijanci koji zajedno čine 32% gostiju. Nakon njih slijede Slovenci s 5% te Talijani s 4% dok ostatak nautičara dolaze iz drugih zemalja. U slučaju s plovilima u tranzitu situacija je slična kao i sa stalnim vezom pa tako plovila pod hrvatskom zastavom čine 48% gostiju. Od plovila sa stranom zastavom najviše su zastupljeni Talijani s 14%, a nakon njih plovila s njemačkom zastavom s 12%. Od značajnijih skupina gostiju još se ističu Austrijanci sa 7% te Slovenci s 4% u ukupnom udjelu gostiju.



Grafikon 9. Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2018. i 2019. godini

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019. god., Zagreb 2020.

Prethodni grafikon prikazuje ostvaren prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2018. i 2019. godini. Iz grafikon se može zaključiti, kao što je već ranije spomenuto, da najveće prihode ostvaruje Šibensko – kninska županija i to 233 milijuna kuna što predstavlja rast od 8 milijuna kuna u odnosu na 2018. godinu. Najveći rast u 2019. godini u odnosu na godinu ranije ostvarile su luke nautičkog turizma u Istarskoj županiji i to za 18 milijuna kuna. Najmanji rast u 2019. godini u odnosu na godinu ranije zabilježen je u lukama nautičkog turizma u Dubrovačko – neretvanskoj županiji u kojoj je rast iznosio 4 milijuna kuna bez PDV-a.

4.6. USPOREDBA LUČKI PRISTOJBI LUČKIH UPRAVA KORČULA, ZADAR I DUBROVNIK

U Republici Hrvatskoj upravljanje lukama razlikuje se s obzirom na karakter luke, a lučke uprave mogu biti državne i županijske. U Republici Hrvatskoj prisutno je 6 državnih lučkih uprave te 22 županijske lučke uprave. Državne lučke uprave smještene su u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama te Dubrovniku. Lučke uprave svoje prihode ostvaruju kroz pristojbe za vez, pristojbe za upotrebu obale te naplate ležarine. U ovom poglavlju izvršena je usporedba lučkih pristojbi lučkih uprava Korčula, Zadar i Dubrovnik i to usporedba pristojbi koje se tiču brodova za kružna putovanja kako bi se prikazalo kako je kroz lučke pristojbe moguće implementirati strategiju održivog razvoja. Ove tri luke pogodne su za usporedbu iz razloga jer imaju drugačiji pristup prema nautičkom turizmu. Lučka uprava Zadar posljednjih godina se nastoji pozicionirati kao velika kruzing destinacija na Jadranu te su njezine investicije usmjerene na razvoj kruzing turizma kako bi u potpunosti iskoristila svoj potencijal. Luka Dubrovnik jedna je od najvećih luka za prijevoz putnika na kružnim putovanjima na Mediteranu te zbog prevelike potražnje za Dubrovnikom te kako bi implementirala politiku održivog razvoja nastoji smanjiti i ograničiti broj putnika sa kruzera. Dok su Dubrovnik i Zadar državne luke, Korčula predstavlja županijsku luku. Jedna je od rijetkih županijskih luka u kojoj postoji mogućnost prihvata brodova za kružna putovanja, no njezina lučka politika ipak se razlikuje od prethodno spomenutih luka.

4.6.1. Lučka uprava Korčula

Lučka uprava Korčula osnovana je u travnju 2007. godine, a nastale je razduživanjem zajedničke lučke uprave Dubrovačko – neretvanske. Odluku o razduživanju donijelo je tadašnje županijsko poglavarstvo, a potvrdila županijska skupština Dubrovačko – neretvanske županije. Tijela Županijske lučke uprave su peteročlano Upravno vijeće te ravnatelj.⁷⁴

⁷⁴ <http://www.portkorcula.eu/o-nama>

Tablica 16. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja

Stavka	Osnova	Iznos (kn)
	BRT	
1.	Do 4000	3400, 65
2.	Od 4001 do 6000	0,88
3.	Od 6001 do 10.000	0,85
4.	Od 10.001 do 15.000	0,82
5.	Od 15.001 do 20.000	0,79
6.	Od 20.001 do 25.000	0, 76
7.	Od 25.001 do 30.000	0,73
8.	Od 30.000 do 35.000	0,70
9.	Od 35.001 do 40.000	0,67
10.	Od 40.001 do 50.000	0,64
11.	Od 50.001 do 60.000	0,61
12.	Od 60.001 do 70.000	0,58
13.	Od 70.001 do 80.000	0,55
14.	Od 80.001 do 90.000	0,53
15	Od 90.001 do ---	0,49

Izvor: Izradio student prema: <http://portkorcula.eu/lucke-pristojbe>

Luka Korčula jedna je od rijetkih županijskih luka u koju uplovljavaju brodovi za kružna putovanja, a zbog svojih prirodnih obilježja može prihvatiti brodove veće i od 90 000 bruto tonaže. Misija Županijske lučke uprave Korčula je razvoj pomorskog dobra i lučkog područja na siguran, koordiniran i ekološki prihvatljiv način kako bi se osigurala najveća moguća učinkovitost i pogodnost brodarima kako bi se omogućio optimalan rast poslovanja, razvoj tehnologije, ulaganja, razvoja turističkog i gospodarskog potencijala regije, kvalitetan odnos sa zaposlenicima i poboljšanje sveukupne kvalitete života.⁷⁵

⁷⁵ Ibidem

4.6.2. Lučka uprava Zadar

Luke Zadar i Gaženica u posljednjih godina ostvaruju sve veći broj dolazaka brodova na kružnim putovanjima, uz svakodnevni lokalni, nacionalni i međunarodni promet s Italijom. Luka Gaženica gotovo je savršeno pozicionirana u odnosu na izrazito visoko razvijeno tržište krucizing turizma u Europi s visokim stopama rasta. Gaženica je smještena tek 3,5 kilometara od centra Zadra, izravno je povezana s A1 autocestom koja spaja sjever i jug Hrvatske s europskom mrežom autocesta, a u njezinoj blizini nalazi se i zračna luka Zadar. Smješten na pola puta između Venecije i Dubrovnika, Zadar predstavlja važno prometno središte regije koje ostvaruje promet od 2,4 milijuna putnika i 350 000 vozila godišnje. U okruženju Zadra nalazi se desetak modernih marina s više od 7 500 vezova.⁷⁶

Tablica 17. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja

r.b.	Upotreba obale – po osnovi BT (vezani uz obalu)	€
1.	< 5.000	550,00
2.	5.001 do 10.000	0,102
3.	10.001 do 20.000	0,094
3.	20.001 do 30.000	0,088
4.	30.001 do 40.000	0,082
5.	40.001 do 50.000	0,077
6.	50.001 do 60.000	0,073
7.	60.001 do 80.000	0,071
8.	80.001 do 100.000	0,070
9.	100.001 do 120.000	0,069
10.	> 120.000	0,068

Izvor: Izradio autor prema: <http://www.port-authority-zadar.hr/tarife.php>

⁷⁶ <https://www.port-authority-zadar.hr/>

Tablica 18. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja – osnova putnik

r.b.	Upotreba obale - po osnovi putnik	€
1.	Po putniku u tranzitu	0,95
2.	Po ukrcanom/ iskrcanom putniku	1,90
Korekcije osnovne cijene		
1.	Od 1.7. do 31.8. cijena pristojbi prema gornjim stavkama	Povećava se za 15%
2.	Od 1.11.do 31.3. cijena pristojbi prema gornjim stavkama	Smanjuje se za 30%
Otkaz rezervacije u luci		
1.	Otkaz rezervacije 0 – 30 dana prije najavljenog pristanka	0,034
2.	Otkaz rezervacije 31 – 120 dana prije najavljenog pristanka	0,014

Izvor: Izradio autor prema: <http://www.port-authority-zadar.hr/tarife.php>

U tablici 15. prikazane su pristojbe u Luci Zadar za putničke brodove na kružnom putovanju, a osnova za uporabu obale je bruto tonaža broda, a cijene su izražene u eurima što olakšava međunarodno putovanje za razliku od Luke Korčule gdje su cijene izražene u kunama. U tablici 16. također su prikazane pristojbe za uporabu obale, ali po osnovi putnika. U Luci Zadar također imaju sezonske ispravke cijena pristojbi pa se tako cijene pristojbi u srpnju i kolovozu povećavaju za 15%, a izvan sezone kada je prisutna manja potražnja za kružnim putovanjima cijene se smanjuju za 30%. Na taj način želi se postići ravnomjerna cjelogodišnja kružnog sezona.

4.6.3. Lučka uprava Dubrovnik

Lučka uprava Dubrovnik posljednjih godina prema odredbama studije „Održivi razvoj cruising turizma Hrvatskoj“ koju je izradio Institut za turizam pokušava limitirati broj putnika s brodova za na kružnim putovanjima. Uvedeno je nekoliko mjera koje, s obzirom na izraženu potražnju za Dubrovnikom kao top destinacijom na Mediteranu, u većini slučajeva nastoji ograničiti broj gostiju s brodova za kružna putovanja na 8 000 dnevno. Od 243 dana posjećena od strane brodova na kružnom putovanju u godini još uvijek 18 dana prelazi predviđeni broj od 8 000, od čega je 6 dana u srpnju i kolovozu, a 4 dana u godini broj putnika premašuje 10 000.

Broj putnika ne može se uvijek računati po kapacitetu broda s obzirom da su brodovi najčešće popunjeni s oko 85% vlastitog kapaciteta. U posljednjih nekoliko turističkih sezona, prije dolaska pandemije koronavirusa, Lučka uprava Dubrovnik odbije oko četrdesetak upita velikih – mega brodova, s obzirom na želju da se broj putnika ograniči.⁷⁷ Ograničavanje broja putnika na brodovima za kružna putovanja u destinacijama kao što je Dubrovnik i više je nego potrebno kako bi se uspostavio održivi razvoj nautičkog turizma u destinaciji jer su brodovi za kružna putovanja često veliki zagađivači okoliša, a i infrastruktura destinacije teško može podnijeti toliku frekvenciju gostiju u tako malom vremenskom periodu.

Tablica 19. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja – Luka Dubrovnik

Rb.	Osnova obračuna: m dužine plovila	Kn
1.	Do 25.	300
2.	Preko 25	15,00/m
MEĐUNARODNI PROMET		
Rb.	Stavka	EUR
1.	Osnovna cijena	550 + 0,102 x BT
1.1.	Boravak preko 24 sata	S/24x0,102 x BT
2.	Pristojba za otkaz rezervacije	
2.1.	Otkaz 0 – 21 dan prije planiranog dolaska	100% cijene iz stavke 1.
2.2.	Otkaz 21 – 120 dana prije planiranog dolaska	50% cijene iz stavke 1.
2.3.	Otkaz 120 – 180 dana prije planiranog dolaska	30% cijene iz stavke 1.
3.	Popusti prema dijelu godine	
3.1.	Od 1. studenog do 1. svibnja	30% ukupne cijene
4.	Popusti po ostalim osnovama	
4.1.	Zadržavanje u luci dulje od 12 sati	20% cijene iz stavke 1.

Izvor: Izradio autor prema: <https://www.portdubrovnik.hr/kruzna-putovanja>

⁷⁷ <https://www.portdubrovnik.hr/kruzna-putovanja>

Lučka uprava Dubrovnik ima detaljno razrađen cijenik pristojbi za brodove na kružnim putovanju. Za domaći promet cijene se formiraju u kunama, dok se za međunarodni promet formiraju u eurima. Također su prisutni popusti od 1. studenog do 1. svibnja i to 30% od ukupne cijene, a popust se daje i za zadržavanje broda u luci dulje od 12 sati i to od 20%. Također su definirane i pristojbe za otkazivanje rezervacije dolaske, a one se naplaćuju jer uslijed velike potražnje za Dubrovnikom Lučka uprava je prisiljena odbijati ponude velikih mega – brodova.

Lučke uprave Korčula, Zadar i Dubrovnik imaju različite pristupe nautičkom turizmu. Za razliku od Zadra i Dubrovnika, Korčula je županijska luka i ne predstavlja toliko traženu destinaciju za brodove na kružnim putovanjima pa njeno poslovanje nije u potpunosti prilagođeno međunarodnom prometu. Luka Zadar u posljednjih nekoliko ulaže velika sredstva kako bi se nametnula kao jedna od vodećih luka za brodove na kružnim putovanjima i jedina je luka na hrvatskom dijelu Jadrana koja ima potencijal postati „Home port“ za kruzere što bi stvaralo velike multiplikativne efekte za cijelu zadarsku regiju. Dubrovnik kao najposjećenija kruzina destinacija na Jadranu jedina se suočava s problematikom održivog razvoja svog nautičkog turizma. Iako se s ekonomske strane čini da je nerealno odbijati upite velikih – mega brodova i ograničavati broj putnika, dugoročno to znači stabilan napredak Dubrovnika koji je u potpunosti ovisan o turizmu.

4.7. NAUTIČKI TURIZAM ZA VRIJEME KRIZE UZROKOVANE PANDEMIJOM KORONAVIRUSA

Iako se svijet još uvijek bori s pandemijom koronavirusa, a svaki novi dan donosi nove neizvjesnosti i iznenađenja, određene promjene u industriji nautičkog turizma već su počele pokazivati svoje obrise. Poznato je kako je turizam gospodarska grana koja je doživjela najveći pad tijekom ove krize, no nautički turizam kao posebni oblik turizam u kohabitaciji s pomorstvom ipak pokazuje elastičnost u pojedinim segmentima.

Ako sredstva nautičkog turizma grubo podijelimo na brodove za kružna putovanja, odnosno kruzere, i na jahte, onda su vidljive izražene varijacije u ovim kriznim mjesecima. Globalni kruzinge turizam odnio je neslavnu titulu najugroženije industrije, a kako kriza još uvijek traje i nitko sa sigurnošću ne može reći kada će točno završiti, velike svjetske kompanije za kružna putovanja počele su s rebalansima troškova u drugoj polovici 2020. godine. Tako su u rezalištima završila četiri slavna megakruzera i to u gradu Aliaga u Turskoj te gradu Piombino u Italiji. U Aliagi su svoja putovanja završila dva broda tvrtke Pullmantur Cruises te brod Carnival Fantasy tvrtke Carnival Cruises koja je inače jedna od najvećih cruising tvrtki na svijetu čije je sjedište smješteno u Sjedinjenim Američkim Državama. Najveća međunarodna cruising udruga, CLIA, iznijela je svoje procjene prema kojima je pandemija onemogućila kružna putovanja za otprilike 32 milijuna turista. Iako su tijekom kolovoza pojedine kompanije krenule s putovanjima na manjim kruzerima, velika većina njih i dalje je u hladnom pogonu, što kompaniji gomila velike gubitke na dnevnoj bazi. Prosječni kruzer u umirovljenje ili u rezalište ide obično nakon 40 godina službe, a zbog pandemije je kruzer Costa Victoria na rezanje poslana 24 godine nakon njezinog početka službe što je jedan od vidova rezanja troškova kruzinge kompanija. Teško je sa sigurnošću reći na koji način će se kruzinge industrija izboriti sa ovom globalnom krizom te koliko će sam oporavak trajati.⁷⁸

Što se tiče nautičkog turizma koji podrazumijeva jahte, megajahte te njihov charter, situacija je znatno drugačija. Često se može čuti kako je takav oblik nautičkog turizma najotporniji na „koronakrizu“. U prilog tome idu i podaci koji govore kako je zaključno sa 14. srpnja, u Lučkoj kapetaniji Rijeka, koja pokriva otoke Lošinj, Krk, Cres i Rab te područje od Novog Vinodolskog do Mošćeničke Drage, izdano 5171 vinjeta stranim plovilima što je pad u odnosu na prošlu sezonu od 30%. Također se iznose podaci kako je najmanji pad zabilježen na

⁷⁸<https://bit.ly/2GmFngx>

otoku Krku dok nešto veći pad broja izdanih vinjeta imaju ispostave na Rabu i to od 35,6% te na Cresu i Lošinju s padom većim od 36%. Najuspješnija od svih marina na Kvarneru je marina Punat koja je zabilježila pad broja izdanih vinjeta od 14,4% u usporedbi s lanjskom sezonom. U konkretnim brojkama to bi značilo kako je u istom razdoblju prošle godine u marini Punat izdano 1344 vinjeta, a ove godine 1150 vinjeta.⁷⁹

Prošle godine na lučkom području marine Frapa Dubrovnik boravilo je 285 jahti, a ove sezone očekuje ih se oko dvjestotinjak što bi značilo 70% prošlogodišnjih ostvarenja. Cijela situacija vezana uz razvoj pandemije uzrokovane virusom COVID 19 je i dalje vrlo osjetljiva i mijenja se iz dana u dan. Činjenica je kako nautički turizam predstavlja siguran oblik ljetovanja jer turisti na svojim plovilima često uživaju u samoći, udaljeni daleko od gužvi i drugih turista. Upravo je to ono što nautičkom turizmu daje prednost u ovoj krizi te su mnogi nautičari prepoznali ovakav način ljetovanja kao najsigurniji način. Čak i u slučajevima kada turisti moraju određeno vrijeme provesti u samoizolaciju nakon dolaska na Jadran, za njih to ne predstavlja nepremostiv problem jer će to vrijeme provesti na svojem plovilu, često sa svojom obitelji, uživajući na svojem godišnjem odmoru sa sigurne distance.

⁷⁹ <https://bit.ly/2EPuH9F>

5.ODRŽIVI RAZVOJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Kao što je već ranije spomenuto, održivi razvoj podrazumijeva definiranje odgovarajuće strategije i politike koja će doprinijeti uzastopnom gospodarskom i socijalnom rastu koji neće imati negativan utjecaj na prirodne izvore, ali također neće ni osporavati budućim generacijama da uživaju u blagodatima prirode i resursa. Kao i kod drugih djelatnosti, ni razvoj nautičkog turizma ne smije ugrožavati mogućnosti i potrebe budućih generacija neplanskim iskorištavanjem neobnovljivih resursa te dugoročnim devastiranjem okoliša. Kod razvoja nautičkog turizma koncept održivog razvoja važan je kako bi se stvorili uvjeti za zaštitu svih resursa te kako bi se odredio optimalan način razvoja i planiranja prihvatnih kapaciteta i kako bi se na taj način stvorio balans između ekonomske koristi i održivog razvoja. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj mogu našu zemlju razviti u vodeću destinaciju za nautičare jedino ispravno osmišljenim upravljanjem prirodnim resursima te racionalnim gospodarenjem postojećom infrastrukturom. Također je bitno na vrijeme prepoznati ulogu nautičkog turizma razvoju nacionalnog gospodarstva, zaštititi kulturno nasljeđe te kontinuirano unapređivati odnose sudionika u nautičkom turizmu.

5.1. VAŽNOST ODRŽIVOG RAZVOJA ZA NAUTIČKI TURIZAM

Europska Unija svjetski je lider kada je u pitanju koncept održivog razvoja i prelazak gospodarstva s linearnog na kružno gospodarstvo. Sve veća potražnja za sirovinama, a sve manje resursa glavni su pokretači ideje kružnog gospodarstva. Nautički turizam jedna je od gospodarskih djelatnosti u kojoj je implementacija održivog razvoja moguća već danas. Za održivi razvoj nautičkog turizma od krucijalnog je značaja sačuvati prirodne resurse u cilju oblikovanja temeljnih održivih konkurentskih prednosti neke regije, odnosno destinacije. Iz tog je razloga izrazito važno uspostaviti harmonizaciju stavova i mišljenja na etičkoj i profesionalnoj razini razvoja nautičkog turizma u kojem bi sudjelovali i u koji bi bili umreženi svi subjekti koji oblikuju nautičku ponudu.⁸⁰ Svi sudionici u razvoju nautičkog turizma trebali bi biti upoznati s idejom održivog razvoja. Prema principima održivog razvoja u slučaju

⁸⁰ Vidučić, V. , Pašalić Ž., Munitić A., Zelenika R., Šimunić S.: Pomorski turizam-prometne, razvojne i ekološke dileme, Split, 2007. Godina., str. 15.

izgradnje nove luke nautičkog turizma potrebno je uključivanje okoliša u razvojnu politiku što znači izradu sažete studije utjecaja na okoliša. Princip „zagađivač plaća“ također je bitan za pravilan razvoj nautičkog turizma, a tu se javlja i društvena odgovornost. Društvena odgovornost često je tema rasprava kada je riječ o brodovima koji prevoze putnike na kružnim putovanjima. Takvi brodovi često su veliki generatori onečišćenja okoliša, a kako plove od luke do luke za njih bi trebali vrijediti međunarodni sporazumi kojima bi se nastojalo maksimalno smanjiti zagađenje koje oni generiraju. Brodovi za kružna putovanja prevoze putnike od destinacije do destinacije kako bi turisti uživali u prirodnim ljepotama određene destinacije, a u isto vrijeme upravo su takvi brodovi jedni od najveći zagađivača okoliša i samim time devastiraju destinaciju koju su došli posjetiti. Takav pristup isključuje međugeneracijsku suradnju koja je također jedan od principa održivog razvoja i upravo je zbog toga pitanje održivog razvoja nautičkog turizma globalno pitanje u kojem sve odluke moraju biti u međuzavisnosti lokalne i globalne razine. Sukladno tome, principi održivog razvoja koji su važni za razvoj nautičkog turizma jesu:

- Uključivanje okoliša u razvojnu politiku
- Sudjelovanje društvenih dionika u donošenju odluka kroz dijalog i savjetovanja te stvaranje partnerstva
- Provođenje principa „zagađivač plaća“
- Pristup informacijama pravosuđa
- Međugeneracijska solidarnost
- Princip supsidijarnosti – odlučivanje o zajedničkim pitanjima mora biti u međuzavisnosti lokalne i globalne razine
- Pristup uslugama i financijskim resursima⁸¹

⁸¹ Pavić – Rogošić L., Održivi razvoj, Zagreb, 2010., p.3

5.2. ASPEKTI ODRŽIVOG RAZVOJA NAUČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Kriteriji održivog razvoja zasnivaju se na međusobnoj umreženosti svih ekonomskih, društvenih i sociokulturnih elemenata koji imaju utjecaj na razvitak nautičkog turizma. Kod turizma općenito najvažniji elementi održivog razvoja jesu ljudi koji svojim postupcima direktno ili indirektno mogu utjecati na održivost. Tu je prisutno nekoliko figura, uz turiste kao najvažnije pojedince, ovdje se ubrajaju zaposlenici u turizmu, turistička poduzeća te sve druge djelatnosti koje su direktno ili indirektno povezane s turizmom, kao i lokalni stanovnici te javne službe. Za razvijati nautički turizam na ispravan i održiv način potrebno je moći osigurati neprekidne koristi lokalnom stanovništvu i okolišu u kojem se nalaze, ali bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da ostvaruju kontinuirane koristi.

Kada je riječ o gospodarskoj održivosti ona se temelji na zdravom i ekonomski održivom razvitku koji omogućava ispravno upravljanje prirodnim resursima, ali na takav način da se razmišlja o tome što se ostavlja budućim generacijama u nasljeđe. Ekonomska održivost vrednuje „prirodni kapital“ te ga uključuje u ekonomski sustav. Ekonomska održivost zasniva se na odgovornom odnosu svih subjekata, nevažno da li se oni nalaze na strani nautičke ponude ili potražnje. Kratkoročna maksimizacija profita nekog poduzeća povećanjem popularnosti društvenih ili prirodnih resursa može nepovratno promijeniti ili uništiti resurs, a samim time se narušava i ekonomska održivost na nekom području. Da je Hrvatska popularna destinacija za nautičare govori i činjenica da je 50% nautičara posjetilo Hrvatsku šest ili više puta⁸²

Kada je riječ o ekološkim čimbenicima koji imaju utjecaj na nautički turizam važno je istaknuti kako je ekološka održivost zapravo usklađenost resursa, biološke raznolikosti i ekoloških procesa. Troškovi koji nastaju uz brigu za zaštitu okoliša te troškovi održivosti trebali bi biti ravnomjerno raspoređeni na sve korisnike. Bitno je da luke nautičkog turizma ispune očekivanja posjetitelja, ali da dugoročno ne narušavaju kvalitetu okoliša kako bi on stajao na raspolaganju i budućim generacijama te omogućiti uvjete za daljnji razvoj nautičkog turizma.

Turizam često predstavlja potencijalnu opasnost za okoliš, posebno u osjetljivim sredinama. Svaka izgradnja nove luke nautičkog turizma ili nadogradnja postojeće treba ispunjavati uvjete zaštite okoliša. Kako bi se minimizirao utjecaj na moguće promjene potrebno

⁸² Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Rijeka, 2009., p. 85-86.

je uzastopno kontrolirati i pratiti kompletno stanje mora i priobalja te označiti potencijalne izvore onečišćenja kako bi se spriječilo da oni prouzroče onečišćenje mora. Jedan od čimbenika koji također utječe na intenzivan i kvalitetan razvoj nautičkog turizma je i sociokultura okoline, odnosno lokalnog stanovništva. Bitno je zadržati sociokulturne vrijednosti domicilnog stanovništva unutar destinacije, a to se može postići sustavnim edukacijama u svim slojevima kako bi se u njima održala svijest očuvanja održivosti prirodnih resursa.

5.2.1. Održivi razvoj kapaciteta nautičkog turizma

Kroz nekoliko prošlih desetljeća nautički turizam u Hrvatskoj se uglavnom razvija bez određenih strategija, a izostale su i analize lokaliteta kao i studije utjecaja na okoliš. Morska obala izrazito je osjetljiva na ljudsko djelovanje pa se s toga nastoje uvoditi razne zakonske regulative kako bi se ograničila eksploatacija prirodnih resursa. Turizam na Mediteranu sve se češće susreće s problemom prezasićenosti obale i otoka turistima uslijed provođenja politike masovnog turizma. Nautički turizam u velikoj mjeri koristi morsku obalu i akvatorij pa bi upravo on trebao biti glavni pokretač očuvanja prirode. Prema dosadašnjim istraživanjima razvoj nautičkog turizma do sad nije devastirao obalu što se može i vidjeti iz podataka sažetim u istraživanju „Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj“ gdje su nautičari ocjenjivali prostorni i ekološki element. Razvitak nautičkog turizma definira se naspram individualizma, kvaliteti te humanom turizmu što stvara drugačiju dimenziju zaštite kulturnih i prirodnih vrijednosti na moru, priobalju te otocima.⁸³

Turizam svojim djelovanjem ne smije ni na koji način pridonositi devastaciji okoline u samoj destinaciji u kojoj se odvija. Kako bi se devastacija izbjegla potrebno je suziti vrste turizma u ekološki razumnim granicama te donijeti odgovarajuće mjere zaštite. Takvim pristupom moguće je definirati i uspostaviti daljnji održivi razvoj nautičkog turizma, a u isto vrijeme udovoljiti zahtjevima nautičara bez ugrožavanja mogućnosti korištenja budućih generacija. Za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj također je bitno modernizirati i unaprijediti trenutne postojeće marine te povećati broj vezova na srednjem i južnom Jadranu i to u skladu odrednicama održivog razvoja. Kako veliki broj plovila u hrvatskim marinama bude u tranzitu za vrijeme ljetnih mjeseci potrebno je povećati broj sezonskih vezova na pontonima koji su ekološki najprihvatljiviji jer traže minimalne radnje na okolišu, a vrlo jednostavno se mogu ukloniti, a samim time vratiti okoliš u prvobitno stanje. Luke nautičkog turizma, a samim time

⁸³ Favro, S., Saganić, I.: Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Zadar, 2007., p.72

i aktivnosti koje se vezuju uz marine trebaju se razvijati u racionalnim razmjerima i uvjetima koji su kontrolirani kako bi išle u korist lokalnog stanovništva, odnosno kako bi se stvarali multiplikativni efekti za lokalnu zajednicu.

Građenje i opremanje luka nautičkog turizma, njihovo planiranje i projektiranje nužno je sustavno provoditi kako bi se negativni utjecaji na okoliš izbjegli, a ti negativni utjecaji mogu se manifestirati kao:

- Prenapučenost obalnog područja
- Pretjerana komercijalizacija obalnog prostora
- Zagađenje akvatorija i obale
- Uništavanje i neovlašteno prisvajanje biološkog i povijesnog kulturnog blaga podmorja⁸⁴

5.2.2. Povezanost održivog nautičkog turizma i razvoja luka nautičkog turizma

U marinama upravljanje i organizacija poslovanja jednako je važno kao i izvrsna lokacija, ponuda optimalnog kapaciteta te ponude turistima. Organizacija poslovanja i upravljanje u lukama nautičkog turizma odgovoran je posao menadžmenta luke, a svaka bi luka trebala stremiti organizaciji na način da uspostavi profitabilno poslovanje, a ponudu i aktivnosti u lukama trebala bi prilagoditi zahtjevima turista, odnosno nautičara. Upravo se iz tih razloga danas u marinama nudi široki spektar sadržaja i usluga, od zabavnih i sportskih sadržaja do trgovačkih i ugostiteljskih. U funkciji upravljanja lukom bitan je faktor centralizacije ili decentralizacije, a nautički turizam kao relativno nova gospodarska djelatnost nema mnogo mogućnosti da utječe na taj segment. Luka nautičkog turizma postaje interesantna državi tek kada ona počinje ostvarivati povoljne poslovne rezultate. Tada država počinje povećavati interes za određenu luku te pokušava utjecati na njeno poslovanje. Kod nautičkog turizma u Hrvatskoj, luke nautičkog turizma su najrašireniji model poslovanja kod nautičkog turizma, a o one su izgrađene na lokalitetima koji imaju prirodne predispozicije za njihovu izgradnju. Prednosti marina izgrađenih na lokalitetima s prirodnim predispozicijama ponajprije jesu dobri financijski rezultati, veće mogućnosti organizacije, manja potreba za rasnom snagom te jednostavnija kontrola. Da bi se unaprijedilo poslovanje luka nautičkog turizma važno je odabrati najpovoljniji model upravljanja uz najmanji mogući utjecaj države na poslovanje

⁸⁴ Kovačić M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004., p. 142.

marine kako bi se u što kraćem vremenskom roku ostvarili dobri financijski rezultati. Za stvaranje dobre investicijske klime važan je i utjecaj lokalne samouprave koja svojim politikama mora poticati stvaranje gospodarskih aktivnosti i razvoj zajednice, ali u isto vrijeme treba imati na umu da budući razvoj mora biti u skladu s principima održivog razvoja. Nove luke nautičkog turizma trebaju imati efikasnu organizaciju, popravke, održavanje i čišćenje plovila te trebaju udovoljavati potrebama nautičarima u takvim mjerama da ne utječu na organizaciju poslovanja.

Uz organizaciju upravljanja lukama nautičkog turizma bitan segment održivog razvoja je i protekcija mora te priobalja. Zaštita mora i priobalja bitan je ekonomski aspekt, a upravo je zbog toga bitna implementacija sustava upravljanja kvalitetom u lukama nautičkog turizma. Ekonomski razvoj često je učesnik u stvaranju štete u okolišu pa on često postaje pitanje od posebnog značaja za državu i međunarodnu zajednicu. Zagađivanje okoliša u jednoj državi može utjecati na druge zemlje tj. može generirati negativne posljedice i za druge države. Jedan od primjera je i Sredozemno more koji je veliki izvor bogatstva za zemlje koje ga turistički eksponiraju, a za neke zemlje predstavlja odlagalište otpada za koje se ne plaća nikakva naknada. Uzastopna borba s globalnim i lokalnim razinama među državama koje ne plaćaju eksterne štete koje stvaraju i države koja se trudi smanjiti štetno djelovanje takvih subjekata može biti financijski iscrpno za tranzicijske zemlje kao što je Hrvatska. Iako je donijet cijeli niz nacionalnih i međunarodnih propisa u kojima se osuđuju i ograničavaju takve štetne radnje, određivanje mjera zaštite javnih interesa koja neće smanjiti motivaciju zagađivača izrazito je upitno. Smanjenje troškova poslovanja luke nautičkog turizma može se postići izbjegavanjem plaćanjem ekoloških troškova, osim ako ih vlasti izravno ili neizravno ne prisile na plaćanje troškova koje imaju drugi subjekti zbog njihovog poslovanja. Izbjegavanjem plaćanja ekoloških šteta, luka nautičkog turizma će povećati svoje prihode.⁸⁵

Jedan od karakterističan problem nautičkog turizma je zagađenje mora, a njegove posljedice trpe svi žitelji obalnog područja, odnosno oni koji od turizma zarađuju jednako kao i oni koji od turizma nemaju koristi. Načelo održivog razvoja koje se temelji na tome da zagađivač plaća često nije dovoljno efikasno pa se javlja potreba da se utjecaj na okoliš sagledava globalno, a ne samo lokalno. Potpuna eliminacija zagađenja okoliša nije u potpunosti moguća, ali je jako važno uložiti maksimalni trud kako bi se kako bi se on minimizirao kroz sustave kontrole kvalitete u marinama, a to se može postići kroz zakonske mjere koje će

⁸⁵ Kovačić M., op.cit., p. 145.-149

pridonijeti podizanju svijesti o zaštiti okoliša. Važno je postrožiti sustav nadzora kako bi se zagađivači koji izbjegavaju plaćanje nastalih onečišćenja sankcionirali određenim kaznama.

Ubrzana urbanizacija zahtjeva ubrzano donošenje mjera kojima se štiti očuvanje određenog područja. U projektima izgradnje prednost se mora dati onim projektima koji se vezuju uz more i morsku obalu, ali bez trajnog devastiranja iste. Aktivnosti i mjere potrebne za zaštitu priobalja i mora mogu se realizirati na sljedeći način:

- Izrada stručnih podloga o zaštiti i uređenju obalnog područja
- Donošenje pravovremenih odgovarajućih propisa za područja od posebnog interesa kao i inspeksijski nadzor⁸⁶

Lokalna samouprava treba regulirati i utvrditi efikasnu zaštitu kvalitete mora na način da:

- Prostornim planom uređenja županije utvrdi granice pomorskog dobra
- Utvrditi i eliminirati zagađivače mora te isto tako definirati mjesta stalne kontrole kvalitete more
- Imenovati poduzeća i institucije koje će vršiti kontrolu mora
- Ugradnja gradskih sustava pročišćavanja otpadnih voda prije njihovog ispuštanja u more
- Utvrditi standarde opreme za luke nautičkog turizma i povećati kontrolu zagađivanja u lukama
- Turističku rentu na unapređenje okoliša⁸⁷

5.2.3. Problematika razvoja luka za megajahte u Republici Hrvatskoj

Na Mediteranu posljednjih nekoliko godina boravi oko 2 000 megajahti, a njih nekoliko stotina uplovljava u Jadransko more te traži usluge stalnog i tranzitnog veza. Zbog njihovih sve učestalijih zahtjeva postavlja se pitanje kad i kako se isplati razvijati usluge za megajahte na Jadranu s obzirom da negativni učinci takvog razvoja još nisu ispitani. Najvažnije je prvo utvrditi poziciju hrvatskih marina prema razvijenosti. Takvu usporedbu hrvatskih marina s

⁸⁶ Ibidem

⁸⁷ Ibidem

ostalim zemljama nije jednostavno provesti, a problem se javlja u razlikama u legislativi koja se bavi pojmom marina i njezinih komercijalnih djelatnosti. Dok je naprimjer talijansko tržište najotvorenije po tom pitanju, a to bi značilo da sve njihove marine slobodno mogu imati komercijalne kapacitete jer ne postoje striktna ograničenja i razlike, Španjolska ima svoj model u kojem su kapaciteti unutar marine jasno podijeljeni na komercijalne vezove i na one koji se daju na korištenje ribara, lokalnih vlasnika plovila te chartera. Takav model omogućuje državi da dobije podatak o točnim kapacitetima nautičkog turizma s kojima raspolaže. Na europskom kontinentu prisutno je pet megatržišta nautičkog turizma:

- Europski dio Mediterana
- Crnomorsko tržište
- Baltik i zemlje oko crte Arktika
- Transatlantik/Zapadna Europa
- Kontinentalna Europa (slatkovodni)⁸⁸

Za ovakva tržišta teško je vršiti međusobnu analizu jer svako od tržišta ima svoje posebnosti koje ga čine specifičnim što otežava usporedbu marina međutržišnog tipa. Ponuda luka nautičkog turizma u Hrvatskoj za vanjsko okruženje trebala bi uzimati u obzir i tržište cjelokupnog Mediterana zbog migracija nautičara s emitivnih tržišta na receptivna. Najveći njemački i europski automobilski klub ADAC (Allgemainer Deutscher Automobil Club) publicirao je 2010. godine knjigu *Marinaführer, Deutschland, Europa* u kojem iznosi rezultate istraživačkog projekta europskih marina. U tom istraživanju europske marine promatraju se kroz dva osnovna elementa, a tu su smještaj automobila u luci te kvaliteta usluge u samoj marini. Oni navode kako u razvoju marina za megajahte na Mediteranu prednjači Francuska, a za hrvatske marine navode kako su jedne od rijetkih na Mediteranu koje su izuzetno kvalitetne te visoko kategorizirane. Kao problem kod hrvatskih marina ističu zakonsku regulativu zbog koje je većina marina nekomercijalna, odnosno sportska.

Mnoge elitne destinacije na Mediteranu kao što su Palma de Mallorca, Canes, Monaco već dugi niz godina razvijaju strategije razvoja marina za prihvat megajahti. Jedan od najboljih primjera marina za prihvat megajahti je Vauban u Antibesu u Francuskoj koja je poznata kao „geto milijardera“, a u nju uplovljavaju jahte od 165 metara duljine. Takve marine često grade reputaciju luksuznih destinacija te se povezuju s raskošnim načinom života. U Hrvatskoj bi se

⁸⁸ 7 Luković T.: Nautički turizam Hrvatske – Megajahte, da ili ne, kada i kako?, Sveučilište u Dubrovniku, Naše more, 2012., p. 281.

ovakve marine mogle razviti na dva načina. Prvi način je rekonstrukcija postojećih marina, odnosno vršenje preinaka vezova u nekoj prostranoj marini kao što je praksa u Barceloni. Drugi način je prenamjena vojnih luka kao što je praksa u Italiji, a jedna od takvih luka u Hrvatskoj bi mogla biti vojna luka Lora u Splitu.⁸⁹

U jadranskom akvatoriju megajahte su relativna novost, dok se u svijetu svake godine izgradi više od 750 takvih jahti, a svjetskim morima plovi ih više od 15 000. Od tih 15 000 Mediteranom ih svake godine plovi oko 2 000, a u samom Jadranu proteklih godina boravilo ih je 400. U Hrvatskoj se probudio veliki interes za megajahtama, s tvrdnjama da se od takvih jahti, odnosno od takve vrste nautičkog turizma može generirati znatno više koristi. U skladu s tim tvrdnjama u luci Frapi vršilo se istraživanje i analiza na vanjskom gatu luke koji je predviđen za prihvata megajahti. U analizi su obuhvaćene i jedna i druga vrsta usluge nautičkog turizma, odnosno standardne i megajahte. Rezultati istraživanja bili su pomalo neočekivani jer se ispostavilo kako u luci u uvjetima popunjenih kapaciteta standardne jahte stvaraju više koristi od megajahti. Samo istraživanje bilo je manjkavo jer sama analiza nije uzela u obzir važne parametre kao što su prostorne mogućnosti marine koje uvjetuju rezultat. Rezultati istraživanja vjerojatno bi bili drugačiji kada bi se cijela marina prenamijenila i reorganizirala za isključivo poslovanje s megajahtama. U ovakvom istraživanju plasman ne predstavlja problem ako se uzme u obzir činjenica da je potražnja za nautičkim turizmom na Mediteranu na izrazito visokom nivou. Glavne smjernice marine trebale bi biti iskorištavanje njenih prihvatnih kapaciteta te definiranje ciljanih tržišta. Za vrijeme ljetne sezone popunjavanje kapaciteta ne predstavlja problem, ali problem je jasno definirati ponudu za nautičare. Za razliku od sezone, u podsezoni može doći do stvaranja većih troškova ovisno o tome da li veće troškove stvara čuvanje jedne jahte od 40 metara ili tri manje jahte. Za brigu o standardnim jahtama i megajahtama najvažniji je ljudski faktor tako da se održavanje znatno ne razlikuje, odnosno nema bitnih razlika između čuvanja standardnih jahti i megajahti. Iz navedenog se može zaključiti kako se gatovi ne bi trebali koristiti samo za prihvata megajahti već bi trebalo napraviti pametnu organizaciju prostora jer u suprotnom može doći do nepotrebnog smanjenja dobiti. Manjkavost ovakve analize ne daje jasne odgovore o tome na koji način bi trebalo reorganizirati marine za predstojeće sezone. Važno je provesti analizu u konkretnom prostoru marine sa zadanim uvjetima prilikom oblikovanja ponude. Ovisno o načinu vezivanja plovila s obje strane gata, o načinu vezivanja plovila (okomito od gata ili uz mol) , o obračunu strukturnih troškova koji su se prvobitno mjerili po fiksnoj cijeni, a kasnije se zaključilo da variraju o satima i količini rada,

⁸⁹ Ibidem

potrošnji nautičara na megajahti, broju turista na metru plovila i drugim segmentima dolazi se do sljedećih zaključaka:

- Velike kompanije upravljaju razvojem luka na način da ulažu u destinaciju u kojoj se nalaze marine za prihvat megajahti. Bitno je da se tijekom izrade strategije za izgradnju marine za prihvat megajahti uspostave kontakti s velikim kompanijama i njihovim kapitalom jer se na taj način stvara prilika stalnog veza megajahtama, a ne samo tranzitnog veza za vrijeme ljetne sezone. Kao primjer uzima se marina za megajahte u Mandalini u Šibeniku koja je nastala sredinom devedesetih godina prošlog stoljeća koja svojim kapacitetima može primiti 79 jahti do 100 metara. Za njezin razvoj zaslužno je privatno partnerstvo nekoliko svjetskih kompanija kao što su Doğu Holding A.Ş iz Turske te Marinetek NPC iz Finske. Država također ima ulogu u izgradnji marina za megajahte kroz utjecaj na potražnju koji postiže reguliranjem pristojbi i opće zakonske regulative, odnosno stvaranjem povoljne investicijske klime.⁹⁰
- Iako se na prvi pogled čini tako, poslovanje s megajahtama ne može se jednoznačno proglasiti kao isplativije nego kad je riječ o normalnim jahtama. Štoviše, istraživanja na vanjskom gatu Frapa pokazale su upravo suprotno, preorijentacija domaćih marina na prema megajahtama bila bi pogrešna i dovela do pada financijskih prihoda. To ne znači da je poslovanje s megajahtama neprofitabilno u potpunosti nego je potrebno projektirati specijalnu marinu za megajahte kao što je Mandalina. Odluka o gradnji takve marine mora biti strateški isplanirana uz prethodne studije isplativosti. Od presudne važnosti za takve marine su prostorne mogućnosti destinacije, a marine Frapa i Dubrovnik posjeduju takav potencijal. Za ostala područja sa sigurnošću se ne može reći da je isplativo ulagati u prihvat megajahti, upitno je i u kojem smjeru će se razvijati ostale gospodarske djelatnosti vezane uz nautički turizam.

Kako ne bi došlo do donošenja pogrešnih strategija za nautički turizam u Hrvatskoj ekonomska i razna druga istraživanja izrazito su važna i to ne samo onda kada je riječ o destinacijama za megajahte nego općenito kada je riječ o strategiji održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Kako bi se dobila jasna slika o nautičkom turizmu u Hrvatskoj potrebno je provoditi detaljne analize turista nautičara, razumjeti njihove potrebe, riješiti probleme s kojima se susreću te maksimalno unaprijediti turističku ponudu.

⁹⁰ Ibidem

5.3. SMJERNICE RAZVOJA NAUČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Za Republiku Hrvatsku nautički turizam predstavlja izvozni proizvod te predstavlja jedan od glavnih pokretača razvoja gospodarstva. Domaće gospodarstvo tek treba iskoristiti sve benefite nautičkog turizma s obzirom na to da dobit od nautičkog turizma još uvijek nije razmjerna s punim potencijalom kojeg on predstavlja. Od nautičkog turizma postoje velika očekivanja u domaćem gospodarstvu, a kako bi se očekivanja ostvarila potrebna je odgovarajuća strategija održivog razvoja nautičkog turizma koja omogućuje kvalitativni i kvantitativni razvoj nautičkog turizma. Pravilan razvoj nautičkog turizma može postati zamašnjak domaćeg gospodarstva u jadranskoj Hrvatskoj. S obzirom da se dobar dio gospodarskog razvoja Hrvatske oslanja na turistički sektor potrebno je i prilikom razvoja nautičkog turizma uspostaviti odgovarajući regulativni okvir kako bi se maksimalno zaštitio obalni pojas i time omogućio održivi razvoj turizma. Održivi razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj trebao bi uzeti u obzir:

- Izgradnju novih marina
- Povećanje broja prihvatnih kapaciteta
- Unapređenje turističke usluge u skladu s resursima i infrastrukturom
- Dobro osmišljene strateške planove kojima se definiraju misija i vizija razvoja⁹¹

Kako bi se takvo što moglo ostvariti donesena je Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske koja predstavlja centralni strateški dokument i bazu svih aktivnosti u pogledu dugoročnih planiranja i upravljanja održivim razvojem nautičkog turizma kroz sve elemente održivosti i na svim razinama donošenja razvojnih odluka.

Temeljna vizija nautičkog turizma usmjerava Hrvatsku prema tome da bude jedinstvena i cijenjena destinacija te da se predstavi kao lider na Mediteranu kada je riječ o nautičkom turizmu. Misija se usmjerava prema:

- Po mjeri nautičara koji posjeduje ekološku svijest
- Sukladno razvoju nacionalnog gospodarstva
- Poboljšanjem razine usluga u korist lokalnog stanovništva
- povećanjem životnog standarda i zaposlenosti

⁹¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, op.cit. p.28

- štiteći kulturnu i prirodnu baštinu⁹²

Temeljeći se na viziji i misiji razvoja nautičkog turizma, doneseni su strateški ciljevi, a sukladno tome donesen je i akcijski plan za provedbu strategije u kojem su opisane sve mjere i koraci koje je potrebno poduzeti kako bi se ostvario strateški cilj. Ciljevi od strateške važnosti jesu:

- Održivo upravljanje i korištenje resursa
- Revidiranje prostorno – planskih dokumenata
- Povećanje prihvatnih kapaciteta ulaganjem u postojeće luke
- Opremanje i nadzor plovnih objekata i luka
- Integralno upravljanje nautičkim turizmom
- Uvođenje sustava nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom
- Usklađivanje zakonodavne regulative i pojednostavljenje administracije
- Povećanje proizvodnje plovnih objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima
- Razvijanje postojećih i izgradnja novih centara za remont
- Povećanje konkurentnosti u cjelokupnom nautičkom turizmu
- Poboljšanje ekoloških standarda i primjena nove tehnologije
- Ulaganja u daljnji razvoj obrazovanja svih sudionika nautičkog turizma⁹³

U Strategiji koja je predviđala razvoj nautičkog turizma do 2020. godine Republika Hrvatska predviđala je izgradnju 15 000 novih vezova. Od ukupnog broja novih vezova predviđeno je da njih 5000 bude na moru u lukama nautičkog turizma, njih 5 000 u lukama otvorenim za javni promet te 5 000 smještajnih jedinica na kopnu. Izgradnja novih kapaciteta previđa se u postojećim lukama te lukama otvorenim za javni promet, ali i u devastiranim prostorima ili onim prostorima gdje već postoji izgrađena pripadajuća infrastruktura u određenom postotku. Strategija također previđa određena ulaganja u razvoj cjelogodišnje nautičke ponude te ulaganja u marine za prihvat megajahti.⁹⁴

⁹² Ibidem

⁹³ Ibidem

⁹⁴ Ibidem

5.4. EKOLOŠKI ČIMBENICI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Litoralizacija je svjetski trend koji ne zaobilazi ni mediteranske zemlje, pa tako ni Hrvatsku. S obzirom da je jadranska obala izrazito vrijedan dio hrvatskog teritorija nužno je poduzeti korake kako bi se obuzdale opasnosti koje mu prijete zbog nekontroliranog korištenja. Očekuje se kako će trend preseljavanja stanovništva na obalu i dalje rasti što za posljedicu može imati preveliku koncentraciju stanovništva na ionako već ograničenom području. Velika koncentracija ljudi u kombinaciji s industrijom i pripadajućom infrastrukturom može nepovratno narušiti ekološku ravnotežu na obali. Povećanjem društvenog proizvoda uz skok zaposlenosti u kratkom vremenskom periodu te pretjerano promoviranje odredišta može ugroziti tržišnu održivost. Bitno je donijeti mjere zaštite okoliša koje uzimaju u obzir ekološke i razvojne specifičnosti određenog područja. Za vrijeme ljetnih mjeseci, dok traje turistička sezona, obalno područje postaje izrazito izloženo raznim izvorima zagađenja. Turizam predstavlja najvažniji gospodarsku granu u Hrvatskoj koja je iz godine u godinu stalno pokazivala tendenciju rasta, a uložena su i značajna ulaganja. Nautički turizam pokretač je cijelog niza pozitivnih gospodarskih efekata kao što su smanjenje nezaposlenosti domicilnog stanovništva, rast životnog standarda, sprečavanje iseljavanja stanovništva i slično. S druge strane, nautički turizam može predstavljati ozbiljno opterećenje za obalu. Kako bi se izbjegla daljnja devastacija okoliša, prilikom gradnje luka nautičkih turizma trebale bi se birati lokacije na kojima je ljudsko djelovanje već učinilo nepovratne promjene na okolišu kao što su napuštene vojne i sportske luke te je važno utvrditi optimalne kapacitete trenutnih luka. Divljom gradnjom, neadekvatnim prometnim rješenjem, pretjeranim turističkim kapacitetima za smještaj plovila vrši se pritisak na ekološku ravnotežu i samim time utječe se na kvalitetu ponude destinacije. Također je bitno razmišljati o očuvanju kulturne i spomeničke baštine koja također ima veliku ulogu u privlačenju turista te podiže konkurentnost određene destinacije. Utvrđivanjem ekoloških i kulturnih standarda, uređenjem pravne regulative i uvođenjem inspekcijuskog nadzora te drugih ovlaštenih institucija za očuvanje prirodne i kulturne baštine ostvarili bi se potrebni uvjeti za održivi turizam i normalno odvijanje turističke djelatnosti bez negativnih utjecaja na prirodnu i kulturnu baštinu. Na području ekologije smjernice se baziraju na:

- Određivanje maksimalnog stupnja turističke izgrađenosti
- Promatranje ekološkog utjecaja
- Određivanje adekvatnog načina zbrinjavanja otpada i otpadnih voda

- Briga o čistoćama plaža⁹⁵

Finalno, glavni ciljevi održivog razvoja nautičkog turizma bili bi promicanje održivog gospodarenja i razvoja Jadranskog mora, očuvanje ekosustava mora tako da se reduciraju otpadne vode te spriječi dolazak stranih invazivnih mikroorganizama u moru iz svih izvora zagađenja. U glavne smjernice održivog razvoja nautičkog turizma također je važno integrirati, osim državne vlasti, i lokalnu zajednicu i to posebno na otocima s obzirom da je za neke otoke turizam jedina održiva industrijska grana.

Najbitnije aktivnosti kojima bi se moglo utjecati na zaštitu okoliša su:

- Izrada Strategije upravljanja balastnim vodama
- Izrada Strategije očuvanja morskog okoliša
- Izrada pravne regulative o moru i podmorju
- Izrada Strategije integriranog upravljanja obalnim područjem
- Uspostaviti nadzor pomorskim prometom
- Riješiti problematiku prijenosa vodenih organizama i patogena
- Uspostaviti održivi sustav za prihvrat fekalnih voda, zauljenih voda i otpada s brodova te osigurati odgovarajuće uređaje i opremu za prihvrat toga svim lukama nautičkog turizma te lukama otvorenim za javni promet.⁹⁶

Najveći zagađivači mora su:

- Ispušni plinovi koji nastaju pri radu motora plovni objekata
- Ispuštanje maziva, goriva i otpadnih materijala izravno u more s plovni objekata⁹⁷

Postoji mogućnost redukcije zagađivača ovakvog tipa specijalnim rezervoarima koji su smješteni na kopnu koji izravno ili neizravno služe za zbrinjavanje kontaminirane vode s plovni objekata u rezervoar te također izgradnjom specijalnih praonica rublja unutar marine. Kako bi se postigla optimalna zaštita okoliša razvoj luka nautičkog turizma treba biti u granicama održivosti kapaciteta.

⁹⁵ Dulčić, A.: Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko-dalmatinske Županije, Turizam, Zagreb, broj 7-8, 1997., p. 180

⁹⁶ Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske (narodne-novine.nn.hr)

⁹⁷ Ibidem

Prema istraživanjima koje su do sad provedena te raznim analizama potrebno je u skladu sa stupnjem ugroženosti i zagađenosti definirati određene akvatorije koji bi bili pod specijalnim nadzorom. Problem se javlja prilikom definiranja „granice dopustivosti ugrožavanja“. Zbog toga je važno da kompletna priobalna zajednica na osnovu valorizacije akvatorija te njegovih specifičnosti izradi namjeru mora sukladnu izradi namjere kopna. Time bi se detaljno razmotrio prostor u kojem živimo i stvaramo, spoznale bi se potencijalni pozitivni i negativni učinci raznih nautičkih sadržaja te se na takav isti način treba pristupiti odabiru lokalitetu nautičkog turizma. Aktivnosti na kojima počiva dugoročna politika zaštite mora jesu:

- Sažeta analiza trenutnog stanja, predviđenih tendencija i postojećih problema zaštite okoliša
- Organizacija opipljivih istraživanja te praćenje zagađenja okoliša u marinama
- Izrada specifičnog projekta zajedno sa zadacima i mjerama na predloženim lokalitetima uz pomoć kojeg bi se usmjerilo dugoročno razvijanje i organiziranje različitih propagandi o očuvanju mora i obale⁹⁸

Ono što nautički turizam razlikuje od ostalih oblika turizma je mobilnost odnosno konstantna pokretljivost nautičara koji plove od destinacije do destinacije. Ova djelatnost predstavlja spoj turizma i pomorstva koji svake godine ostvaruje sve bolje rezultate, a važnu ulogu za brendiranje nautičkog turizma ima razvedena obala, prirodni resursi i kristalno čisto more kojim se Hrvatska može pohvaliti. Nautička potražnja i potrošnja nautičara ima pozitivne efekte na nautički turizam koji uključuje izradu plovnih objekata za zabavu, sport i rekreaciju, proizvodnje opreme za nautičare, usluge priveza i održavanja plovila te daljnja ulaganja u luke nautičkog turizma. U slučajevima kada su luke nautičkog turizma izgrađene u regijama koje su razvijene ispod nacionalnog standarda, marine postaju nositelji razvoja toga područja. Razvijajući tako svoje usluge, marina definira i razvoj same destinacije u kojoj se nalazi. Kako bi se destinacija razvila u kvalitetnu i privlačnu destinaciju za nautičare treba imati odgovarajuće predispozicije, a razvoj se treba temeljiti na razvojnom planu, uravnoteženom gospodarskom planu, ravnomjernom prostornom razvoju, razmještanju luka i slično. Prednost bi trebalo davati lokalitetima koji već imaju određenu odgovarajuću infrastrukturu te educirane kadrove. Kako bi se određena marina izgradila unutar pojedince destinacije potrebno je zadovoljiti određene uvjete. Uvjeti koje je potrebno ispuniti kako bi se odabrala odgovarajuća destinacija jesu:

⁹⁸ Ibidem

1. Institucionalno – politički: sistem poreza i prireza, prostorni planovi, politika i smjernice razvoja pojedine regije
2. Prirodni i smještajni: klimatske i hidrografske karakteristike destinacije, geomorfološka i oceanografska obilježja
3. Ekološki: razina ulaganja u promicanje ekologije, vrijednost bioraznolikosti destinacije, procjena negativnih utjecaja na okoliš, nadzor, osjetljivost prostora
4. Tehničko – tehnološke: geografska obilježja destinacije, minimalni standardi, stupanj razvijenosti prometne infrastrukture, udaljenost od gradskih središta i sadržaja, prihvatni kapacitet te sigurnosni uvjeti
5. Ekonomski: nautička ponuda regije, visina koncesije, razina kapitalnih ulaganja i investicija, raspoloživa educirana radna snaga, razvijenost komunikacijsko – informacijskog sustava u okružju
6. Sociokulturni: izravni i neizravni benefiti, razina standarda, stupanj urbanizacije i prepoznatljivosti destinacije⁹⁹

Masovni turizam mnogo puta se pokazao pogrešnim u slučajevima kada je nadvladao trenutne koristi koje stvara te predstavlja veliku potencijalnu opasnost za okoliš u osjetljivim područjima. Za razvoj nautičkog turizma od presudne je važnosti briga o ekologiji, ponajprije zbog definiranja i usmjeravanja razvoja turističke destinacije. Potrebno je imati na umu prostorne, ekološke, tehnološke, ekonomske i razne druge čimbenike prilikom planiranja razvoja nautičkog turizma. Također je bitna i sociokulturna svijest domicilnog stanovništva zbog zaštite sociokulturnih vrijednosti destinacije. Zbog toga je potrebno sustavno provoditi educiranje lokalnog stanovništva kako bi bili svjesni potrebe očuvanja prirodnih i kulturnih resursa.¹⁰⁰ Uspostavljanje ravnoteže između gospodarskog razvitka i očuvanje prirodne i kulturne baštine temelj su razvoja održivog nautičkog turizma.

⁹⁹ Jugović A., Zubak A., Kovačić M., op.cit., p. 65

¹⁰⁰ Ibidem

6. ZAKLJUČAK

U uvodnom djelu ovog diplomskog rada navedena je radna hipoteza koja iznosi tvrdnje kako je moguće postići uravnoteženi razvoj nautičkog turizma kroz razumijevanje samog pojma i značenja nautičkog turizma. To se postiže sažetim analizama stanja razvoja luka, budućim predviđanjima rasta prometa, unapređivanjem turističke ponude, racionalnim projektiranjem novih marina i kapaciteta u lukama nautičkog turizma te edukacijom stanovništva što rezultira razumijevanjem održivog razvoja. Kroz ovo istraživanje uočeno je kako Hrvatska još uvijek nije u potpunosti iskoristila svoj potencijal za razvoj nautičkog turizma što znači da Hrvatska može postići uravnotežen održiv razvoj nautičkog turizma čime se ova hipoteza prihvaća.

Da je nautički turizam ozbiljan faktor u cjelokupnoj turističkoj ponudi naše zemlje govori i činjenica kako je većina turista nautičara visoke platežne moći i uživa viši životni standard. Okretanjem elitnim granama turizma moguće je smanjiti prekapacitiranost turističkih destinacija za vrijeme turističke sezone bez smanjenja prihoda što je definitivno jedan od ciljeva održivog razvoja. Održivi razvoj eliminira nekontrolirane kapacitete turističkih destinacija čime bi se ozbiljno ugrožavala mogućnost budućih generacija da uživaju u prirodnim blagodatima. Upravo je zbog toga važno planirati strategije održivog razvoja nautičkog turizma. Benefite nautičkog turizma osjećaju lokalna zajednica, ali i državni proračun i zato je bitno da vlasti, lokalne i državne, učine sve kako bi stvorile povoljnu investicijsku klimu za razvoj nautičkog turizma. Vlasti bi također trebale donositi kvalitetne smjernice održivog razvoja kojima bi se podizala konkurentnost hrvatskih marina.

Postoji nekoliko načina pomoću kojih se može minimizirati utjecaj nautičkog turizma na prirodnu ravnotežu. Jedan od načina je da se prilikom projektiranja vrše ispitivanja osjetljivosti akvatorija na kojem se planira graditi marina. Jedan od učinkovitih načina je i da se za odabir lokaliteta marine izaberu mjesta koja su već ranije nepovratno promijenjena djelovanjem ljudske ruke. To mogu biti napuštene vojne, ribarske ili sportske luke. Smanjenje utjecaja na okoliš može se postići i ograničavanjem broja putnika sa brodova za kružna putovanja ili izgradnjom adekvatnih odlagališta za otpad koji stvaraju plovila u lukama. Jedan od gradova na hrvatskoj obali koji je osjetio potrebu da se okrene održivom turizmu je Dubrovnik. Zbog svoje velike popularnosti postoji veliki interes brodova za kružna putovanja za Dubrovnikom što je rezultiralo prevelikom koncentracijom turista na tom područja što je ozbiljno ugrožavalo kulturnu i prirodnu baštinu. Iz tog razloga nužno je bilo uvesti ograničenja

broja putnika pa čak i odbiti pristajanje brodova za kružna putovanja. Ograničenja se vrše u sadašnjosti kako bi buduće generacije mogle uživati u blagodatima jednako kao i mi danas.

Dakle, održivi razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj je ostvariv ako se poduzmu ispravni koraci prilikom utvrđivanjem smjernica razvoja, kao i konstantnim unapređenjem kvalitete ponude jer hrvatske marine uzastopno bilježe povećanje prometa.

LITERATURA

1.) KNJIGE

1. Marković, S., Osnove turizma, Školska knjiga, Zagreb, 1970.
2. Favro, S., Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split 2010.
3. Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Dubrovnik, 2007.
4. Jadrešić, V., Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978.
5. Šamanović, J., Nautički turizam i menagment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.
6. Dulčić, A., Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, 2002.
7. Bičanić, Z. Zaštita mora i morskog okoliša, Osobna naklada, Split, 2003.
8. Gračan, D., Alkier – Radnić R., Uran M., Strateška usmjerenja nautičog turizma u EU, Opatija, 2011.
9. Pavić - Rogošić., Održivi razvoj, Zagreb, 2010.
10. Luković, T., Šamanović J., Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Split, 2007.

2.) ČLANCI

1. Jugović, A., Zubak, A., Kovačić M.: Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Pomorski zbornik, Upravni odjel za pomorsko dobro, promet i veze, Rijeka, 47-48, 2013, p. 61-72.
2. Luković, T., Bilić, M. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše more, Dubrovnik, 2007., p. 116
3. Gračan, D. Zadel, Z., Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, 2013. , p. 51 – 52.
4. Hlača, V., Nakić, J.: Pravni status marina u Republici Hrvatskoj, 2010., p.51-52
5. Utjecaj nautičkog turizma na Jadransko more i obalu, Šibenik, Drugi Adriatic Boat Show, 2009., p.25.
6. Favro, S., Saganić, I. : Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Zadar, 2007., p.72.

7. Luković, T. Nautički turizam Hrvatske – Megajahte, da ili ne, kada i kako?, Sveučilište u Dubrovniku, Naše more, Dubrovnik, 2012., p. 281.
8. Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004., p.42.
9. Vlada Republike Hrvatske, prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Zagreb, 2013. p.38.
10. Dulčić, A., Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko – dalmatinske županije, turizam, Zagreb, broj 7 -8, 1997., p. 180.
11. Gračan, D., Alkier Radnić, R.: Ekološki aspekti razvoja nautičkog turizma europskog dijela Mediterana, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, p.232.
12. Drljača, M. : Koncept održivog razvoja i sustav upravljanja, Međunarodni skup, Kvalitet i izvrsnost, Beograd, 2012., p. 2 – 5.

3.) INTERNET IZVORI

1. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.532.7232&rep=rep1&type=pdf> (2.8.2020.)
2. <http://www.sd-commission.org.uk/pages/what-is-sustainable-development.html> (2.8.2020.)
3. sparknotes.com/philosophy/communist/ (2.8.2020)
4. <https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2010917%202006%20INIT> (2.8.2020.)
5. mmpi.gov.hr (3.8.2020.)
6. <http://www.ecifm.rdg.ac.uk/inofsd.htm> (5.8.2020.)
7. <http://www.portkorcula.eu/o-nama> (15.8.2020.)
8. <https://www.port-authority-zadar.hr/> (15.8.2020.)
9. <https://www.portdubrovnik.hr/kruzna-putovanja> (16.8.2020)
10. <https://zse.hr/userdocsimages/financ/ACI-fin2017-1Q-NotREV-N-HR.pdf> (20.8.2020)
11. <http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava.html> (20.8.2020.)
12. <https://novac.jutarnji.hr/aktualno/najpogodeniya-industrija-u-mjesec-dana-cetiri-slavna-megakruzera-zavrila-u-rezalistu/g>

4.) OSTALI IZVORI

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma 2019. godine.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 2008.
3. Strategija razvoja nautičkog turizma, TOMAS NAUTIKA jahting, Institut za turizam, Zagreb, 2012.
4. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2020., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, Zagreb, 2008.
5. Strategija održivog razvoja Republike Hrvatske, Narodne Novine, Zagreb, 2009.
6. Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007.

POPIS TABLICA

Tablica 2. Mogući prikaz pokazatelja održivosti po sektorima.....	8
Tablica 2. Kriteriji za odabir lokacije prilikom izgradnje nove luke nautičkog turizma.....	42
Tablica 3. Varijacije prometa krstarenja na Mediteranu.....	44
Tablica 4. Stupanj zadovoljstva nautičara.....	49
Tablica 5. Smetnje koje negativno utječu na plovidbu.....	50
Tablica 6. Luke nautičkog turizma u 2019. godini.....	52
Tablica 7. Kapaciteti luka nautičkog turizma prema duljini plovila 2019. Godine.....	53
Tablica 8. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Primorsko – goranskoj županiji u 2019.....	53
Tablica 9. Kapaciteti luka nautičkog turizma u Zadarskoj županiji u 2019. Godini.....	54
Tablica 13. Kapaciteti luka nautičkog turizma u DNŽ u 2019. Godini.....	54
Tablica 14. Broj plovila na stalnom vezu u marinama 2019. godine.....	58
Tablica 15. Uporaba vezova na moru po mjesecima (u tranzitu) 2019. godine.....	59
Tablica 16. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja - Korčula.....	63
Tablica 17. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja – Zadar.....	65
Tablica 18. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja – osnova putnik – Dubrovnik.....	66

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Struktura obrazovanja nautičara u hrvatskim marinama.....	46
Grafikon 2. Prosječna dob nautičara u hrvatskim marinama.....	46
Grafikon 3. Prosječni mjesečni prihodi kućanstva nautičara	47
Grafikon 4. Učestalost dolaska turista nautičara u Hrvatsku.....	48
Grafikon 5. Izvor informiranja nautičara	48
Grafikon 6. Pronalazak slobodnog tranzitnog veza u hrvatskim marinama.....	52
Grafikon 7. Luke nautičkog turizma u Primorsko – goranskoj županiji.....	56
Grafikon 8. Struktura plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila.....	61
Grafikon 9. Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2018. i 2019. godini.....	62

POPIS SLIKA

Slika 3. Temeljne sastavnice održivog razvoja društva.....	4
Slika 4. Model nautičkog turizma u Hrvatskoj.....	20
Slika 3. Nacionalni park Kornati.....	30
Slika 4. Marina "Punat".....	34
Slika 5. Promjena intenziteta nautičkog turizma na Jadranu.....	42