

POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Matić, Tamara

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:111707>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-17**

Repository / Repozitorij:

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET

**POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG
TURIZMA**

ZAVRŠNI RAD

Mentor: dr.sc.Favro Srećko

Student: Tamara Matić

Broj indeksa: 4097734

Split, rujan 2016.

Sadržaj

1.	UVOD	4
1.1.	Definiranje problema i istraživanja	4
1.2.	Ciljevi rada	4
1.3.	Metode analize	4
2.	ZNAČAJ I ULOGA NAUTIČKOG TURIZMA.....	5
2.1.	Definiranje nautičkog turizma	5
2.2.	Uvjeti za razvoj nautičkog turizma.....	6
2.3.	Trendovi razvoja nautičkog turizma.....	7
2.3.1.	Charter usluge.....	9
2.3.2.	Kružna putovanja	9
2.3.3.	Usluge ronjenja.....	10
2.4.	Razvoj nautičkog turizma u Europi.....	11
3.	POSTOJEĆE STANJE LUKA NT U RH	14
3.1.	Povijesni pregled razvoja nautičkog turizma.....	14
3.2.	Zakonski okvir nautičkog turizma u RH	16
3.3.	Razvoj luka.....	18
3.4.	Razvoj marina.....	18
3.4.1.	Ekološke strategije i zaštita okoliša u marinama	21
4.	GOSPODARSKI UČINCI NAUTIČKOG TURIZMA	24
4.1.	Turistički učinak na gospodarstvo.....	25
4.2.	Učinak na BDP i zapošljavanje	30
5.	BUDUĆI PLANOVI RAZVOJA	31
5.1.	Smjernice razvoja	31
6.	POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA.....	33
6.1.	Definiranje politike održivog razvoja.....	33
6.2.	Održivi razvoj nautičkog turizma u RH	34

7. ZAKLJUČAK	36
LITERATURA.....	37
POPIS TABLICA I GRAFOVA	38

1. UVOD

1.1. Definiranje problema i istraživanja

Osnovni problem ovog rada je politika održivog razvoja nautičkog turizma u datom razdoblju, s tim da ćemo naglasiti i definirati pojam i značenje nautičkog turizma u samom radu. U radu ćemo također predložiti podatke utjecaja nautičkog turizma na hrvatsko gospodarstvo u razdoblju od 2005.-2016., te na temelju toga ćemo objasniti sve čimbenike koji utječu na financijsku sliku gospodarstva.

Problem ovog rada je u prvom redu je nautički turizam kroz održivi razvoj. U ovom radu također ćemo obuhvatiti financijski aspekt hrvatskog gospodarstva u desetogodišnjem razdoblju.

1.2. Ciljevi rada

Cilj rada nam je teorijski definirati održivi razvoj i nautički turizam te na primjeru nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj prikazati utjecaj takve vrste turizma na gospodarski sustav Republike Hrvatske.

1.3. Metode analize

- Metoda sinteze,
- Metoda deskripcije,
- Metoda kompilacije,
- Metoda komparacije.

2. ZNAČAJ I ULOGA NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Definiranje nautičkog turizma

Prirodni ili atraktivni uvjeti čine osnovnu i polaznu pretpostavku postojanja i razvoja maritimnog i nautičkog turizma određene regije i zemlje.

Pod prirodnim uvjetima podrazumijevamo sve ono što nam je priroda sama dala za razvoj nautičkog turizma, uključujući obale, vodeni prostor, konfiguraciju zemljišta, zemljopisni položaj, ljepote pejzaža, podneblja, temperaturu zraka, meteorološke prilike, vidljivost na moru, rijekama i jezerima, prozirnost i boju mora, kao i niz drugih prirodom danih činioca na moru, rijekama i jezerima.

Drugim riječima, to su skup atraktivnih činioca u koje ulaze:¹

- a) hidrografski elementi, flora, fauna, prirodne odlike mora
- b) klimatske prilike (podneblje)
- c) reljef-zemljopisne karakteristike područja.

Ovdje govorimo o prirodnim uvjetima koji se odnose na:

- more
- kopno
- zrak

Prirodne odlike mora su prvi takav uvjet. Tu posebno ističemo: valove, morske struje, dubinu akvatorija, prostranost akvatorija, morsko dno, plima i oseka, temperatura mora, boja mora, prozirnost mora, pogodnost plovidbe.

Prirodne uvjete, pogodnost kopna i obale naročito promatramo sa stanovišta:

- obale, razvedenosti, otoka, uvala, plaža, rijeka, jezera, prirodnih znamenitosti, povijesnih, kulturnih i drugih elemenata.

¹ Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 29.

Prirodne pojave i odlike zraka zovemo jednim imenom meteorološke prilike(vjetrovi, vidljivost, vlažnost, temperatura, oblačnost).

More postaje značajan klimatski činitelj, jer sunce zagrijava morsku površinu, topla morska voda je teža, te strujanjima more utječe na stvaranje toplije klime, koja se naziva Marinskom klimom.

2.2. Uvjeti za razvoj nautičkog turizma

Postojeća materijalna osnova (baza), resursi i tekuća materijalna (investiciona) izgradnja, drugi je, uz postojeće prirodne uvjete, važan činilac u razvoju i unapređenju nautičkog turizma.

Pod materijalnom izgradnjom u nautičkom turizmu podrazumijeva se izgradnja novih objekata-kapaciteta, proširenje i dogradnja postojećih kapaciteta, zatim adaptacija, modernizacija postojećih kapaciteta, nabava opreme i inventara za postojeće kapacitete tj. investicije, sve zbog:²

- izgradnje novih kapaciteta
- rekonstrukcija
- proširenja
- modernizacije.

Jedan od osnovnih zadataka materijalne izgradnje je podizanje odgovarajućih turističkih luka i izgradnja turističke male flote.

Materijalna osnova-resursi ili receptivni kapaciteti u nautičkom turizmu obuhvaćaju:³

- turističke luke različitog tipa, namjene i veličine
- nautičko-turističku flotu
- nautičko-turistička sela

² Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 31.

³ Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978. str. 31.

- sidrišta
- vezove uz obalu
- zimovališta, skladišta i radionice za plovnu flotu
- brodogradilišta
- parkirališta
- trgovinsko-opskrbe i turističko-ugostiteljske objekte
- razne proizvodne i proizvodno-uslužne kapacitete
- objekte za dokolicu
- prometne kapacitete na kopnu i obali, a u vezi s nautičkim turizmom
- stanice za opskrbu
- uređaje i opremu
- osnovna i tzv. viša infrastruktura.

2.3. Trendovi razvoja nautičkog turizma

Nautički turizam je jedan od najekspanzivnijih oblika turizma, međutim, njegov promet se ne iskazuje posebno u međunarodnim statistikama, pa je teško pratiti egzaktni razvoj. Podaci se dobivaju iz specijaliziranih časopisa koji prate sajmove plovila i opreme, te raznih jedriličarskih natjecanja, nacionalnih statističkih praćenja kretanja, registracije i proizvodnje plovila, te poslovanja postojećih, i izgradnje novih nautičkih luka.

Razvijenost nautičkog turizma se mjeri odnosom broja stanovnika po jednom plovilu. Godišnja stopa rasta broja plovila nautičkog turizma iznosi oko 10%.

U odnosu na veličinu plovila, kupovnu cijenu, i troškove održavanja, kod analize turističke potražnje razlikuju se slijedeće kategorije plovila:⁴

- mala – do 5 metara - "mali" brodovi – plovila koja se koriste za kraći boravak na vodi

⁴ Ante Dulčić "Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma", Ekokon, 2002., str. 67.

u lokalnim okvirima. Troškovi održavanja su mali, i zahtijevaju jednostavnu infrastrukturu.

- plovila od 5 - 15 metara - "veliki" brodovi – predstavljaju interes luka nautičkog turizma. Mogu biti na jedra i/ili motor.
- plovila preko 15 metara – tzv. mega jahte obuhvaćaju luksuzne brodove na jedra ili motor, koje imaju najmanje jednog stalnog kapetana.(navedene mjere u zadnjih par godina imaju tendenciju povećanja.)

Tablica 1: Pregled broja plovila za nautički turizam u izabranim zemljama

Država	Broj plovila	Broj stanovnika na jedno plovilo
Italija	270.000	200
Francuska	815.000	148
Njemačka	900.000	224
V. Britanija	570.000	144
Finska	320.000	15
Grčka	25.000	348
Španjolska	64.000	528
Svedska	700.000	10
Švicarska	70.000	90
Nizozemska	412.000	113
Norveška	810.000	5
UKUPNO:	2.364.000	

Izvor: Ante Dulčić "Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma", Ekokon, 2002., str. 65.

2.3.1. Charter usluge

Nautički turistički charter je djelatnost iznajmljivanja plovila. Ponuda se odnosi na iznajmljivanje plovila sa ili bez skipera i iznajmljivanje grupe plovila koja kruži od luke do luke pod zapovjedništvom profesionalnog kapetana.

Nudi se nekoliko tipova chartera:⁵

- dnevni – kao dopuna hotelskom smještaju,
- lokalni – plovila koja imaju svoju luku sa privezom na području njihova kružnog putovanja,
- tjedni – jedrilice ili motorni brodovi dužine 7 – 15 m – najzastupljeniji,
- međunarodni – uključuje luksuznija i novija plovila opremljena poput luksuznih hotela.

2.3.2. Kružna putovanja

Tablica 2: Broj kruzera u svijetu prema broju ležaja

Godina	1980.	1990.	1998
Broj kruzera	45.000	93.000	177.000

Izvor: "Worldwide Cruise Ship Activity", WTO, Španjolska, 2000.g., str.11

Kako je vidljivo iz tablice, kapaciteti kruzera u svijetu kontinuirano rastu, pa ih statistika danas bilježi preko 177.000.

Kružna putovanja obuhvaćaju nautičku klijentelu koja zna malo, ili ništa, o upravljanju plovilom. Uz pomorski prijevoz, na plovilima se nude ugostiteljske, zabavne i kulturne

⁵ Ante Dulčić "Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma", Ekokon, 2002., str. 74.

usluge. Razvoj usluga krstarenja se prati pomoću: broja putnika na kružnim putovanjima, broj brodskih kompanija koje se bave kružnim putovanjima, broj registriranih brodova te dinamika izgradnje novih, broj agenata i turističkih agencija koje nude kružna putovanja i luke, odnosno podaci o prometu u lukama.

Tablica 3: Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj

	2012.	2013.	2014.	2015.
Broj putovanja	421	430	420	456
Broj putnika	290.346	420.542	440.254	511.417
Broj dana boravka	791	530	528	658

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2006., turizam, str. 14

Podaci iz tablice ukazuju na to da se broj kružnih putovanja u protekle četiri godine nije bitnije povećao, dok se broj putnika skoro udvostručio. To znači da su brodovi za kružna putovanja sve veći, i mogu primiti više putnika .

2.3.3. Usluge ronjenja

Popularnosti i razvoju ronjenja pridonose pristupačne cijene ronilačke opreme, razvoj organiziranih ronilačkih aktivnosti, razvoj novih ronilačkih lokacija, porast ekološke svijesti, zasićenost pasivnim oblicima odmora i prilagodba zakonodavstva.

Potražnja za ronilačkim uslugama raste po godišnjoj stopi od 20%. Najveća potražnja je za ronjenjem u okviru klubova na određenim lokacijama te škola ronjenja.

Godišnje se u Hrvatskoj proda više od 40.000 ronilačkih iskaznica, ali se pretpostavlja da je broj ronilaca veći. Na sjevernom Jadranu veća je posjećenost zbog plićeg mora i bujnije podmorske vegetacije, pogotovo uz istarsku obalu gdje ronioci mogu posjetiti više olupina brodova. Srednji i Južni Jadran poznati su po većim dubinama, bistrijem moru, strmim

liticama koje se spuštaju u dubinu. Tu su najljepše lokacije na Kornatima, Visu, Hvaru itd.⁶

2.4. Razvoj nautičkog turizma u Europi

U Europi nautički turizam ima najdužu tradiciju u svijetu i vrlo dinamičan razvoj. Zbog povoljnih prirodnih i socio-kulturnih karakteristika prostora, makroregija Mediterana, ima, od svih europskih područja najdužu tradiciju i najdinamičniji razvitak nautičkog turizma, spada među najznačajnije područje nautičkog turizma u svijetu.

Obala Mediterana je vrlo dobro razvedena, posebno se ističu obala Egejskog mora i istočna obala Jadranskog mora. Mnogobrojni zaljevi (Lionski, Genovski, Tarantski, Solunski, Sidra, Gabeški), koji duboko prodiru u kopno, te brojne uvale i otoci predstavljaju atraktivan prostor za turističku plovidbu. Klimatske prilike i geografski položaj u odnosu na emitivna nautičko-turistička područja su izuzetno povoljni.⁷

Kao rezultat povoljnih prirodnih, klimatskih, kulturoloških i ambijentalnih prilika u nekim mediteranskim zemljama, od šezdesetih godina do danas, došlo je do dinamičnog razvitka nautičkog turizma. Dinamika tog razvitka posebno je izražena u Italiji, Francuskoj, Španjolskoj, Grčkoj i Turskoj. Zbog svojih, izuzetnih, komparativnih prednosti za razvoj tedjelatnosti Hrvatska ulazi u krug tih zemalja. U tim zemljama izgrađeni su: različiti tipovi luka nautičkog turizma, brojna plovila za sport i rekreaciju, te brojni drugi komplementarni objekti namijenjeni za pružanje usluga nautičarima.

Prema podacima iz tablice 4 (u nastavku) vidi se koncentracija najvećeg dijela receptivnih kapaciteta nautičkog turizma u Italiji, Francuskoj i Španjolskoj.

U tom pogledu zaostaju Grčka, Turska, Slovenija i Hrvatska. Talijani i Francuzi posjeduju nautičko-turističku flotu koja ima više od 2 miliona plovila. U proizvodnji i opskrbi svjetskog nautičkog tržišta plovilima, veliko učešće imaju Francuska, Italija, Španjolska i Grčka.

Francuska je specijalizirana za proizvodnju jedrilica od 10 do 15 metara, koje izvozi u gotovo sve zemlje. Učešće Italije u opskrbi svjetskog tržišta s jedrilicama iznosi 12%, a plovilima na

⁶ <http://www.inet.hr/~mkin/>

⁷ www.nationalgeographic.com

motor iznad 12 metara 21%. Španjolska brodogradnja se nastoji uključiti u svjetsko nautičko tržište putem licence proizvodnje različitih tipova američkih i francuskih plovila.

Za formiranje vlastite charter flote Grčka proizvodi jedrilice i izvozi veći broj malih plastičnih čamaca u Italiju i Njemačku. Hrvatska ima dugotrajnu tradiciju u gradnji plovila za sport i rekreaciju. Najznačajniji su proizvođači Kvarnerplastika iz Raše, Greben iz Vele Luke, Punat sa otoka Krka i Heliyaht iz Pule.

Tablica 4: Broj i kapacitet marina u nekim mediteranskim zemljama u 2015. godini

Zemlja	broj marina	broj vezova u marinama
Italija	242	52.761
Francuska	134	92.353
Španjolska	201	61.688
Grčka	13	4.575
Slovenija	3	1.392
Turska	13	4.845
Hrvatska	45	16.945

Izvor: Institut za turizam(2016): Konkurentnost hrvatskog turizma str.101

Nautičare koji su boravili na Mediteranu može se razvrstati u 4 skupine, i to: ⁸

1. Nautičare-vlasnike plovila, čija su plovila stacionirana na Mediteranu tijekom čitave godine;
2. Nautičare-vlasnike plovila, čija su plovila stacionirana u njihovu mjestu boravka, a prilikom odlaska na odmor prevoze ih do Mediterana trailerima ili kamionima;
3. Nautičare koji za vrijeme turističkog boravka na Mediteranu uzimaju u charter tuđa plovila;
4. Nautičare(turiste) na kružnim putovanjima.

⁸ Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Ekonomski fakultet Split, Split, 2002. str. 162

Najviše su zastupljeni nautičari koji svoja plovila tijekom godine drže u mjestu boravka (preko 40%). Od toga broja, najveći dio plovila prevozi se do Mediterana trailerima (više od 90%), a znatno manji kamionima (jahte).

Izbor mjesta plovidbe koji će nautičar izabrati ovisi o brojnim činiteljima. Posebno se ističu: razvijenost putne mreže (posebno cestovnih prometnica), zakonska regulativa nautičko-turističke djelatnosti zemlje domaćina, političke prilike u okruženju, sigurnost vezova, kvaliteta i cijene nautičko-turističkih usluga, mogućnost servisiranja i opravke plovila i sl.

Od tih činitelja ovisi, ne samo opseg posjete već i stupanj korištenja vezova u marinama. Po pitanju korištenja vezova, od svih mediteranskih zemalja najbolje rezultate postižu u marinama u Italiji (40%) i Hrvatskoj (29%), a najslabije u Francuskoj (4%) i Grčkoj (7%).⁹

Nautičari u iznajmljenim plovilima (charter) imaju sve veće učešće u nautičko-turističkom prometu. Dužina njihova boravka, uglavnom se kreće od 2 do 3 tjedna.

Sve mediteranske zemlje (osim Albanije) potpisale su 1976. godine Barcelonsku konvenciju o zaštiti Sredozemnog mora od zagađivanja. Nakon ratifikacije 1978. godine stupila je na snagu i postala obvezna za zemlje potpisnice.

Na temelju Barcelonske konvencije, kao zajednički projekt zaštite i korištenja Sredozemnog mora, organiziran je 1984. godine, u francuskom gradu Cannesu seminar na temu Perspektive razvoja nautičkog turizma u Mediteranskom bazenu i njegov utjecaj na okoliš.

Na seminaru je elaborirana mogućnosti razvitka nautičkog turizma na Mediteranu i istaknuta njegova važnost za gospodarski razvitak mediteranskih zemalja.

⁹ Eurostat, cc.europe.eu

3. POSTOJEĆE STANJE LUKA NT U RH

3.1. Povijesni pregled razvoja nautičkog turizma

Neki začeci masovnih putovanja ljudi mogu se tražiti i u najstarijoj ljudskoj povijesti, drevnom Egiptu, antičkoj Grčkoj, Rimskom carstvu te vjerskim hodočašćima. Premda je taj nekadašnji putnik bio preteča modernog turista, ta putovanja nisu još imala karakter pravih, turističkih. Po nekim sličnostima između putovanja u prošlosti i putovanja što čine suvremeni turizam nipošto se ne može dokazati njihova genetska i razvojna veza. To su samo prividne sličnosti u motivima, dok u svemu ostalom nema nikakvih sličnosti između njih.¹⁰

Dapače, putovanja u prošlosti i turistička putovanja danas bitno se razlikuju i to po ekonomskoj i društvenoj uvjetovanosti, prostornoj usmjerenosti i vremenskoj učestalosti, brojčanosti i ponašanju sudionika te mnogim drugim učincima.

Počeci plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta javljaju se još u 16. stoljeću u obliku regata po nizozemskim kanalima dok se suvremeni nautički turizam počinje razvijati u 19. stoljeću. Polovinom 19. st. Tommas Cook prvi put organizira putovanja i 1857 godine osniva, prvu u svijetu, putničku agenciju gdje pomorski prijevoz putnika igra veliku ulogu. Od tada nastaje posebna vrsta brodova za prijevoz putnika i počinje se ploviti iz zabave.

Društvene promjene i promjene u načinu života tekle su veoma polagano sve do industrijske revolucije. Već u tijeku prve industrijske revolucije dogodio se veći društveni preobražaj nego u svim vremenskim epohama do tada. Većina povjesničara, u pravilu nastanak turizma vezuje uz razvoj prometnih sredstava na parni pogon, željeznice i parobroda, koja su omogućila sigurna, brza, česta, udobna, jeftina i daleka putovanja i time prerastaju iz dotadašnjeg individualnog u moderni organizirani turizam 19. i 20. stoljeća.

U 19. stoljeću započinje i razvoj nautičkog turizma na Jadranu. Najznačajnije prekretnice nastaju kada jedrenjaci ustupaju mjesto parobrodu. Još 1820, duž istočne obale Jadrana uvedena je petnaestodnevna parobrodska linija Trst-Dubrovnik-Krf, što je svojevrsni početak kruzing putovanja u ovim područjima. Građani pomalo dobivaju svijest o koristima koje gosti donose, pa tako nastaju prvi ugostiteljski objekti u lokalnom vlasništvu. Također nastaju turistička mjesta – lječilišta na Jadranu. Prva škola plivanja u našim krajevima datira iz 1826.

¹⁰ Alfier D.: Turizam, izbor radova, Institut za turizam, Zagreb, Tisak 1994, str 18.

godine a osnovana je u Rijeci. Osobe koje su željele naučiti plivati plaćale su 4 krune, dok su on koji su samo došli na kupanje plaćali 0,6 kuna. U Zadru je prvo kupalište sa toplom vodom osnovano 1834. godine.

Već 1870. godine javljaju se i prva organizirana putovanja na našoj obali koja organizira bečki turistički klub. Tada je značajnu ulogu imao strani kapital koji je investirao u nove brodove, poglavito okupljen oko austrijskog društva „Lloyd“. Ovo društvo vršilo je parobrodsku službu na Jadranu do pred kraj 19 stoljeća, a osim prijevoza putnika i robe, organizirali su i prigodna putovanja i izlete. Brodovi su pristajali u povijesnim i turističkim mjestima na obali, a boravak turista na brodu i putovanje je trajalo 10 do 15 dana. Parobrodi su primali 40 do čak 150 izletnika, što je u ono vrijeme imalo obilježje masovnosti. 1871 godine izgrađen je prvi hrvatski parobrod Hrvat za potrebe parobrodarskog društva u Senju, dug oko 35 metara, nosivosti 60 tona, motora 30 konjskih snaga a postizao je brzinu od 10 čvorova. Najbrži Loydov brod Thalia sagrađen oko 1900. godine, bio je dug 100 metara, a imao je 26 jednokrevetnih i 70 dvokrevetnih kabina s električnom rasvjetom i centralnim grijanjem te 4 apartmana.¹¹

Intenzivnija izgradnja specijaliziranih luka za privez brodova i jahti te boravak njihovih posada započela je u 20. stoljeću. Za takve je luke Udruženje konstruktora, motora i brodova iz New Yorka 1928.g. upotrijebilo naziv marina, koji od tada postaje međunarodno priznat i korišten naziv za osnovne objekte nautičkog turizma, specijalizirane luke u kojima se danas, osim vezova, uređaja, opreme i usluga održavanja plovila, njihovim korisnicima nudi i sve veći broj različitih turističkih usluga smještaja, prehrane, razonode, sporta i slično.¹²

Pojam chartera se prvi puta spominje tridesetih godina prošlog stoljeća, i to u Nizozemskoj, a potom se dalje širio Europom pa poslije Amerikom. Charter kao gospodarska djelatnost, a osobito kao segment nautičkog turizma, relativno je novijeg datuma, i prvi put se pojavila na Azurnoj obali 1955. godine. Začetnici charter-djelatnosti u Hrvatskoj su sljedeće tvrtke: ACI, SAS, Coning, AYC, Moorings, Hetzel yachting, Ecker yacht. Charter-plovila bila su 99% pod stranom zastavom, a za vrijeme komercijalnog iskorištavanja bila su pod režimom privremenog uvoza. U početku su se pretežno iznajmljivali motorni brodovi, no danas u

¹¹ A. Dulčić: op.cit. 2002, str.21

¹² <http://www.hhi.hr/srnth/SRNTH.pdf>

charter ulaze sve vrste plovila, od jedrilice za krstarenje ili regatu, preko katamarana do motornih brodova, jahti i megajahti koje su osobito zadnjih godina zastupljene u manjem opsegu.

Unatoč, tako ranim počecima turizma na našoj obali, zbog nerazvijene nautičko-turističke ponude izostao je značajniji razvoj nautičkog turizma. Razvoj suvremenog nautičkog turizma počinje tek sredinom šezdesetih godina 20-tog stoljeća, kada su na našoj obali izgrađene 4 marine sa 150 vezova i ostvaren promet preko 1500 inozemnih plovila. Ovo razdoblje označeno je i donošenjem Odluke o osnivanju ACY-a (Adriatic Club Yugoslavia) 1982.g. U razdoblju od samo dvije godine (1983-1984) izgrađeno je 16 marina kapaciteta 4,730 vezova . Od tada, pa do početka Domovinskog rata, broj izgrađenih marina i broj inozemnih plovila koja posjećuju naš akvatorij, iz godine u godinu ima dinamičan rast.

U razdoblju od 1991. do 1995. godine, Hrvatska se nalazila u Domovinskom ratu, te je turizam bilo nemoguće razvijati u tom razdoblju. Rat u Hrvatskoj usporio je razvoj nautičkog turizma koji je do tada imao stopu rasta i preko 14%. Međutim, njegov oporavak je tekao mnogo brže nego u drugim granama turizma. Tako je 1991.g. osnovana Udruga hrvatskih marina, 1994.g. Udruženje nautičkog turizma pri HGK, a 2006.g. Hrvatska udruga brodara.

3.2. Zakonski okvir nautičkog turizma u RH

U praksi je više platformi za reguliranje, uređenje i pokrivanje pravno-zakonodavne materije iz područja nautičkog turizma. Ukupne izvore dijelimo u dvije temeljne grupe zakona, pravnih propisa i uredbi..¹³

- Opće pomorski zakoni, pravni propisi i uredbi koji uređuju razne oblasti pomorstva, a neposredno i posredno normiraju mnoga pitanja iz nautičkog turizma.
- Posebni zakoni, pravni propisi, uredbi i kodeksi iz područja nautičkog turizma, koji neposredno normiraju pojedine aktivnosti u toj djelatnosti.

U prvu grupu ulaze pravni propisi od posebnog interesa za nautički turizam. To su propisi o sigurnosti plovidbe i ljudskih života na moru, propisi o nacionalnom i teritorijalnom moru, pravu na vijanje zastava, o brodskim svjedodžbama i knjigama, o izbjegavanju sudara na

¹³ Izvor: www.nn.hr,

moru, o krivičnim djelima i krivičnoj odgovornosti, propisi o kabotaži, o baždiranju brodova, propisi o lučkim kapetanijama i ustanovama za plovne putove i sl.

Opći i posebni pomorski propisi utvrđuju pravila i neposredno uređuju odnose u oblasti nautičkog turizma, a odnose se na pitanja organizacije pomorske uprave, luka, plovidbe, posade i putnika, osiguranja, pomorske i turističke organizacije i sl.

Od reguliranja pravno-zakonodavnog režima ovise i sve akcije, planovi i programi privrede. Ako propisi dovoljno elastično ne reguliraju pitanja o nautičkom turizmu, sva ulaganja, svi prenamaglašeni prirodni i društveno-ekonomski pozitivni elementi razvoja postaju ograničavajući činioci razvoja. Dinamičan razvoj nautičkog turizma u svijetu moraju pratiti i liberalni pozitivni zakonski propisi u nautičkom turizmu, koji u protivnom mogu predstavljati nepremostivu zapreku daljnjeg razvoja.

To isto vrijedi za investicionu politiku u nautičkom turizmu, koja naročito u početku treba biti stimulativna i beneficirana.

Hrvatska gospodarska komora osnovala je 1997. godine Zakladu Izvorno hrvatsko sa sjedištem u Hrvatskoj gospodarskoj komori, Rooseveltov trg 2, Zagreb, temeljem Zakona o zakladama i fundacijama, te rješenjem Ministarstva pravosuđa, uprave i lokalne samouprave o odobravanju osnivanja Zaklade i upisa u Zakladni upisnik. Zadaća je Zaklade osnaživanje nacionalne svijesti o potrebi stvaranja proizvoda temeljenih na vlastitu znanju, poticanje njihove proizvodnje i kupovine, te time osiguranja doprinosa razvitku cjelokupnoga gospodarsko-političkog sustava zemlje.

Tijekom druge polovice svibnja i u lipnju 2014. u Hrvatskoj je izdano više od 8,500 vinjeta jahtama i brodicama koje se legalno bave nautičkim *charterom* na Jadranu, pa je ukupan broj izdanih vinjeta 1.srpnja 2015. iznosio 9046.

U odnosu na 2014. godinu to je 2,6% manje, te neznatnoj razlici između broja plovila koja su 2013.godine bila registrirana i pod stranom zastavom, a uplovila su u Jadran i bili evidentirani u nautičkim statistikama.

3.3. Razvoj luka

S razvojem nautičkog turizma razvija se i organizacija upravljanja marinama. Razvoj nautičkog turizma na hrvatskom dijelu Jadrana moguće je pratiti već od 1870. Godine.¹⁴

U to vrijeme organiziraju se prvi izleti turista u hrvatskom primorskim mjestima. Broj posjetitelja s godinama raste, a na početku 20. stoljeća se javljaju i prvi jahtaši. Nakon 2. svjetskog rata se intenzivnije razvija domaća flota koja je namijenjena međunarodnom krstarenju, ali to nije dovoljno za učešće u svjetskoj floti.¹⁵

Isto tako, i prisutnost nautičkog turizma na hrvatskoj obali potvrđuje i veliki broj luka i lučica. Kada je riječ o razvoju nautičkog turizma Republike Hrvatske, mnoge turističke organizacije razvijale su vlastiti plovni park, te se postupno obnovila i hrvatska mala flota.

3.4. Razvoj marina

Pravi razvoj nautičkog turizma počinje tek sredinom šezdesetih godina dvadesetog stoljeća kada su na hrvatskoj obali izgrađene četiri marine sa 150 vezova i ostvaren promet sa više od 1.500,00 inozemnih plovila. Govoreći o dosadašnjem razvoju prihvatnih kapaciteta, u razvoju nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, uz brojne elemente za praćenje njegova opisanog razvoja, njegovo oblikovanje kao vida suvremene turističke ponude određuju dva razvojna praga od kojih se prvi odnosi na 1965. godinu kada je u brodogradilištu Punat potpisan prvi ugovor o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica.¹⁶

To je bio početak postupne izgradnje i razvoja Marine Punat koju dokumenti spominju godinu dana ranije, tj. 1964. godine. Od tada, pa sve do 1978. godine Marina Punat posluje u sastavu Brodogradilišta Punat, a od 1978. godine radi samostalno. Ubrzani razvoj započinje već 1974. godine, a sa željezničkim tračnicama izgrađeni su gatovi, te postavljeni lanci i konopi za sidrenje. Na svakom vezu instaliran je priključak struje i vode, a s obzirom na veliku potražnju za vezovima, svaki je novoizgrađeni vez odmah popunjen.

¹⁴ Favro, S. i Kovačić, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Split: Ogranak Matice hrvatske., str. 130.

¹⁵ Favro, S. i Kovačić, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Split: Ogranak Matice hrvatske., str.130.

¹⁶ Kovačić, M. et al. (2006). Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničkotehnološkoga razvoja luka nautičkog turizma. Naše more, 53 (1-2), str. 54-62.

Danas Marina Punat posluje kao složeno dioničko društvo i ubraja se među najveće i najbolje hrvatske marine. Ona se nalazi na najvećem jadranskom otoku, Krku, a za nautičare je privlačna zbog prednosti poput povezanosti otoka Krka mostom s kopnom, zbog potpuno zaštićenog položaja u 28 Puntarskoj uvali, zbog blizine izletišta Kornati, zbog blizine međunarodne zračne luke Rijeka, te kulturnog središta na otočiću Košljunu.

Osim spomenute, važno je spomenuti i Marinu Betina koja sedamdesetih godina prošlog stoljeća nastaje u malom slikovitom mjestu Betina na otoku Murteru u Šibensko-kninskoj županiji, a to je mjesto poznato po svojim majstorima brodograditeljima u drvu u sklopu brodogradilišta koje je otvoreno davne 1848. Godine.¹⁷

U to vrijeme se pojavila potreba za čuvanjem i servisiranjem vozila. brodogradilište je bilo vrlo moderno a tradicija brodogradnje je ostala do danas. Marina Betina tako je smještena u Betini, a ime je dobila po staroj keltskoj riječ bet, što znači „usta“. Taj pojam pojam dobro opisuje njezinu lokaciju. Ona se nalazi na sjevernom ulazu u Murterski kanal i udaljena je samo 7 km od mjesta Tisno gdje pokretni most spaja otok Murter s kopnom.

U novije vrijeme turizam je najznačajnija gospodarska grana mjesta. Marina Betina jedinstveno je arhitektonsko rješenje koje je projektirano u ideji i formi broda i koje simbolizira vjekovnu povezanost ljudi, mora i brodova. To je mjesto ugođaja, intimne atmosfere i božanske umjetnosti u kojoj vlada potpuni sklad između okoline i sadržaja. Pokazatelji vrijednosti su per zvjezdica za vrhunsku kvalitetu, prva nagrada za najbolje arhitektonsko rješenje, gostoljubivost i najbolji servis. Sve to garantira ekskluzivnost i obećavajuću vrijednost.

U marini se nalazi 240 vezova koji su opremljeni s yacht ormarima za vodu i električnu energiju, modernim sanitarijama s tuševima i toplom vodom, bogatom ponudom plovila za iznajmljivanje, trgovinama s mješovitom robom i nautičkom opremom, te 120 parkirališnih mjesta. Tako je Marina Betina sigurna za sve nautičare i njihova plovila i otvorena je tijekom cijele godine. Ona raspolaže s dvije pokretne dizalice ili travel lifta nosivosti 20 tona i 260 tona kojima se vrši usluga podizanja i spuštanja vozila iz i u more. U marini je također dostupan i veliki broj servisnih usluga. Udaljenost od Šibenika, centra županije iznosi samo 36 kilometara, a od Zadra, gdje se nalazi i najbliža zračna luka, 60 kilometara.

¹⁷ Favro, S. i Kovačić, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Split: Ogranak Matice hrvatske., str. 138.

Uskoro je tijekom sedamdesetih godina izgrađeno i niz marina duž čitave hrvatske jadranske obale (Pula, Mali Lošinj, Zadar, Murter, Primošten, Split, Dubrovnik). U Istri je proces izgradnje započeo nešto kasnije, tijekom, sedamdesetih i početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća, a na osnovu razvojnih planova, procjenjujući mogućnosti i važnost razvoja nautičkog turizma izgrađene su marine, poput Verude, Novigrada i sl.

Zamah izgradnje bio je obećavajući, ali se stalo zbog nedostatka vizije, te jasne politike i strategije razvoja turizma i to posebno nautičkog. Do 1980. godine, Hrvatska je, uključujući i sjevernojadranske luke imala neznatnu turističku ponudu, a ta turistička ponuda nije bila dovoljna ni u kvalitativnom ni u kvantitativnom pogledu iako je to bilo vrijeme kada je turizam iz godine u godinu bilježio izuzetne poslovne rezultate. Hrvatska je tada raspolagala s oko 1200 komercijalnih nautičkih vezova u moru, te 1 200 mjesta na kopnu u samo 12 marina.¹⁸

Istra je u spomenutom razdoblju, sa svoje tri marine, u ukupnom nacionalnom udjelu sudjelovala s oko 25 %, a u komercijalnim nautičkim vezovima u moru imala je udjel od 570 vezova, a to je činilo 27 % ukupnih vezova u hrvatskim marinama.¹⁹

Shodno tome, strateški pravci razvoja nautičkog turizma nisu postojali ili ako i jesu, nisu sveobuhvatno i kvalitativno uvažavali problematiku razvoja. Tada se radilo po receptu univerzalnosti kada je svaka marina morala imati jak servisno-tehnički centar, prostor namijenjen smještaju plovila na kopna, djelatnosti koje su obuhvaćale trgovačko-uslužne, ugostiteljske, te sportsko-rekreativne sadržaje, kao i postaju za prodaju motornog goriva i kao i malim brodogradilištima koja su se nalazila u užoj okolini marine.

Tada su se marine gradile po ključu koji nije uvažavao posebnosti krajolika, bez obzira je li se radilo o gradskim ili turističkim marinama, jesu li one tranzitne ili stacionarne i sl. Kada se gleda iz perspektive razvoja nautičkog turizma kao osmišljenog i organiziranog sustava, drugi razvojni prag označen je donošenjem odluke o osnivanju ACY-ja (Adriatic Club Yugoslavia) 1982. godine, pa je tako samo u razdoblju od dvije godine, tj. od 1982. do 1984. godine sagrađeno šesnaest marina među koje spadaju Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab i ostale.

¹⁸ Kovačić, M. et al. (2006). Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehnikotehnološkoga razvoja luka nautičkoga turizma. *Naše more*, 53 (1-2), str. 54-62.

¹⁹ Favro, S. i Kovačić, M. (2010). *Nautički turizam i luke nautičkog turizma*. Split: Ogranak Matice hrvatske., str. 139.

Kasnije su još izgrađene marine u Korčuli, Opatiji, Dubrovniku, Šimunima i Cresu. U razdoblju do navedene 1983. godine postojali su također neki osmišljeni projekti razvoja nautičkog turizma, poput Plave magistrale 1969. godine. Također su izgrađene i neke veće marine i luke, tj. njihovi dijelovi za prihvat nautičara, a činjenica da je tek osnivanjem ACYja, danas ACI-ja (Adriatic Club International) i izgradnjom sustava od 21 marine, s 5 090 vezova u moru i 849 mjesta na kopnu pokazuje da je hrvatska nautička ponuda dobila jedno potpuno novo kvantitativno ili kvalitativno obilježje. Tako je ne samo nautički turizam, nego i ukupni hrvatski turizam dobio zamah.

3.4.1. Ekološke strategije i zaštita okoliša u marinama

Planiranje i projektiranje, građenje i opremanje luka nautičkog turizma potrebno je sustavno provoditi kako bi se izbjegli negativni utjecaji na okoliš koji se manifestiraju kao:

- okupacija i uzurpacija obalnih i morskih prostora,
- pretjerana komercijalizacija obalnih i morskih prostora,
- zagađenje obale i akvatorija naftom, naftnim derivatima i raznim drugim ostacima,
- devastacija i neovlašteno prisvajanje biološkog i povijesno-kulturnog blaga podmorja.

Prilikom izgradnje marina potreban je veliki oprez u raspolaganju obalnim prostorom pa bi na ekološki osjetljivim i iznimno vrijednim prostorima trebalo zakonom ograničiti komercijalnu izgradnju objekata. Za okoliš su posebno opasne marine i njihova izgradnja u prirodnim parkovima, jer mogu nagrđiti i onečistiti prirodni ambijent. Nekontrolirano bavljenje sportskim ribolovom i raznim drugim podvodnim aktivnostima može biti opasno za biološki život, posebice školjke i povijesno kulturna blaga u moru.

Negativni utjecaj na prostor i okoliš može se svesti na najmanju moguću mjeru samo upravljanjem njegovim razvojem, što podrazumijeva planiranje racionalnog i kontroliranog, odnosno ograničenog i usmjeravanog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša. Provedbenim propisima luke nautičkog turizma obvezuju se na implementaciju sustava prihvatnih uređaja radi sakupljanja otpadnih tvari s plovniha objekata

(fekalije, ulja, komunalni otpad,...), a čime se uz poštivanje svjetskih ekoloških standarda, učinkovito doprinosi očuvanju okoliša.

Turizam u pravilu nije veliki onečišćivač okoliša, ako je infrastruktura izvedena prema odgovarajućim tehničkim uvjetima. Još uvijek postoje mjesta sa neriješenom infrastrukturom, odnosno izravnim ispuštanjem otpadnih voda u more bez prethodnog pročišćavanja. Kakvoća mora je izravan pokazatelj, a međunarodna Plava zastava za plaže i marine je program zaštite okoliša mora i priobalja koji se već četrnaest godina uspješno provodi u Europi i u nekoliko vaneuropskih država. Nositelj i međunarodni voditelj programa je Zaklada za odgoj i obrazovanje za okoliš (Foundation for Environmental Education -FEE), utemeljena 1981. godine pri Vijeću Europe, a u Hrvatskoj se za nju brine pokret "Lijepa naša".²⁰

Plava zastava simbolizira očuvan, siguran i ugodan okoliš namijenjen odmoru, zabavi i rekreaciji, dobro razrađen sustav gospodarenja obalnim područjem i održivi razvoj u turizmu. Nositi Plavu zastavu za plažu i marinu znači vrhunsku turističku promidžbu, koja se temelji na visokoj kakvoći usluge, čistoći mora i obale te opremljenosti i uređenosti plaža i marina.

Kakvoća mora -more, obalni prostor i okoliš moraju biti vizualno (bez ulja, smeća, kanalizacijskog otpada ili drugih tragova zagađenja), bez ikakvih znakova nafte, kanalizacijskog ili drugog otpada; nije dopušteno ispuštanje neobrađenih otpadnih voda u marinu ili u blizini njene obale iz usidrenih čamaca ili s kopna. Odgoj i obrazovanje za okoliš i informiranje javnosti - marina treba svojim korisnicima pružati obavijesti o okolišu uključujući informacije o osjetljivim područjima gdje se ne smije jedriti, sidriti itd;treba istaknuti ili na drugi način objaviti kodeks ponašanja prema okolišu; u marini treba postojati osoba zadužena za preuzimanje informacija o Plavoj zastavi i pitanjima zaštite okoliša; kriterije Plave zastave za marine,a kao i sve dodatne obavijesti potrebno je postaviti na lako pristupačno mjesto u blizini Plave zastave.

Gospodarenje okolišem - marina treba biti dobro uklopljena u prirodni i izgrađeni okoliš, trebaju postojati jasno obilježeni i lako dostupni spremnici za prihvrat otpadnih ulja na obali, uključujući i pokretne uređaje za prihvrat ulja, imati mogućnost prihvata kaljužnih voda, moraju postojati posebni spremnici za odlaganja opasnih kemikalija i drugih sredstava, u

²⁰ Kovačić,M., Komadina,P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, Pomorski fakultet Rijeka, 2011., str. 135.

marini mora biti postavljen dostatan broj spremnika za otpad s kojim mora postupati na propisani način.

Međunarodna norma ISO 14001 danas je najrašireniji međunarodno prihvaćeni standard za upravljanje okolišem. Primjenom alata međunarodne norme ISO 14001:2004 postavljaju se zahtjevi za planiranje, uspostavu, primjenu i nadzor sustava upravljanja okolišem. Kako bi sačuvali biološku raznolikost kontinuirano se moramo osposobljavati i informirati, te pratiti propise, kao i međunarodne konvencije, s ciljem preventivnog sprečavanja nepredviđenih onečišćenja okoliša. Marina Punat implementirala je ISO 14001:2004 za zaštitu okoliša u svoju poslovnu politiku i prva je marina na Jadranu koja je smanjila broj vezova zbog očuvanja okoliša i kvalitete, a ne kvantitete.

Dva osnovna izvora ugrožavanja, odnosno zagađivanja vodenih prostora jesu ispušni plinovi pri radu motora i neposredno ispuštanje goriva, maziva i otpadnih materijala s plovnih objekata. Opasnosti i štetne efekte ove vrste moguće je efikasno sprečavati izgradnjom posebnih rezervoara na kopnu za posredno ili neposredno izlivanje vode s ostacima sapuna ili deterdženta s plovnog objekta u rezervoar, izgradnjom i uređenjem praonica na kopnu za pranje rublja u turističkim lukama, marinama i na drugim pogodnim mjestima postavljanjem potrebnog broja prostorija s tuševima, toplom i hladnom vodom, kao i stavljanje na raspolaganje putnicima i posadama "male plovidbe" i nautičkog turizma potrebnih drugih sličnih uređaja, prostorija i servisa.²¹

²¹ Randić, A.: Ekološki aspekti u razvoju nautike na Jadranu, referat, Nautica 85.

4. GOSPODARSKI UČINCI NAUTIČKOG TURIZMA

Najsnažniji utjecaj turizam ima na turistički receptivna gospodarstva u koja spada i Hrvatska. Razvoj turizma na takvim tržištima ima snažan utjecaj, donosi stabilnosti i pozitivne ekonomske učinke. Bez obzira da li se govori o emitivnom, tranzitnom ili receptivnom području, svojom potrošnjom turisti utječu na razvoj gospodarstva, bilo na izravan ili neizravan način. Turisti koriste razne proizvode i usluge već kod priprema za putovanje sve do njegove realizacije. Za vrijeme putovanja turist koristi vrlo široku „lepezu“ proizvoda i usluga iz čega se može zaključiti koliko je jako integracijsko djelovanje turizma u gospodarstvu. Turistička potrošnja je jedan od najneovisnijih oblika potrošnje jer ne ovisi o vremenskom, životnom, poslovnom, organizacijskom ili prostorno geografskom smislu.

Procjenu prihoda nautičkog turizma čine:²²

- Prihodi od plovnih objekata na stalnom godišnjem vezu u lukama nautičkog turizma
- Prihodi od tranzitnih vezova
- Prihodi od sezonskih vezova
- Prihodi od nautičkih vezova u dijelu luka otvorenih za javni promet
- Prihodi održavanja i popravaka brodica i motora u lukama nautičkog turizma i drugim servisima
- Prihodi ostvareni iznajmljivanjem plovnih objekata
- Prihodi brodova za kružna putovanja
- Prihodi od raznih naknada (registracija plovnih objekata/ naknada za upis, izdavanje vinjeta za strane jahte i brodice, boravišna pristojba,...)
- Prihodi od koncesija na pomorskom dobru
- Prihodi od prodaje pogonskog goriva.

Svakako treba uzeti u obzir i gospodarske učinke koje nautički turizam ima na ugostiteljstvo i ostale uslužne djelatnosti. Ukupno procijenjeni prihodi od oko 700 milijuna eura koji se u

²² Strategija razvoja hrvatskog turizma

(<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>)

okviru nautičkog turizma ostvaruju nedvosmisleno pokazuju, s jedne strane da je nautički turizam u okviru cjelovitog sagledavanja hrvatskog turizma i njegovih učinaka u velikoj mjeri podcijenjen, a s druge strane ukazuju na složenost njegova obuhvata u svim njegovim pojavnim oblicima i učincima.

4.1. Turistički učinak na gospodarstvo

Nautički turizam u Hrvatskoj se razvijao nekontrolirano i stihijski. Na mnogim područjima nastojalo se zadovoljiti potrebama ubrzano rastuće nautičke turističke potražnje te su se nerijetko za izgradnju luka nautičkog turizma odabirana područja krhke ekološke ravnoteže.²³

Bez obzira na poteškoće, nautički turizam u Hrvatskoj bilježi povećanje broja dolazaka i ostvarenih noćenja, kao i povećanje prihoda nautičkog turizma, što je prikazano u nastavku.

Tablica 5: Prikaz dolazaka i odlazaka

Godina	Dolasci turista u lukama nautičkog turizma			Noćenja turista u lukama nautičkog turizma		
	Ukupno	Domaći	Strani	Ukupno	Domaći	Strani
2000.	517	23	494	777	39	738
2003.	689	31	658	1001	36	965
2006.	725	59	666	1210	78	1132
2009.	808	57	751	1435	77	1358
2014	670	32	638	1343	42	1301

Izvor: Državni zavod za statistiku (2015) Statistički ljetopis [online], Dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2014/sljh2014.pdf

Prema podacima iz tablice može se vidjeti da je najveći broj dolazaka ostvaren 2009., što je za 56% više nego u 2000. godini, kada je ujedno i ostvaren najmanji broj dolazaka. Gledano po strukturi stranih i domaćih gostiju, potražnju nautičkog turizma Hrvatske uglavnom čine strani gosti, čiji je udio iznad 90% u svakoj od promatranih godina.

²³ Dogan, K. i Mršić, T. (2013). Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Pomorski zbornik, 47-48, str. 73-85.

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2015. na stalnom vezu bilo je 13 399 plovila, što je za 2,9% manje nego 31. prosinca 2014. Vezom u moru koristilo se 85,7% plovila, a isključivo mjestom na kopnu 14,3%. Prema vrsti plovila, na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 51,0% su jahte na jedra, 45,9% su motorne jahte, a 3,1% su ostala plovila.

Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2015. iznosio je 193 450, što je za 6,7% više nego u 2014. Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom u moru 64,1% su jahte na jedra, 32,1% su motorne jahte, a 3,8% su ostala plovila.

Iz tablice 6 vidljivo je da je u 2015.g. u Republici Hrvatskoj bila 121 luka nautičkog turizma, pri čemu je najviše luka nautičkog turizma bilo u Zadarskoj županiji, njih 36. Zatim slijedi Primorsko-goranska županija s 27 luka, te Splitsko-dalmatinska s 20 luka nautičkog turizma.

Tablica 6: Luke nautičkog turizma u 2015. godini

Županija	Ukupno Total	Sidrište Anchorage	Privezište Mooring	Marine Marinas					Nerazvrstane luke nautičkog turizma Uncategorised nautical ports	County of
				suha marina Land marina	marina I. kategorije Marina, 1 st category	marina II. kategorije Marina, 2 nd category	marina III. kategorije Marina, 3 rd category	marina kategorizirana i označena sidrima Marina, categorised and marked by anchors		
Republika Hrvatska	121	38	10	13	6	19	17	15	3	Republic of Croatia
Primorsko-goranska	27	6	5	6	1	3	3	3	-	Primorje-Gorski kotar
Zadarska	36	22	2	4	-	4	4	-	-	Zadar
Šibensko-kninska	17	3	-	1	2	3	5	3	-	Šibenik-Knin
Splitsko-dalmatinska	20	6	1	1	-	3	3	5	1	Split-Dalmatia
Istarska	14	-	2	-	3	4	2	3	-	Istria
Dubrovačko-neretvanska	7	1	-	1	-	2	-	1	2	Dubrovnik-Neretva

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-04_01_2015.htm

Tablica 7: Korištenje vezova u moru po mjesecima u 2015.g.

	Stalni vez <i>Permanent moorings</i>		U tranzitu <i>In transit</i>	
	plovila ¹⁾ <i>Vessels¹⁾</i>	ukupan broj dana boravka plovila u lukama nautičkog turizma tijekom mjeseca <i>Total number of days vessels stayed in nautical ports during month</i>	plovila <i>Vessels</i>	ukupan broj dana boravka plovila u lukama nautičkog turizma tijekom mjeseca <i>Total number of days vessels stayed in nautical ports during month</i>
2015.	-	3 752 903	188 743	386 170
I.	11 171	340 238	305	3 021
II.	11 120	308 197	478	2 974
III.	11 065	327 556	1 704	6 023
IV.	10 954	314 651	4 735	10 802
V.	11 015	313 364	13 670	27 169
VI.	10 845	295 917	26 759	53 257
VII.	10 757	289 874	48 380	99 454
VIII.	10 732	282 290	59 205	122 775
IX.	10 915	293 671	25 399	45 873
X.	10 999	315 835	7 052	11 773
XI.	11 094	324 499	629	1 822
XII.	11 487	346 811	427	1 227

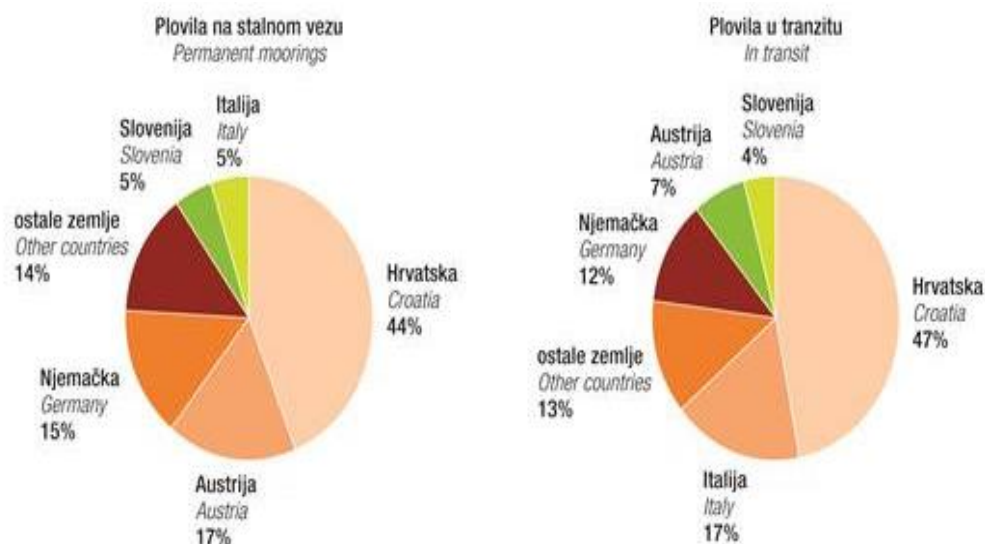
1) Stanje posljednjeg dana u mjesecu

1) Situation as on the last day in a month

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-04_01_2015.htm

Iz tablice 7 vidljivo je da je u 2015.-toj godini najviše plovila u tranzitu koristilo vez u kolovozu, i to 59 205 plovila, a ukupan broj dana boravka plovila u lukama nautičkog turizma tijekom mjeseca iznosio je 122 775 dana.

Graf 1: Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila u 2015.g.



Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-04_01_2015.htm

Prema zastavi plovila (graf 1) najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (43,6%), Austrije (16,6%), Njemačke (15,2%), Italije i Slovenije (obje po 5,2%) i Ujedinjene Kraljevine (2,3%), što čini 88,1% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu. U tom razdoblju najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (46,7%), Italije (16,5%), Njemačke (12,0%), Austrije (7,4%) i Slovenije (4,2%), što čini 86,8% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu.

Graf 2: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2014. i 2015.g.



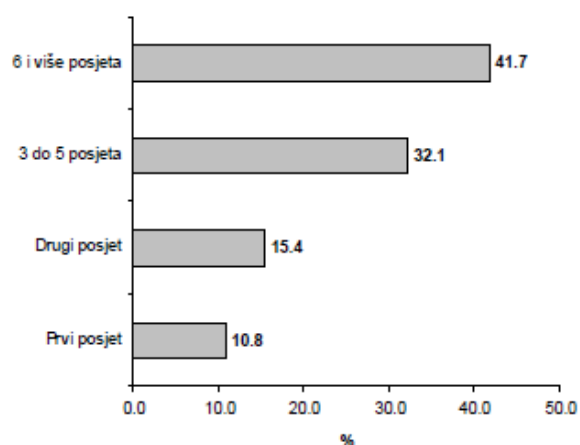
Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-04_01_2015.htm

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2015. (graf 2) iznosio je 753 milijuna kuna, pri čemu je 519 milijuna kuna ostvareno od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 68,9%. U odnosu na 2014. ukupan prihod veći je za 5,1%, dok je prihod od iznajmljivanja vezova manji za 1,6%.²⁴

Iz grafa 3 (u nastavku) oko tri četvrtine (74 %) inozemnih nautičara više je od tri puta plovilo u Hrvatskoj, a 42 % je Hrvatsku posjetilo šest i više puta, što svjedoči o vjernosti inozemnih nautičara hrvatskoj nautičkoj ponudi. Ljeti 2004. godine tek je oko 11 % inozemnih nautičara plovilo u Hrvatskoj prvi put.

²⁴ http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-04_01_2015.htm

Graf 3: Učestalost ploidbe u Hrvatskoj inozemnih nautičara



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2014. – Tomas Nautika 2004., Institut za turizam 2015., str. 17

Tablica 8: Prosječna potrošnja turista i nautičara u eurima

Prosječna potrošnja	Ukupno	Prijevoz	Posredovanje	Osnovne usluge	Dodatna potrošnja	Ukupno dnevno
Turisti						
Ukupno	623	83	21	38	11	49
Individualna putovanja	598	77	-	36	10	46
Organizirana putovanja	685	96	70	43	13	56
Nautičari						
Ukupno	1 281	129	-	44	27	72
Individualna ploidba	1 190	137	-	29	26	55
Čarter	1 475	112	-	107	32	139

Izvor: Tomas 2004., Institut za turizam, Zagreb, 2005.

U tablici 8 prikazani su rezultati istraživanja TOMAS (Touristisches Marktforschungssystem Sweiz) koja su u 2004. godini provedena posebno za nautički turizam a posebno za sve ostale njegove dijelove te je utvrđeno da je prosječna potrošnja nautičara veća od istovjetne potrošnje ostalih turista.

4.2. Učinak na BDP i zapošljavanje

Kako turizam djeluje na gospodarstvo poput „nevidljive ruke“ tj. utječe na ravnomjernu distribuciju blagostanja, te se ne može izbjeći činjenica da je turizam jaka karika u svjetskom gospodarstvu. Kod turistički emitivnih zemalja tj. razvijenijih zemalja, ekonomski učinci turizma su važni jer predstavljaju važan čimbenik ekonomskog razvoja. To se odnosi na uspostavu ravnoteže vanjskotrgovinskih odnosa, dugoročnu stabilnost realnog tečaja i cijena, te doprinosi visini BDP-a.

Jedan od temeljnih pristupa procjeni ukupnih ekonomskih učinaka turističke potrošnje je utvrđivanje udjela kojeg turizam čini u BDP-u. Što je turizam u nekoj zemlji više prisutan, to će biti i veći udio u BDP-u. U razvijenim zemljama taj je udio manji, a u slabije razvijenim zemljama taj se udio znatno povećava. To znači da slabije razvijene zemlje i zemlje u tranziciji više ovise o prihodima koji se ostvaruju u turizmu, posebno od inozemnih turista. Smatra se da turizam u BDP-u zauzima od 5 do 20 %, a ove prilike ovise o prilikama u kojima se procjene iznose i o 62 onome tko procjenu iznosi. Svaki od ovih postotaka je na neki način točan, ali je možda dobiven različitim konceptima.

Turistički prihodi se često krivo tumače kao konačan ekonomski učinak turističkih kretanja što nije točno, jer je upitno koliko turističkih prihoda ostaje u okviru nacionalnog gospodarstva. Ne smije se zanemariti uvoz roba i usluga zbog turizma, uvoz radne snage i uvoz kapitala.

Ministarstvo turizma Republike Hrvatske na svojim službenim stranicama objavljuje podatke gdje se udio turizma u BDP-u računa kao udio prihoda od inozemnog turizma u ostvarenom BDP-u. Tako npr. prihod od turizma u prvih 9 mjeseci 2012. godine je iznosio 6,27 milijardi eura što je 3,9 % više nego u 2011. godini. Udio prihoda od turizma u ukupnom BDP-u u istom je razdoblju iznosio 18,9 %, odnosno 1& više nego u prethodnoj godini. Prema podacima državnog zavoda za statistiku može se zaključiti da je osobna potrošnja u prosjeku 69 %, dok su bruto investicije 27,8 %, a državna potrošnja 19,2 %.²⁵

Gospodarstvo države od nautičkog turizma ima samo pozitivne brojke, šteta je što hrvatski turizam ima mnoge mogućnosti za razvoj i širenje svoje ponude, no zbog nedovoljnog znanja ili nestručnosti pojedinaca na ključnim pozicijama on neiskorištava sve svoje potencijale i mogućnosti koje ima.

²⁵ Strategija razvoja hrvatskog turizma.

5. BUDUĆI PLANOVI RAZVOJA

Svaka zemlja ima ili bi trebala imati, viziju odnosno politiku svog razvoja, znati put kojim ide i odredište na koje bi trebala doći. Nautički turizam važan je dio te politike. Sve mediteranske zemlje dio svoje gospodarske aktivnosti koncentriraju i razvijaju u obalnom pojasu. Turizam, kao dio gospodarstva, posebno je važan, ne samo kao grana koja značajno sudjeluje u strukturi BDP-a zemlje, već prije svega kao pokretač mnogih komplementarnih djelatnosti (trgovina, ugostiteljstvo, proizvodnja i sl.), a koje znače život u priobalnom pojasu. Nautički turizam vrlo je često pokretač lokalnog gospodarstva na širem regionalnom pojasu, posebno u priobalnom i otočnom dijelu.

Takva uloga nautičkog turizma na Mediteranu posredno doprinosi razvoju nacionalnog gospodarstva. Stoga politiku razvoja nautičkog turizma, kao i doprinos tog razvoja nacionalnom gospodarstvu, treba promatrati u tom specifičnom kontekstu.

5.1. Smjernice razvoja

Jedan od najvažnijih strateških ciljeva sustavnog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj na načelima održivog razvoja treba biti očuvanje i unapređenje stanja svih prirodno atraktivnih lokaliteta kao bi ta njihova vrijednost ostala i nadalje privlačna.

Odabrani strateški cilj ima ove sastavnice:²⁶

- pojačana zaštita i održavanje prirodno vrijednih lokaliteta
- rast kvalitete života lokalne zajednice
- svrhovito korištenje svih datosti u prostoru, i u prirodnih i onih koje je stvorio čovjek
- organizirani sustav hrvatskih luka nautičkog turizma
- produženje vremena korištenja kapaciteta i njihov veći gospodarski učinak

Pod strateške ciljeve također se ubraja:²⁷

- održivo korištenje resursima

²⁶ S. Favro, I. Saganić, Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Geoadria, Vol.12, No. 1, lipanj 2007.

²⁷ www.mppi.hr

- prostor i okoliš (kapacitet, zaštićena područja-prirodna, kulturna)
- nautička infrastruktura (luke nautičkog turizma, brodogradilišta, luke otvorene za javni promet)
- Usluge u nautičkom turizmu
- Revidiranje prostorno-planskih dokumenata za realizaciju scenarija umjerene izgradnje novih prihvatnih kapaciteta
- Povećanje prihvatnih kapaciteta sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka (povijesne luke u urbanim sredinama, napuštene vojne luke, proširenje luka nautičkog turizma radi prihvata velikih jahti)
- Uspostava sustava nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom
- Opremanje i nadzor plovniha objekata i luka nautičkog turizma (informatizacija s bazom podataka i registrom pomorskog dobra)
- pojednostavljivanje administrativnih procedura i usklađivanja zakonodavstva
- povećanje proizvodnje plovniha objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima- razvoj klastera nautičkog turizma
- poticanje razvitka postojećih i izgradnja novih remontnih i servisnih centara
- primjena novih tehnologija i ekoloških standarda
- uspostava kontinuiranog obrazovanja sudionika u nautičkom turizmu

Ostvarivanje odabranog osnovnog strateškog cilja usmjerava ova polazišta:²⁸

- osposobljavanje vrijednih prirodnih ambijenata za posjećivanje plovilima, a ne za trajni privez plovila
- korištenje prirodno manje vrijednih prostora za gradnju luka nautičkog turizma
- utvrđivanje optimalnog kapaciteta postojećih luka
- obogaćivanje opreme i ponude postojećih luka nautičkog turizma te ostalih luka i lučica višom kvalitetom ponude i proširenjem ponude

²⁸ Op.cit., str. 41.

- značajnije uključivanje kopnene površine za smještaj manjih plovila, a prepuštanje morske površine za vez većih plovila
- usklađivanje s europskim normama i s posebnostima naše obale.

6. POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA

6.1. Definiranje politike održivog razvoja

Nautički turizam proizlazi iz stupnja razvoja gospodarstva općenito u svijetu. Gospodarski razvoj omogućava stvaranje viška financijskih sredstava i viška slobodnog vremena za plovidbu. Tako nastaje nautičko-turistička potražnja. Postoje faktori održivog razvoja turizma na strani potražnje i na strani ponude. Čimbenici održivog razvoja nautičkog turizma na strani potražnje su oni koji utječu na održivi razvoj turizma općenito, te posebni čimbenici. Posebne čimbenike može se podijeliti na one koji su proizvode:²⁹

1. stupnja razvoja gospodarstva
2. društva u širem smislu
3. stupnja razvoja turizma

Čimbenici održivog razvoja nautičkog turizma na strani turističke ponude su čimbenici koji omogućuju realizaciju činitelja na strani potražnje. U činitelje održivog razvoja nautičkog turizma na strani turističke ponude ubrajaju se:³⁰

1. prirodni uvjeti
2. ponuda prihvatnih, rekreacijskih i drugih sadržaja i usluga.

²⁹ Vidučić, V. , Pašalić Ž., Munitić A., Zelenika R., Šimunić S.: Pomorski turizam-prometne, razvojne i ekološke dileme, Split, 2007. Godina., str. 14.

³⁰ Op.cit., str. 15.

6.2. Održivi razvoj nautičkog turizma u RH

Za nautički turizam potrebno je značajno očuvanje prirodnih resursa poradi oblikovanja izvornih održivih konkurentskih prednosti nekog područja, destinacije. Stoga je prijeko potrebno postizanje harmonizacije stavova na profesionalnoj i etičkoj razini razvoja nautičkog turizma, u koji bi bili uključeni i umreženi svi sudionici oblikovanja nautičke usluge.³¹

Strategija razvoja nautičkog turizma mora osigurati održiv, kvalitetan, konkurentan, siguran, upravljiv i gospodarski učinkovit sustav radi postizanja visoke efikasnosti, te kontinuiranog i ravnomjernog razvoja nautičkog turizma.³²

Do sada se nautički turizam u Hrvatskoj razvijao uglavnom neplanski bez sveobuhvatne analize lokacije za luke nautičkog turizma i bez zajedničke brige o tome kako će ta vrsta turizma utjecati na okoliš. Obalna područja, kao jedini prostori na kojima se može odvijati nautički turizam, nemaju prostornu alternativu. To su vrlo osjetljiva područja, zbog čega podliježu mnogobrojnim ograničenjima u korištenju prirodnih resursa u funkciji razvoj nautičkog turizma. Sredozemne zemlje, pa tako i Hrvatska susreću se s problemom prezasićenosti pojedinih lokacija obale i otoka zbog turizma, pa nastoje uskladiti ekološke i ekonomske interese daljnjeg razvoja turizma. Budući da je nautički turizam najveći korisnik akvatorija i obale, on mora postati i najvećim promotorom zaštite okoliša. Na sreću, dosadašnji razvoj turizma u Hrvatskoj, iako neplanski i stihijski, nije znatnije ugrozio temelj na kojem se razvija, obalu, otoke i more. To je vidljivo iz podataka prikupljenih u okviru istraživanja Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS, Nautika 2004., gdje su nautičari u Hrvatskoj ocjenjivali između ostalog, i prostorne i ekološke elemente. Elemente kao što su ljepota krajolika, ekološka očuvanost obale, čistoća mora i čistoća mjesta nautičari su ocijenili među najboljima na Sredozemlju. Odrednice razvoja nautičkog turizma usmjeravaju ga prema kvaliteti, individualizmu ili humanom turizmu, što nautičkom turizmu daje novu dimenziju kao korisniku i aktivnom zaštitniku prirodnih i kulturnih vrijednosti na moru i priobalju, a napose na otocima.

Pritom politika razvoja ne smije dopustiti da turizam postane multiplikator ekološke degradacije prirodne okoline litoralnog prostora. Ona treba biti usmjerena prema optimalno izabranim vrstama turizma u ekološki dopustivim granicama, uz prihvaćanje načela i strogih mjera zaštite prirodne i kulturne baštine. Planski razvoj nautičkog turizma na otocima, ali i na

³¹ Op.cit., str. 15.

³² Hrvatski hidrografski institut, Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, 2006., str.146

obali, trebao bi biti u skladu s načelima održivog razvoja. Samo će tako potaknuti gospodarski razvoj i zadovoljiti potrebe nautičara te u isto vrijeme dati učinkovit doprinos zaštiti okoliša i održivom razvoju obale i otoka.³³

³³ 8 Favro, S., Saganić, I.: Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, *Geoadria*, Vol. 12 No.1, lipanj 2007.

7. ZAKLJUČAK

Nautički turizam kao vid selektivne forme turizma je danas važan čimbenik što se tiče turističke ponude Republike Hrvatske, točnije on je u ekspanziji, koja je obuhvaćena gospodarskom strategijom Republike Hrvatske za razvoj nautičkog turizma. Točnije, nautički turizam je jedan od oblika turizma gdje je primarna djelatnost prihvat brodova i drugih plovila, a tako stvara dodatan izvor prihoda državnom proračunu. Nautički turizam ima višestoljetnu tradiciju te je često pokretač regionalnog razvoja područja koja imaju visoku stopu depopulacije i nizak standard življenja.

Nautički turizam se u Europi i svijetu se razvija sustavno i planski. Europski primjeri razvoja nautičkog turizma su ujedno i najreprezentativniji, a obilježeni su visokim standardima kvalitete, divergentnom ponudom, visokim ulaganjima te zajedničkom politikom pa tako i vizijom jer ih nadgleda jedna krovna organizacija.

Na primjerima iz Europe i svijeta potrebno je istaknuti važnost nautičkog turizma u ljetnom turizmu kao što je to primjer kod nas.

Analizirajući dostupne podatke o nautičkoj turističkoj ponudi diljem svijeta jasno je da će se ova vrsta turizma dugo zadržati u svjetskoj turističkoj ponudi.

Rast nautičkog turističkog prometa posljednjih godina potvrđuje da je Hrvatska na putu da turizam postane aktivni generator razvoja gospodarstva. Kako bi se povećale ekonomske koristi od turizma, neophodno je usvojiti strategiju turizma usmjerenu na održivi razvoj. Hrvatska posjeduje raznolik prirodni potencijal, veliko kulturalno nasljeđe i snažan ljudski potencijal.

LITERATURA

1. Čavlek, N. – Turizam, ekonomske osnove i organizacijski sustav, Školska knjiga, Zagreb, 2011.
3. Dulčić, A.: Upravljanjem razvoja turizma, Mate, Zagreb, 2001.
4. Favro, S., Kovačić, M.: Nautičko gospodarstvo temelj sustavnog razvoja nautičkog turizma, Pomorstvo- Scientific Journal of Maritime Research, Vol, 22, No.1, 2008. 4.
5. Favro, I. Saganić, Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Geoadria, Vol.12, No. 1, lipanj 2007.
6. Favro, S., Kovačić M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, 2010 2. Luković, T. , Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma.
7. Geić, S.: Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, 2011.
8. Hrvatski hidrografski institut, Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, 2006
9. Kovačić, M., Komadina, P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, Pomorski fakultet Rijeka, 2011., str. 135.
10. Luković T.: Nautički turizam – definicije i dileme, "Naše more", 54(1-2)/2007.
11. Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) 689-708 (2007)
12. Petrić, L.: "Osnove turizma", Ekonomski fakultet, Split, 2001.
13. Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.
14. Dr. Vlatko Jadrešić: Nautički Turizam, Pedagoška akademija Zadar, 1978.
15. Randić, A.: Ekološki aspekti u razvoju nautike na Jadranu, referat, Nautica 85.
16. Vidučić, V., Pašalić, Ž., Munitić, A., Zelenika R., Šimunić, S.: Pomorski turizamprometne, razvojne i ekološke dileme, Split, 2007.

Internet izvori:

www.nn.hr

ec.europa.eu/eurostat

www.poslovni.hr

www.mmp.hr

http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2015/04-03-04_01_2015.htm

POPIS TABLICA I GRAFOVA

Popis tablica:

Tablica 1: Pregled broja plovila za nautički turizam u izabranim zemljama	8
Tablica 2: Broj kruzera u svijetu prema broju ležaja.....	9
Tablica 3: Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj	10
Tablica 4: Broj i kapacitet marina u nekim mediteranskim zemljama u 2015. godini	12
Tablica 5: Prikaz dolazaka i odlazaka	25
Tablica 6: Luke nautičkog turizma u 2015. godini.....	26
Tablica 7: Korištenje vezova u moru po mjesecima u 2015.g.....	27
Tablica 8: Prosječna potrošnja turista i nautičara u eurima.....	29

Popis grafova:

Graf 1: Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila u 2015.g.	27
Graf 2: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2014. i 2015.g.	28
Graf 3: Učestalost plovidbe u Hrvatskoj inozemnih nautičara.....	29