

NAUTIČKI TRENDovi ISTOČNOG DJELA JADRANA

Birčić, Ana

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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:124:076055>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-01**

Repository / Repozitorij:

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



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET**

ZAVRŠNI RAD

**NAUTIČKI TRENDovi ISTOČNOG DJELA
JADRANA**

Mentor:

Izv. prof. dr. sc. Srećko Favro

Student:

Ana Birčić

Split, rujan, 2020.

SADRŽAJ:

1.UVOD.....	2
1.1. Definiranje problema istraživanja	2
1.2. Cilj rada.....	3
1.3. Izvori podataka i metode prikupljanja.....	3
2. POJMOVNO I SADRŽAJNO ODREĐENJE NAUTIČKOG TURIZMA	4
2.1. Definicija i podjela nautičkog turizma	4
2.2. Luke nautičkog turizma	6
2.2.1. Sidrište.....	6
2.2.2. Privezište	6
2.2.4. Suha marina	7
2.2.5. Marina	7
2.3. Čarter.....	8
2.4. Cruising	8
3.GEOGRAFSKI POTENCIJAL HRVATSKOG DJELA JADRANA	9
3.1. Geografski potencijal sjevernog djela Jadrana	11
3.1.1. Istarska Županija	12
3.1.2. Primorsko-goranska županija	12
3.1.3. Zadarska županija.....	13
3.1.4. Šibensko-kninska županija	14
Slika 7: karta Šibensko-kninske županije.....	14
3.1.5. Splitsko- dalmatinska županija.....	14
3.2.1. Dubrovačko-neretvanska županija	15
3.2.2. Crna Gora	16
3.2.3. Albanija	17
4. PONUDA I POTRAŽNJA U NAUTIČKOM TURIZMU SJEVERNOG JADRANA.....	17
4.1. Pregled nautičke infrastrukture.....	21
4.1.1. Pregled nautičke infrastrukture po županijama	22
4.1.2. Plovila na stalnom vezu.....	25
4.1.3. Plovila u tranzitu	26
4.2 Pregled nautičke infrastukture južnog djela Jadrana	28
4.2.1. Dubrovačko-neretvanska županija	28
4.2.2. Crna Gora	30
4.2.3. Albanija	35
4.3. Trendovi u nautičkom turizmu	40
5. ZAKLJUČAK.....	42
6. SAŽETAK	43

7. LITERATURA.....	45
8.PRILOZI.....	46

1.UVOD

1.1. Definiranje problema istraživanja

Nautički turizam, kao jedna od podgrana turizma, u Republici Hrvatskoj predstavlja najunosniji selektivni oblik turizma, zahvaljujući izuzetnoj ljepoti krajolika te razvedenoj obali, ali i položaju Republike Hrvatske u odnosu na turistički emitivne zemlje Europe. Naime, čovjek je od davnina pokazao afinitet prema korištenju vodenih plovila i mora, ali u suvremeno doba čovjek sve više plovi zbog razonode i zabave, stoga je nautički turizam postao jedan od najunosnijih oblika turizma. Nautički turizam se upravo zbog svega navedenoga izrazito brzo počeo razvijati, što posljedično dovodi upravo do njegovog neizbježnog gospodarskog značaja, jer je opće poznato da su turisti-nautičari klijentela više platežne moći, te gospodarstvo RH ima značajne ekonomske koristi od nautičkog turizma. Nedvojbeno je da je Hrvatska postala prepoznatljiva nautička destinacija, ali još uvijek nije iskoristila svoj puni potencijal, te su neke priobalne županije nautičarima atraktivnije zbog ljepota krajolika i geografskog potencijala, ali i bogatije nautičke ponude, odnosno nautičke infrastrukture. U razvoju nautičkog turizma RH sudjeluje ukupno 6 priobalnih županija među kojima neke od njih imaju bogatiju nautičku ponudu i koje bilježe rast nautičke potražnje za stalnim ili pak tranzitnim vezovima.

Stoga je svrha rada ustanoviti i istražiti stanje nautičke infrastrukture sjevernog i južnog Jadrana, odnosno uočiti trendove u posljednjih 10 godina koji se tiču nautičke ponude, ali i nautičke potražnje za stalnim i tranzitnim vezovima, te usporediti geografski potencijal sjevernog i južnog Jadrana. Predmet istraživanja rada su svi važni čimbenici koji utječu na razvoj nautičke ponude, ali i nautičke potražnje, odnosno na razvoj nautičkog turizma u cijelini.

1.2. Cilj rada

Ovaj rad za cilj ima utvrditi i opisati važnost nautičkog turizma u ekonomskom razvoju kako Sjevernog, tako i južnog Jadrana, te sve direktne i indirektne učinke koje nautički turizam ima na lokalnu ekonomiju, te usporediti stanje nautičke infrastrukture kao i geografski potencijal sjevernog i južnog Jadrana. Također, još jedan važan cilj ovog rada je utvrditi trendove u nautičkoj ponudi, odnosno potražnji, u posljednjih 10 godina, te na temelju dobivenih rezultata donijeti zaključak o stanju nautičke ponude priobalnih županija, odnosno sjevera i juga. Zaključno, svrha rada je ukazati na ubrzani razvoj nautičkog turizma proteklih 10 godina i prikazati suvremene trendove koji su se pojavili u tom periodu i pomoću istih predvidjeti budućnost nautičkog turizma u RH i usporediti nautički potencijal sjevernog i južnog Jadrana.

1.3. Izvori podataka i metode prikupljanja

Za ovaj rad korišteni su izvori iz znanstvene i stručne literature, te pretraživanje putem interneta. U radu su primijenjene sljedeće metode:

- *Metoda indukcije*- pomoću pojedinačnih zaključaka formirat će se opći zaključak.
- *Metoda dedukcije*- od općih zaključaka koji se odnose na pojedine aspekte navedene problematike formirat će se pojedinačni zaključak.
- *Metoda komparacije*- u svrhu lakšeg objašnjavanja određenih činjenica i pojava, pojedine pojave će se usporediti
- *Deskriptivna metoda*- u svrhu lakšeg objašnjavanja određenih činjenica i pojava, pojedine pojave će se opisati

2. POJMOVNO I SADRŽAJNO ODREĐENJE NAUTIČKOG TURIZMA

Od kada je čovjeka, od tada je i želje za plovidbom, bilo da je to u svrhe ribolova i prehranjivanja ili u svrhe zabave i razonode. Također, ljudi su imali potrebu za promjenom svoje okoline i sve su se više odvažavali na put izvan svog prebivališta, te je upravo tako turizam i nastao. No, ono što se desilo u prošlom stoljeću jest da su turisti posjećivali samo „sun, sea, salt“ destinacije i došlo je do degradacije i litoralizacije obale i masovnog turizma. Kao rješenje ovom ne baš popularnom fenomenu nametnuo se nautički turizam. Upravo zbog negativnih posljedica koje je sa sobom nosio masovni turizam, pojavila se potreba za individualnim, odnosno selektivnim oblikom turizma, gdje se turistička ponuda prilagođava svakom turistu ovisno o njegovim preferencijama.

Nautički turizam predstavlja selektivni oblik turizma koji je nastao iz ljudske potrebe za plovidbom i razonodom, naspram masovnom turizmu, te je ovaj oblik turizma autentičan te doprinosi profitabilnosti turističkog sektora jer je karakterističan za turiste više platežne moći. Ovakav visoko profitabilni oblik turizma za cilj ima prepoznati preferencije turista-nautičara i omogućiti im najkvalitetniju i najsuvremeniju nautičku infrastrukturu, te posljedično tomu, formirati nautičku ponudu u skladu sa nautičkom potražnjom.

2.1. Definicija i podjela nautičkog turizma

Nautički turizam kao selektivni oblik turizma, predstavlja poseban oblik turističke ponude, te njegova međuzavisnost proizlazi iz opće povezanosti turizma i ostalih djelatnosti vezanih uz turizam i gospodarstvo RH.

Nautički turizam potječe od grčke riječi *naus* koja znači lađa ili brod. Nautika u suvremenom značenju predstavlja skup praktičnih i teorijskih znanja i vještina potrebnih voditelju plovila za sigurno i uspješno upravljanje plovilom od polazišne do ciljne luke. Ovo predstavlja bitnu razliku između regularnih turista i turista-nautičara, odnosno turisti-nautičari su pokretljivi i stalno mijenjaju mjesto boravka.

U svrhu definiranja nautičkog turizma, uzeta je definicija iz *Zakona o pružanju usluga u turizmu* (N.N. br. 68/07) koje glasi “*Nautički turizam je plovidba i boravak turistanautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije*“.¹

Uz ovu definiciju, treba uzeti u obzir i znanstvenu definiciju nautičkog turizma koja glasi: “*Nautički turizam je ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih, te korištenjem plovnih objekata, kao i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost, radi rekreacije, športa, razonode i drugih potreba.*”²

Još jedna vrlo relevantna definicija nautičkog turizma je upravo ona koju je donijelo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a koja glasi: “*Nautički turizam posebna je vrsta turizma koja pored plovidbe u vlastitoj organizaciji- krstarenje vlastitim ili unajmljenim plovnim objektima s boravkom/ili noćenjem turista na njima, obuhvaća i kružna putovanja u organizaciji vlasnika plovnih objekata i putničkih agencija s boravkom i/ili noćenjem turista na plovnim objektima, te plovidbu turista na plovnim objektima radi drugih oblika odmora i rekreacije (ribarenje, ronjenje).*”³

Sa stajališta udjela, opsega i područja plovidbe, nautički turizam možemo podijeliti na: „mali“ nautički turizam i „veliki“ nautički turizam. *Mali nautički turizam* podrazumijeva plovidbu jahtama, jedrilicama, športskim čamcima i gliserima, dok s druge strane *Veliki nautički turizam* podrazumijeva plovidbu u većim plovnim objektima kao što su kruzeri i čarteri.

U svom pojavnom smislu, nautički turizam ima 3 osnovna pojavna oblika:

- Luke nautičkog turizma (LNT)
- Čarter
- Cruising

¹ Zakon o pružanju usluga u turizmu (N.N.br. 68/07)

² Luković, T i suradnici (2015.) Nautički turizam Hrvatske

³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, (strategija razvoja nautičkog turizma 2009.2019.)

2.2. Luke nautičkog turizma

Luka nautičkog turizma i drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata su poslovno funkcionalne cjeline u kojima pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge za potrebe turista (turističke, ugostiteljske i dr.)⁴, odnosno LNT jest turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom smislu čini cjelinu i pruža uvjete za potrebe nautičkog turizma.

Luke nautičkog turizma se na temelju zakona o pružanju usluga u turizmu (*Narodne novine, br. 130/2017 i 25/2019*) i pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji LNT (NN 72/08) razvrstavaju na:⁵

- Sidrište
- Privezište
- Odlagalište plovnih objekata
- Suha marina
- Marina

2.2.1. Sidrište

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata, te opremljeno napravama za sigurno sidrenje u zaštićenoj uvali. U Republici Hrvatskoj čak 14 sidrišta nije opremljeno komercijalnom infrastrukturom, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta doprinijelo njihovoj komercijalizaciji.

2.2.2. Privezište

Privezište je dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata, a opremljeno je priveznim sustavom. Ukoliko mogućnosti vodenog prostora privezišta dopuštaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto na kojem je dopušteno sidrenje plovnih objekata.

⁴ <http://propisi.hr/>

⁵ Narodne novine, br. 130/2017 i 25/2019

2.2.3. Odlagalište plovnih objekata

Predstavlja dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja plovnog objekta iz vode. Turisti ne mogu boraviti na odlagalištu plovnih objekata niti se može obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

2.2.4. Suha marina

Dio obale odnosno kopna ograđen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodeni prostor i dizanja iz vodenog u suhi prostor. Ovdje za razliku od odlagališta plovnih objekata mogu boraviti turisti te se može obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu kao i pružanje usluge hrane i pića. U suhoj marini se pružaju specijalizirane usluge u nautičkom turizmu te se razvijaju različiti načini transporta plovila i smještaj na suhom vezu na udaljenijim lokacijama od obale.

2.2.5. Marina

Marina je dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe turista, a u marini se također pružaju usluge pića, napitaka i prehrane, te servisiranje i održavanje plovih objekata.

Marina je u suštini specijalizirana luka, suvremeno uređena i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju. Definiše se i kao luka koja pruža usluge veza i čuvanja plovih objekata, ali u njoj se mogu pružati i usluge održavanja i servisiranja koje obavljaju servisi smješteni u samoj marini ili izvan nje, te je marina najzastupljeniji oblik luke nautičkog turizma na svijetu. Na primjeru Hrvatske jasno se vidi premoćna uloga marina u strukturi luka nautičkog turizma, a slična je situacija na cijelom Mediteranu. Kategorija Marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta za pojedinu kategoriju sukladno raznovrsnosti i kvaliteti usluga, kvaliteti opreme, uređenju i održavanju, a kategorije Marine označavaju se sidrima.⁶ Marine se kategoriziraju u tri kategorije: raznovrsnosti i kvaliteti

⁶ NN 120/2019 (9.12.2019.), Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovih objekata

usluga, kvaliteti opreme, uređenju i održavanju, a kategorije Marine označavaju se sidrima.⁷ Marine se kategoriziraju u tri kategorije:

-Prva kategorija označava marinu najvišeg standarda, druga srednjeg i treća najnižeg standarda, a prema novom pravilniku (NN, br. 72/08.) vrsta marine označuje se sidrima (dva, tri, četiri i pet sidara).

2.3. Čarter

Čarter označava poslovanje s plovilima ili brodovima, u smislu njihovog iznajmljivanja nautičarima. Takav plovni objekt namijenjen je za osobne potrebe turista radi odmora i rekreacije u trajanju do ili preko 24 sata te opremljen je za višednevni boravak turista ukoliko se iznajmljuje s uslugom smještaja. Može se iznajmiti s posadom ili bez nje. Postupak formiranja charter flote nije jednoznačan, to je složeni proces koji se sastoji od kupnje brodova koji postaju vlasništvo kompanije, najma brodova od privatnih lica ili gospodarskih subjekata, ili, pak, od zajedničkoga poslovanja s drugim charter kompanijama.

2.4. Cruising

Cruising je vrsta poslovanja nautičkog turizma, a organizira se kao kružno putovanje plovilom cruising kompanije ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Cruising podrazumijeva višednevni boravak turista na velikim putničkim brodovima za kružna putovanja radi odmora, razonode, i sl.

⁷ NN 120/2019 (9.12.2019.), Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata

3.GEOGRAFSKI POTENCIJAL HRVATSKOG DJELA JADRANA

Slika 1: karta Jadranskog mora



Izvor: <https://worldatlas.com>

Hrvatski dio Jadranskog mora proteže se od ušća rijeke Dragonje do sredine ulaza u Boku Kotorsku. Površina Jadranskog mora iznosi 138.595 km². Hrvatskoj ujedno pripada i najveći dio Jadranske obale, odnosno dužina obale hrvatskog djela Jadrana iznosi 5.835 km, a duljina kopnene obale Hrvatske iznosi 1.777 km. Usporedbe radi, Italiji pripada 1.249 km, Crnoj Gori 249 km, a Albaniji 396 km ukupne dužine obale na Jadranu.⁸ U hrvatskom dijelu Jadrana ima 1246 otoka, otočića i hridi. Površina unutarnjih morskih voda iznosi 12498 km², teritorijalnog mora 18981 km² (bez otoka), Zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa (ZERP) 23870 km², dok je površina otoka 3259 km²⁹.

Hrvatski dio Jadranske obale znatno je razvedeniji od ostalih djelova Jadrana, što predstavlja njegovu komparativnu prednost u odnosu na Italiju, Albaniju i Crnu Goru. Razvedenost obale je posljedica potapanja planinskih reljefnih oblika zbog otapanja leda nakon ledenog

⁸ Ridanović, Geografija mora, Hrvatski zemljopis, 2002

⁹ Duplančić Leder i dr, 2004.

doba kada se je razina mora izdigla, te su vrhovi nekadašnjih planina postali otoci, a doline zaljevi i morski prolazi. Razvedenost obale je važan čimbenik u odabiru lokacije za turiste-nautičare, a hrvatska obala uz grčku obalu ima najveći koeficijent razvedenosti, čak 11,1. No, osim razvedenosti obale, klima i vegetacija u znatnoj mjeri utječu na odabir nautičke destinacije, a u hrvatskom djelu Jadrana prevladava sredozemna klima sa toplim ljetima i blagim zimama, što hrvatsku obalu čini atraktivnom za turiste-nautičare.

Hrvatska je obala bogata prirodnim, ali i kulturnim ljepotama koje predstavljaju dodatnu atrakciju za strane turiste-nautičare, a vrlo je bitno da se izgrađene tvorevine uklope u prirodni, odnosno geografski ambijent obale. Hrvatska posjeduje idealne preduvjete za razvitak nautičkog turizma i ima niz navedenih komparativnih prednosti u odnosu na većinu ostalih sredozemnih zemalja, a te prednosti se ogledaju u velikoj razvedenosti obale i otoka, većem broju dobro raspoređenih i zaštićenih luka, pogodnijem geografskom položaju u odnosu na turističko-nautičko tržište, zatim u bolje očuvanoj prirodi i čistom moru.¹⁰ No, osim ugodne klime, razvedene obale, i očuvane prirode, Jadransko more je malo i poluzatvoreno more nad kojim pušu vjetrovi različitih inteziteta. U zimskom periodu pušu bura(NNE do ENE) i jugo(ESE do SSE), dok u ljetnom periodu prevladava maestral(WNW do NW). Od ostalih vjetrova treba spomenuti pulenat koji puše iz smjera „W“ i lebić iz smjera „SW“.¹¹

Za razvoj nautičkog turizma su izrazito važni: temperatura zraka, padaline i vjetrovi. Najviša temperatura zraka jest u srpnju i kolovozu, a najniža u siječnju i veljači, a na godišnju količinu padalina utječe pravac pružanja planinskih lanaca, stoga najveću količinu padalina imaju sjeverno-jadranski otoci i područja u podnožju planina, a najmanja količina padalina zabilježena je upravo u ljetnim mjesecima što doprinosi razvoju nautičkog turizma. Hrvatski dio Jadrana možemo podijeliti na Sjeverno hrvatsko primorje (Istra i Kvarner) te Južno hrvatsko primorje (sjeverna, srednja i južna Dalmacija), odnosno na sjeverni, srednji i južni Jadran.

¹⁰ Favro, Saganić: Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, 2007.

¹¹ Favro, Saganić, 2007.

Slika 2: Podjela hrvatskog djela Jadrana



Izvor: DHMZ,2019.

3.1. Geografski potencijal sjevernog djela Jadrana

Pod sjevernim djelom istočnog Jadrana podrazumijeva se većinski dio hrvatskog Jadrana, odnosno: Istra, Kvarner, te sjeverna i srednja Dalmacija. Županije koje pripadaju obali Sjevernog Jadrana su: Istarska, Primorsko-goranska, Zadarska, Šibensko-kninska i Splitsko-dalmatinska županija.

Slika 3:Karta Sjevernog djela istočnog Jadrana



Izvor: [https:// worldatlas.com](https://worldatlas.com)

3.1.1. Istarska Županija

Slika 4: Karta Istarske županije



Izvor: hr.wikipedia

Obala Istre jest razvedena s malim uvalama i lučicama, a uz obalu nema velikih otoka, dok se od malih otoka ističu Brijuni, zahvaljujući kojima je Istra prepoznata nautička destinacija. Zapadna i južna obala Istre pripada eumediteranskoj klimi koje je izloženo zapadnim i sjeverozapadnim vjetrovima, a značajno manje je izloženo buri i jugu, dok je istočni dio obaleu submediteranskoj klimi koja čak ima i kontinentalna obilježja¹². Također, je istočna obala hladnija od zapadne jer je izloženija buri i jugu. Ono što je najznačajnije za ovu županiju jest da je upravo ona najbliža zapadnoj i srednjoj Europi, stoga je njen geografski položaj u Jadranskom moru izrazito značajan jer najveći broj turista nautičara dolazi upravo iz srednje i zapadne Europe.

3.1.2. Primorsko-goranska županija

Slika 5: Karta Primorsko-goranske županije



Izvor: www.vercroacia.com

¹² Filipčić, 2003.

U ovoj županiji se nalazi najveća hrvatska luka –Rijeka, a prepoznatljiv je Bakarski zaljev. Obala je prilično razvedena sa otocima poput Krka, Raba, Cresa i Lošinja. Većina Primorsko-Goranske županije ima obilježja submediteranske klime, a obala i otoci su izloženi jakoj buri i jugu. Što se padalina tiče, na sjevernom djelu kvarnera one su najučestalije i to područje je prepoznatljivo po kišnim danima i prepoznato je kao najkišovitiji dio Jadrana. Što se prometne povezanosti tiče, Rijeka ima važnu ulogu u povezivanju Jadrana sa srednjom Europom, a upravo zbog toga je ovaj prostar najopterećeniji dio hrvatske obale. Luka Rijeka također ima veliki značaj u povezivanju kopna sa većim otocima.

3.1.3. Zadarska županija

Slika 6: karta Zadarske županije



Izvor: www.vercroacia.com

Zadarska županija, odnosno obala je zanimljiva turistima nautičarima zbog razvedene obale i mnoštva zaljeva poput Ninskog i Ljubačkog zaljeva te zaljeva otoka Dugog otoka. Najpoznatije otočje je Kornatsko koje je zbog otočića, uvala i hridi vrlo atraktivno turistima-nautičarima. U podnožju Velebita puše jaka orkanska bura, a područje je u submediteranskoj klimi, dok je ostatak županije u ugodnoj mediteranskoj klimi. Zadarska županija je izrazito dobro povezana sa okolnim županijama, a luka Zadar predstavlja veliki značaj zbog povezivanja kopna sa otocima i prijevozom turista.

3.1.4. Šibensko-kninska županija

Slika 7: karta Šibensko-kninske županije



Izvor: www.vercroacia.com

Šibensko-Kninska županija posjeduje razvedenu i atraktivnu obalu usprkos tome što nema nijedan veći otok, ali ima mnoštvo malih otočića i hridi, a brojne uvale i divlji kameniti krajolik stvaraju jedinstven doživljaj za turiste-nautičare. Otočni i priobalni dijelovi županije su pod utjecajem mediteranske klime, a na ovom području je i najmanje padalina iako se njihova učestalost povećava prema unutrašnjosti. Najčešći vjetrovi su bura i tramontana što je vrlo povoljno za razvoj nautičkog turizma.

3.1.5. Splitsko- dalmatinska županija

Slika 8: karta Splitsko-dalmatinske županije



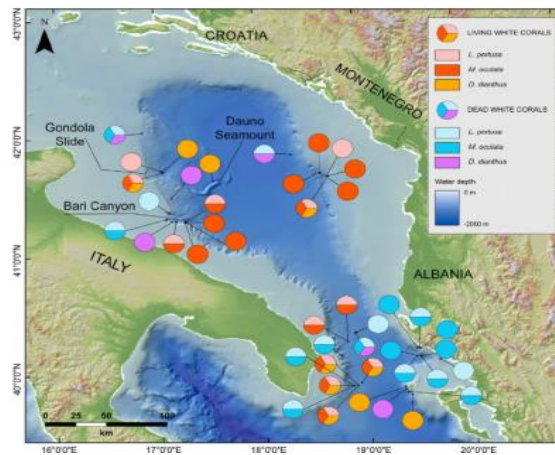
Izvor: www.vercroacia.com

Splitsko-Dalmatinska županija ima relativnu razvedenu obalu sa većim otocima poput Brača, Hvara i Visa, te zaljevima (Kaštelanski, Brački). Obalno i priobalno područje nalazi se u eumediteranskoj klimi, sa ugodnim ljetima i ugodnim zimama, a klima na otocima je cijele

godine ugodna sa najviše sunčanih sati u Hrvatskoj (Hvar) i sa najmanje padalina. Vjetrovi koji su karakteristični za ovo područje su jugo, bura i maestral, koji su pogodni za plovidbu.

3.2. Geografski potencijal južnog djela Jadrana

slika 9: karta južnog djela istočnog Jadrana



Izvor: www.vercroacia.com

Pod južnim djelom istočnog djela Jadrana smatra se južna Dalmacija (Dubrovačko-Neretvanska županija), Crna Gora i Albanija.

3.2.1. Dubrovačko-neretvanska županija

Slika 10: karta Dubrovačko-neretvanske županije



Izvor: www.vercroacia.com

Obala Dubrovačko-Neretvanske županije jest razvedena, a ponajviše oko većih otoka Korčule, Mljeta i Lastova koji su bogati malim otocima i hridima. Cijela županija se nalazi u

eumediteranskoj klimi što znači da su ljeta topla kao i zime. Priobalje i otoci su izloženi južnim vjetrovima koji su često orkanske jačine zbog čega se u ovom području često održavaju regate. Ova županija je specifično podijeljena na dva dijela jer BiH ima izlaz na more u Neumu, te je stoga sjeverni dio županije prometno bolje povezan od južnog djela županije. Luka Ploče i luka Dubrovnik su od državnog značaja jer je luka ploče izrazito važna teretna luka, dok je luka Dubrovnik važna putnička luka koja povezuje kopno sa većim otocima Dubrovačko-neretvanske županije.

3.2.2. Crna Gora

Slika 11: karta Crne Gore



Izvor: www.wikiwand.com

Crna Gora je se nalazi na jugoistoku Europe te ima izlaz na Jadransko more, ali i iznimno povoljan geografski položaj jer povezuje Europu i Aziju, a izlaz na more omogućava povezanost sa sredozemljem. Duljina Crnogorske obale iznosi 293,5 km, a karakteriziraju je mnogobrojne uvale, zalovi, plaže i zaljevi, od kojih su najpoznatiji Kotorški, Budvanski, Barski i Tivatski. Obala je osrednje razvedena uz nekoliko manjih otoka¹³. Klima koja prevladava u priobalju Crne Gore jest mediteranska, odnosno sredozemna, a broj sunčanih sati iznosi čak 112, što svrstava Crnu Goru u najosunčanije europske zemlje. Vjetrovi koji su karakteristični za priobalje Crne Gore su: tramontana (W), lebić, bura (često orkanska), jugo i maestral.

¹³ <https://me.visit-montenegro.com/tourism/where-is-montenegro/>

3.2.3. Albanija

Slika 12: karta Albanije



Izvor: www.maps-albania.com

Albanija se nalazi na jugoistoku Europe i podijeljena je na Jadransku obalu na sjeveru te Jonsku obalu na Jugu u ukupnoj dužini od 476 km. Jadranski dio obale je slabo razveden, a obala je niska, močvarna i zaštićena mnogim uvalama. Jadranski dio albanske obale je poznat po pješčanim plažama, a najpoznatiji zaljev je Zalzi zaljev, dok je najpoznatije primorsko odredište grad Drač¹⁴. Albanija je preko Otrantskih vrata povezana sa Italijom, a preko Otrantskih vrata je Jadransko mora povezano sa Jonskim morem. U albanskom primorju prevladava mediteranska klima.

4. PONUDA I POTRAŽNJA U NAUTIČKOM TURIZMU SJEVERNOG JADRANA

Nautička ponuda u RH označava ponudu vezova (stalnih i tranzitnih), prodaju i najam plovila ali osim navedenog, nautička ponuda se širi i tako turistički proizvodi postaju dodatni odnosno komplementarni sadržaji i usluge koje se pružaju najčešće u marinama (restorani, barovi, trgovine). Nautički turizam je zasigurno najprofitabilniji oblik turizma u RH, no usprkos tome kvaliteta nautičke ponude još uvijek nije na Europskom nivou. No, najveća prednost Hrvatske nautičke ponude jest u ljepoti i očuvanosti krajolika te razvedenoj obali sa

¹⁴ <https://albanija.rs/jadranska-obala/>

mnoštvom zavala, otočića i hridi koji su atraktivni turistima-nautičarima, a upravo navedeno pripada grupi „općih čimbenika“ koji određuju konkurentnost nautičkog turizma (klima, ljepota i čistoća mora, razvedenost obale). S druge strane „posebni čimbenici“ poput broja vezova, opremljenosti LNT te ponuda dodatnih sadržaja, znatno umanjuju kvalitete nautičke ponude u RH.

Slika 13: prikaz ostvarenog prihoda LNT u 2018.i 2019. po županijama



Izvor: Državni zavod za statistiku 2019.

Iz prikazanog grafikona može se uočiti ekonomska važnost nautičkog turizma za sve priobalne županije, a ponajviše za Šibensko-kninsku županiju koja ostvaruje najviše prihode od ove vrste turizma. Od ukupnog prihoda luka nautičkog turizma, najviše prihoda, 519 milijuna kuna ili 69% ukupnog prihoda, ostvareno je od iznajmljivanja vezova.¹⁵ Ovaj podatak nam govori da se nautički turizam u RH temelji na iznajmljivanju vezova, a najveći problem LNT je manjak vezova, pogotovo u srcu sezone. Stoga, postojeće stanje nautičke infrastrukture i ukupne ponude namijenjene nautičarima u Hrvatskoj nalaže potrebu za unapređenjem, prilagođavanjem i marketinškim repozicioniranjem, kako bi se uhvatio korak sa globalnim trendovima i postojećom međunarodnom konkurencijom.¹⁶

Usprkos nautičkoj ponudi koja ima mjesta za napredak, nautička potražnja iz godine u godinu raste, a ona se formira utjecajem ekonomskih faktora, odnosno dobiti koju čine turisti-nautičari. Prema TOMAS istraživanju, nautički turizam čini 7,7% ukupnih dolazaka, i iako je udio i dalje malen, nautički turizam usprkos tome bilježi dinamičan rast u odnosu na „sun, sea,sand“ oblik turizma. Također, glavni motivi dolaska turista-nautičara su odmor i zabava te

¹⁵ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-04_01_2019.htm

¹⁶ Repozicioniranje nautičke turističke ponude RH, Šerić, Trebješanin

atraktivnost plovidbe, stoga nije ni čudo da je Hrvatska posljednjih godina prezentirana kao poželjna nautička destinacija emitivnih turističkih tržišta. Za razliku od Španjolske, Francuske i Italije koje imaju znatno razvijenije nautičke proizvode i veći broj vezova, Hrvatska ima obalu koja je znatno atraktivnija i privlačnija nautičarima kao i bogatu kulturnu baštinu. Najveći broj turista nautičara u Hrvatsku dolazi iz inozemstva, i to iz zemalja zapadne Europe: Njemačke, Austrije i Italije. Ovi turisti prosječno godišnje ostvaruju 80% ukupne nautičke potražnje za hrvatskim nautičkim turizmom, a ta potražnja je mjerena brojem registriranih noćenja turista nautičara u Hrvatskoj¹⁷.

Nautičari koji borave u Hrvatskoj su najčešće više platežne moći i srednje životne dobi, a nautičari koji uplove sa svojim plovilima i na njima se stacioniraju, u prosjeku potroše više novaca nego nautičari na iznajmljenim plovilima. Upravo zbog navedenog je vrlo bitno da nautička ponuda bude na određenom nivou i uz određene standarde jer se ovdje radi o turistima više platežne moći koji žele dodatne sadržaje i popratne usluge koje su spremni adekvatno i platiti. Na ovaj način nautički turizam beneficira lokalnu zajednicu ali i cjeloukupno gospodarstvo republike Hrvatske.

Ono što je vrlo bitno jest da su turisti-nautičari vrlo lojalni hrvatskoj nautičkoj ponudi, naime svaki drugi već je šest ili više puta plovio u Hrvatskoj, a tri četvrtine ih je plovilo hrvatskim dijelom Jadrana više od tri puta. U ljetu 2012. godine tek je svaki deveti inozemni nautičar (11%) plovio u Hrvatskoj po prvi puta.¹⁸ Također se povećava se potražnja za većim, tj. duljim vezovima, i to ponajprije u segmentu plovila duljine 12 do 15 metara i duljih od 15 metara, a spominje se i veća potražnja za tzv. mega jahtama, duljim od 20 metara¹⁹.

¹⁷ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-04_01_2019.htm

¹⁸ <https://hgk.hr/documents/2012-tomas-nautika-jahting59636bd99cb91.pdf>

¹⁹ Repozicioniranje nautičke turističke ponude RH, Šerić, Trebješanin

Slika 14: stupanj zadovoljstva elementima ponude

3.3.1.

STUPANJ ZADOVOLJSTVA ELEMENTIMA PONUDE

Rang*	Elementi ponude	%	
1.	Ljepota prirode i krajolika	94,5	Vrlo nizak
2.	Osobna sigurnost	86,2	
3.	Stanje broda (ispravnost, uređenost, opremljenost i slično)**	78,9	
4.	Uslužnost osoblja u marinama	78,7	
5.	Prihvat u marini**	78,6	Nizak
6.	Bogatstvo gastronomske ponude u destinacijama	77,2	
7.	Prometna dostupnost polazne luke	75,7	Srednji
8.	Prostorni raspored marina	75,6	
9.	Opskrbljenost vodom (hladna i topla) u marinama	75,2	
10.	Dostatnost priključaka za vodu i struju u marinama	74,3	Visok
11.	Raspoloživost informacija u marinama o turističkoj ponudi destinacija	74,1	
12.	Prihvat u zračnoj luci (transfer)**	73,3	Vrlo visok
13.	Ukupna ponuda za nautičare	71,0	
14.	Uređenost i čistoća okoliša u marinama	70,4	
15.	Vezovi (širina, ispravnost)	68,9	
16.	'Vrijednost za novac' ukupne ponude za nautičare	67,1	Stupanj zadovoljstva
17.	Raznolikost kulturnih manifestacija	66,2	
18.	Kvaliteta ugostiteljskih usluga u marinama	65,9	
19.	Opskrba plovila (piće dobrodošlice, hrana, TV, internet priključak i slično)**	65,9	
20.	Mogućnosti za kupnju u destinacijama	65,6	
21.	Kvaliteta tehničkog servisa (brzina popravka) u marinama	64,9	
22.	Raznolikost sadržaja za zabavu	64,2	
23.	Sanitarije u marinama	62,2	
24.	Bogatstvo sportskih sadržaja u destinacijama	60,8	
25.	Mogućnosti kupnje u marinama	49,3	

* Rang prema zbroju postotaka za ocjene 'vrlo dobro' i 'odlično'.
 ** Samo za nautičare u hrvatskom čarteru.
 Stupanj zadovoljstva: Iznad 80% (vrlo visok); 70% do 80% (visok); 60% do 70% (srednji); 50% do 60% (nizak); ispod 50% (vrlo nizak).

Izvor: TOMAS nautika,2012.

Prema TOMAS nautika istraživanju, turisti-nautičari su bili izrazito zadovoljni sa samo dva elementa nautičke ponude, a to su ljepota prirode i krajolika i osobna sigurnost, dok su s druge strane iskazali nezadovoljstvo mogućnostima kupnje u marinama.

Zaključno, usporedbom nautičke ponude i nautičke potražnje sjevernog Jadrana, može se zaključiti da Hrvatska kao nautička destinacija ima značajan potencijal koji još uvijek nije u potpunosti iskorišten zbog nedostatka vezova i popratnih nautičkih standarda zbog kojih se kvaliteta nautičke ponude uvelike degradira. Uočava se potreba za konstantnim unapređenjem, prilagođavanjem i marketinškim repozicioniranjem, kako bi se uhvatio korak s globalnim trendovima na tržištu međunarodnog nautičkog turizma i međunarodnom konkurencijom.

4.1. Pregled nautičke infrastrukture

U nautičku infrastrukturu spadaju luke nautičkog turizma, odnosno: sidrišta, privezišta, marine i suhe marine.

Prema pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 142/99, 68/07) definirani su opći i posebni tehnički uvjeti koje luke nautičkog turizma moraju zadovoljiti, a odnose se na: ispravnost i funkcionalnost uređaja i opreme, opskrbu električnom energijom, opskrbu higijenski ispravnom vodom, usluge koje se pružaju u luci, prostorije za osobnu higijenu turista-nautičara, uređaje i opremu za zaštitu okoliša, protupožarnu zaštitu i zaposlenike.²⁰

Tablica 1. Broj luka nautičkog turizma 2009.-2019. po županijama (državni zavod za statistiku 2019.)

Županija	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
ISTARSKA	14	15	15	15	14	14	14	13	12	12	13
PRIMORSKO-GORANSKA	32	30	30	29	32	30	27	26	26	25	33
ZADARSKA	24	24	21	19	23	26	36	44	46	39	47
ŠIBENSKO-KNINSKA	11	11	13	13	14	15	17	21	21	29	30
SPLITSKO-DALMATINSKA	13	13	13	16	17	21	20	27	27	29	31
Ukupno	94	93	92	92	100	106	114	131	132	134	154

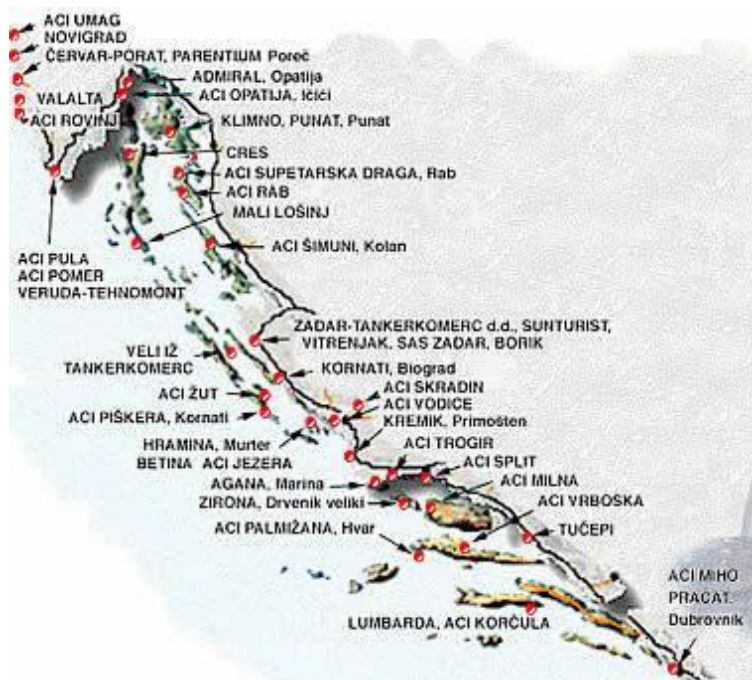
Izvor: izračun autora

Iz tablice se može uočiti kako je u desetogodišnjem periodu broj luka nautičkog turizma kontinuirano rastao, a ponajviše u posljednjih 5 godina kada su se počele graditi mnoge marine. Istarska i Primorsko-goranska županija nisu pretjerano povećale svoje kapacitete u posljednjih 10 godinu za razliku od Zadarske županije koja je udvostručila broj LNT, a Šibensko-kninska i Splitsko-dalmatinska su skoro utrostručile broj LNT. Razlog zbog kojih se

²⁰ Favro, 2010

broj prihvatnih kapaciteta kontinuirano povećava posljednjih 10 godina jest porast potražnje za stalnim i tranzitnim vezovima, te uočavanje ekonomske koristi koje nautički turizam ima na uslužne djelatnosti koje se formiraju u lukama nautičkog turizma (marinama) i mjestima u kojima su iste stacionirane.

Slika 15: marine u RH



Izvor: www.yacht-charter-croatia.com

4.1.1. Pregled nautičke infrastrukture po županijama

Tablica 2. Luke nautičkog turizma Istarske županije (državni zavod za statistiku 2019.)

Istarska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
MARINA	11	12	12	12	12	12	12	12	11	11	12
SUHA MARINA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SIDRIŠTE	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PRIVEZIŠTE	-	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1
<i>ukupno</i>	13	15	15	14	14	14	14	13	12	12	13

Tablica 3. Luke nautičkog turizma Primorsko-goranske županije (državni zavod za statistiku 2019.)

Primorsko-goranska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
<i>MARINA</i>	8	8	8	8	10	10	10	10	10	10	11
<i>SUHA MARINA</i>	8	7	7	6	7	7	6	5	5	5	7
<i>SIDRIŠTE</i>	8	8	5	8	10	8	6	8	9	8	9
<i>PRIVEZIŠTE</i>	7	6	6	6	5	5	5	3	2	2	3
<i>ukupno</i>	31	29	26	28	32	30	31	26	26	25	30

Izvor: izračun autora

Tablica 4. Luke nautičkog turizma Zadarske županije (državni zavod za statistiku 2019.)

Zadarska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
<i>MARINA</i>	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
<i>SUHA MARINA</i>	-	-	1	2	3	5	4	4	4	4	4
<i>SIDRIŠTE</i>	7	8	9	7	9	11	22	30	32	25	31
<i>PRIVEZIŠTE</i>	9	8	3	2	3	2	2	2	2	2	2
<i>ukupno</i>	24	24	21	21	23	26	36	44	46	39	43

Izvor: izračun autora

Tablica 5. Luke nautičkog turizma Šibensko-kninske županije (državni zavod za statistiku 2019.)

Šibensko-Kninska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
<i>MARINA</i>	11	11	11	11	11	13	13	13	13	14	14
<i>SUHA MARINA</i>	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1
<i>SIDRIŠTE</i>	-	-	2	1	1	1	3	7	7	14	15
<i>PRIVEZIŠTE</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>ukupno</i>	11	11	13	12	13	15	17	21	21	29	30

Splitsko-dalmatinska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
<i>MARINA</i>	8	9	9	10	10	11	11	11	13	14	11
<i>SUHA MARINA</i>	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	4
<i>SIDRIŠTE</i>	-	-	-	1	2	6	6	12	12	14	15
<i>PRIVEZIŠTE</i>	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1
<i>ukupno</i>	11	12	12	15	16	20	19	26	28	30	31

Tablica 6. Luke nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije (državni zavod za statistiku 2019.)

Iz navedenih tablica se može uočiti da je broj luka nautičkog turizma, a posebice marina kontinuirano rastao proteklih 10 godina. Županija koja prednjači po broju marina je Šibensko-kninska, koja je u 2009. brojila 11 marina, a u 2019. se taj broj povećao na 14. Druga po broju marina je Splitsko-dalmatinska županija, koja je u 2009. brojala 8 marina, a u 2018. broji ih 14, međutim u 2019. zabilježeno je 11 marina. S druge strane, Zadarska županija u proteklih 10 godina nije povećala svoje kapacitete što se marina tiče, stoga ima najmanji broj marina (8), ali bilježi skokovit porast broja sidrišta sa 7 u 2009. na 31 u 2019. Iz navedenih podataka može se zaključiti kako je potencijal nautičkog turizma itekako uočen što je rezultiralo povećanjem broja marina u većini primorskih županija.

Tablica 7. Broj vezova u lukama nautičkog turizma (državni zavod za statistiku 2019.)

	<i>ukupno broj vezova u lukama nautičkog turizma</i>										
županija	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Istarska	4205	4291	4318	4137	3668	3605	3601	3512	3084	3085	3085
Primorsko-goranska	3378	3416	3394	3299	3455	3422	3266	2891	2870	3008	3008
Zadarska	3771	3759	3640	3557	3553	3596	3820	3966	4110	3908	3908
Šibensko-kninska	3051	3001	3081	3510	3529	3552	3630	3671	3662	3966	3966
Splitsko-dalmatinska	1789	1792	1913	2238	2021	2332	2290	2451	2414	2370	2370
ukupno	16194	16259	16346	16741	16226	16507	16449	16491	16140	16337	16337

Izvor: izračun autora

Iz tablice je vidljivo da se broj vezova kontinuirano povećavao u svim županijama, osim Istarske, gdje se broj vezova smanjivao. Županija s najvećim brojem vezova u lukama nautičkog turizma jest Šibensko-kninska, a s najmanje vezova Splitsko-dalmatinska.

4.1.2. Plovila na stalnom vezu

Tablica 8. Broj plovila na stalnom vezu (2009.-2019.) (državni zavod za statistiku 2019.)

županija	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
ISTARSKA	3641	3699	3577	3504	2933	2888	2807	2835	2634	2428	2544
PRIMORSKO-GORANSKA	3373	3225	3226	3089	3011	3117	2848	2561	2648	2776	3040
ZADARSKA	3129	3043	3023	3031	2943	2961	2877	2710	2804	2807	2877
ŠIBENSKO-KNINSKA	2802	2572	2537	2962	2920	2783	2656	2788	2835	3027	3117
SPLITSKO-DALMATINSKA	1401	1445	1473	1337	1441	1588	1755	1950	1928	1954	2064
<i>Ukupno</i>	14346	13984	13836	13923	13248	13337	12943	12844	12849	12992	13642

Izvor: izračun autora

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2019. na stalnom vezu bilo je 13642 plovila, što je za 4,6% više nego 31. prosinca 2018. Vezom u moru služilo se 84,9% plovila, a samo mjestom na kopnu 15,1% plovila, a prema vrsti plovila na stalnom vezu u moru najviše je bilo jahti na jedra (49,0%), slijede motorne jahte (46,4%) te ostala plovila (4,6%).²¹ Županija koja prednjači po broju stalnih vezova je Šibensko-kninska, koja je u 2019. imala 2898 plovila na stalnom vezu u moru, dok je ostatak bio na kopnu, dok je ukupan broj vezova (tablica 7) 3966, stoga se može zaključiti da županija posjeduje dovoljan broj vezova te kapaciteti nisu u potpunosti iskorišteni. Prema zemljama iz kojih turisti-nautičari dolaze, odnosno prema zastavi plovila, najviše plovila na stalnom vezu je iz Hrvatske(5341), Austrije (1883), Njemačke (1875), Slovenije (599) i Italije (464).

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2009. na stalnom vezu bilo je 14 346 plovilo, a vezom u moru koristilo se 87,0%, a isključivo mjestom na kopnu 13,0% njih. Prema vrsti plovila na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 46,3% su motorne jahte, 47,9% su jahte na jedra, a 5,8% su ostala plovila. Županija koja je 2009. imala najviše plovila na stalnom vezu je Istarska sa 3582 plovila. Najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske, Njemačke, Austrije i SAD-a.

²¹ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-04_01_2019.htm

Iz navedenih podataka može se zaključiti da se broj plovila na stalnom vezu u 2019. smanjio za 703 plovila, odnosno za 5% u odnosu na 2009.godinu. Također, motorne jahte su u 2019. zastupljenije nego jahte na jedra.

4.1.3. Plovila u tranzitu

Tablica 9. Broj plovila u tranzitu (2009.-2019.) (državni zavod za statistiku 2019.)

Županija	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
ISTARSKA	29573	27866	25059	24677	23016	22549	22609	23641	19651	18401	19219
PRIMORSKO-GORANSKA	26187	25463	22613	20969	20898	19318	20774	22417	21138	20369	22326
ZADARSKA	55289	51935	47099	37413	37624	35340	41483	34556	37533	32492	38980
ŠIBENSKO-KNINSKA	44465	48849	40889	41667	41963	41303	43719	48110	50048	51234	51804
SPLITSKO-DALMATINSKA	33718	36465	36196	41944	44649	49509	50562	52995	55412	55290	55633
<i>Ukupno</i>	189232	190578	171856	166670	168150	168019	179147	181719	183782	177786	187962

Izvor: izračun autora

U 2019. u lukama nautičkog turizma bilo je 187 962 plovila u tranzitu, što je porast broja plovila za 5,5% u odnosu na 2018. Prema vrsti plovila u tranzitu za koja je korišten vez u moru, najviše je bilo jahti na jedra (64,9%), slijede motorne jahte (29,1%) te ostala plovila (6,0%).²² Županija koja prednjači po broju plovila u tranzitu jest Splitsko-dalmatinska koja je u 2019.brojala 55 633 plovila za koje je korišten vez u moru, dok je u 2009.godini županija s najvećim brojem plovila u tranzitu bila Zadarska sa 55 289.

U 2019. najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (96 937), Italije (28 601), Njemačke (24 788), Austrije (14 177) i Slovenije (8375), što čini 85,2% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu. U odnosu na 2009.broj plovila u tranzitu u 2019. Se smanjio u svim županijama osim u Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj.

Iz navedenih podataka može se zaključiti da se ukupan broj plovila u tranzitu u 2019.smanjio za 1270 u odnosu na 2009. Godinu.

²² https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-04_01_2019.htm

Slika16: prihod luka nautičkog turizma 2009.godine

6. OSTVARENI PRIHOD LUKA NAUČKOG TURIZMA BEZ PDV-a			
	2008.	2009.	Indeksi I – XII 2009. I – XII 2008.
Republika Hrvatska	488 902*	543 376	111,1
Iznajmljivanje vezova	363 889*	405 690	111,5
Stalni	282 100	322 034	114,2
Tranzitni	81 789*	83 656	102,3
Servisne usluge	44 675	46 533	104,2
Ostali prihodi	80 338	91 153	113,5

Izvor: Državni zavod za statistiku 2019.

Slika 17: prihod luka nautičkog turizma 2019.godine

6. OSTVARENI PRIHOD LUKA NAUČKOG TURIZMA BEZ PDV-a INCOME REALISED BY NAUTICAL PORTS, NOT INCLUDING VAT				
	Prihod, tis. kuna Income, thousand kuna		Indeksi Indices I – XII 2019. I – XII 2018.	
	2018.	2019.		
Republika Hrvatska	856 550	918 495	107,2	Republic of Croatia
Iznajmljivanje vezova	618 150	651 724	105,4	Renting of moorings
Stalni	483 553	504 199	104,3	Stationed
Tranzitni	134 597	147 525	109,6	In transit
Servisne usluge	69 761	69 330	99,4	Maintaining services
Ostali prihodi	168 639	197 441	117,1	Other income

Izvor: Državni zavod za statistiku 2019.

Republika Hrvatska svoje prihode u nautičkom turizmu generira iz poslovanja luka nautičkog turizma, prvenstveno od iznajmljivanja vezova (stalnih i tranzitnih) te servisnih usluga. U 2009.godini RH je ostvarila 543 316 tisuća kuna od poslovanja luka nautičkog turizma, a čak 405 690 tisuća kuna je privređeno od iznajmljivanja vezova, što je 74,66% od ukupnih prihoda. Znatno je veći prihod od iznajmljivanja stalnih vezova u odnosu na tranzitne vezove. Nadalje, u 2019.godini, prihod od luka nautičkog turizma je bio 918 495 tisuća kuna, a 651 724 tisuća kuna je privređena od iznajmljivanja vezova, što je 70,96% od ukupnih prihoda. Možemo uočiti da se udio iznajmljivanja vezova u ukupnim prihodima smanjio za gotovo 4% u odnosu na 10 godina prije. S druge strane, omjer stalnih i tranzitnih vezova se nije mijenjao, stoga su i dalje znatno veći prihodi od iznajmljivanja stalnih vezova nego vezova u tranzitu. Kako je prihod od stalnih vezova vrlo značajan za profitabilnost poslovanja luka nautičkog turizma, logično je za očekivati da nautička infrastruktura mora biti adekvatna i da marine moraju omogućiti dovoljan broj stalnih vezova, a iz tablica 7 i 8 se može vidjeti da sve

županije imaju adekvatan broj dostupnih vezova za plovila na stalnom vezu. Ovo je vrlo bitan podatak jer je evidentno da se nautički turizam Hrvatske, odnosno profit u nautičkom turizmu temelji na iznajmljivanju vezova, a posebice stalnih.

4.2 Pregled nautičke infrastrukture južnog djela Jadrana

4.2.1. Dubrovačko-neretvanska županija

Dubrovačko-neretvanska županija pripada južnom djelu istočnog Jadrana i podijeljena je na 4 nautičke zone, a to su Dubrovnik, Cavtat, Korčula i Slano. Ukupan broj vezova u 2019. godini bio je 1173, dok je u 2009. taj broj iznosio 654, odnosno broj vezova se u posljednjih 10 godina udvostručio.

Tablica 10. Luke nautičkog turizma Dubrovačko-neretvanske županije (državni zavod za statistiku 2019.)

Dubrovačko-neretvanska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
MARINA	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	5
SUHA MARINA	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SIDRIŠTE	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	5
PRIVEZIŠTE	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	2
<i>ukupno</i>	2	3	4	4	4	4	5	6	6	6	13

Izvor: izračun autora

Tablica 11. Broj stalnih i tranzitnih vezova (2009.-2019.) (državni zavod za statistiku 2019.)

Dubrovačko-neretvanska	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
STALNI VEZ	395	379	371	396	412	379	381	509	511	547	531
TRANZITNI VEZ	14832	15373	16554	14884	14689	13246	14261	16358	18059	16153	16822

Izvor: izračun autora

Dubrovačko-neretvanska županija je u 2019.godini ostvarila 53 mil.kn prihoda od luka nautičkog turizma, a najveći dio prihoda je temeljen na iznajmljivanju vezova, tj 40 mil.kn, odnosno 22,8 mil.kn je ostvareno iznajmljivanjem stalnih vezova, dok je 17,9 mil.kn ostvareno iznajmljivanjem tranzitnih vezova. S druge strane prihod od luka nautičkog turizma u 2009. Bio je znatno manji, 19,9 mil.kn, a udio prihoda od najma tranzitnih vezova je u ukupnim prihodima bio veći od udjela stalnih vezova. Iz navedenih podataka može se zaključiti da su prihodi od luka nautičkog turizma u posljednjih 10 godina povećani za 3 puta, zahvaljujući izgradnji novih marina, od kojih su najpoznatije Marina Frapa Dubrovnik, ACI marina Dubrovnik i ACI marina Slano. Ono što je karakteristično za Dubrovačko-neretvansku županiju jest da prednjači po broju uplovljavanja kruzera sa nekoliko tisuća putnika, te to za Dubrovnik nije poželjno jer je Gruški zaljev doveden u opasnost zbog ispuštanja štetnih tvari, stoga ovakav oblik turizma nije ekološki održiv za Dubrovnik.

-**ACI marina Dubrovnik** je jedna od najljepših i najsigurnijih hrvatskih marina, a nalazi se na samom jugu hrvatske obale, te je ova marina već 15 godina vlasnik Europske plave zastave. Marina raspolaže sa 380 vezova u moru i 140 suhih vezova, a ima i gatove za prihvat mega jahti do 60 m dužine.

Slika 18: ACI marina Dubrovnik



Izvor: aci-marinas.com

-**ACI marina Slano** se nalazi u mjestu Slano, smještenom 37km sjeverozapadno od Dubrovnika. Ova marina može primiti 200 plovila prosječne duljine 19 i prva je marina u ACI sustavu s pet sidara.

4.2.2. Crna Gora

Iako je u svijetu nautički turizam odavno prepoznat kao profitabilan i selektivan oblik turizma, u Crnoj Gori se taj potencijal prepoznaje tek u posljednjih nekoliko godina, te se u Crnoj Gori kao i u ostalim sredozemnim državama bilježi rast broja turista koji se opredjeljuju za ovakav vid turizma. Iako je obala Crne Gore idealna za razvoj nautičkog turizma jer ima veliki broj uvala i prirodnih zaklona, njen potencijal i dalje nije iskorišten, a izgrađeno je tek 5 marina. Obalu Crne Gore možemo podijeliti na Boko Kotorski zaljev (luka Kotor, Tivat Porto Montenegro, marina Solila) i Crnogorsku rivijeru (marina Bar i marina Budva).

Tablica 12.dolazak stranih plovila u teritorijalno more Crne Gore (monstat,2018.)

Godina	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Broj stranih plovila	2608	2807	2878	2964	2987	3786	3961	4018	4384	4598	27685

Izvor: izračun autora

Iz tablice 12 može se uočiti kako se broj stranih plovila koja su uplovila u teritorijalno more Crne Gore u periodu od 2008.-2018. kontinuirano povećavao, a u 2018.je taj broj skokovito porastao, pa imamo situaciju gdje se broj plovila u odnosu na 2008. povećao za 10 puta (sa 2608 na 27685 stranih plovila), a razlog za ovako skokovit porast broja plovila jest izgradnja novih marina, odnosno povećanje broja dostupnih vezova.

Prema zastavi plovila, u 2008.godini, najviše plovila koja su uplovila u teritorijalno more Crne Gore bila su iz SAD-a (13,8%), Hrvatske (12%), Velike Britanije (11%), Italije (10,9%) i Njemačke (8,7%). Najveći broj turista-nautičara je uplovio sa motornim jahtama (44,1%), a nešto manje ih je uplovilo sa jahtama na jedra (42,1%).²³

U 2018. prema zastavi plovila najviše plovila koja su uplovila u teritorijalno more Crne Gore bila su iz SAD-a (20,2%), Hrvatske (11,3%), Velika Britanije (10,7%), Francuske (7,1%) i Italije (5,8%). Omjer među državama iz kojih dolaze turisti-nautičari se nije izmijenio, osim što njemci više nisu u prvih 5 emitivnih država. S druge strane, u 2018.najveći broj turista-

²³ <http://www.monstat.org/cg/>

nautičara je uplovio sa jahtama na jedra (37,4%), a nešto manji broj sa motornim jahtama (32,9%). Možemo primijetiti kako se postotak u oba slučaja smanjio jer se povećava udio ostalih plovila (29,7).

Crna-Gora je prepoznala značaj ulaganja u visoko kvalitetnu nautičku ponudu koja je nužna za razvoj nautičkog turizma koji predstavlja priliku za potpunu valorizaciju potencijala Crne Gore kao turističke destinacije. Crna Gora je uložila znatna novčana sredstva u izgradnju luksuznih marina poput marine Porto Montenegro, koja je smatrana jednom od najluksuznijih marina na Jadranu te je postala zaštitni znak Crne Gore kao nautičke destinacije.

-Tivat Porto Montenegro

Marina raspolaže sa 450 vezova za plovila dužine od 12 do 180 m. U sklopu marine nalazi se luksuzni hotel Regent Porto Montenegro. Pored marine, naselje Porto Montenegro, osmišljeno je da ispuni sva očekivanja vlasnika i posade jahti i drugih klijenata, obuhvaća i prostrane apartmane na samoj obali mora, vrhunske restorane, kafiće, te veliki izbor sportskih, rekreativnih i kulturnih aktivnosti i manifestacija.²⁴ Yachting klub Porto Montenegro organizuje regate, satove veslanja, trke motornih čamaca, satove pravljenja drvenih čamaca i slične događaje. Ova marina je poznata po tome što njene usluge koristi klijentela visoke platežne moći, a sukladno tome nije rijetkost da u Tivat uplove megajahte .

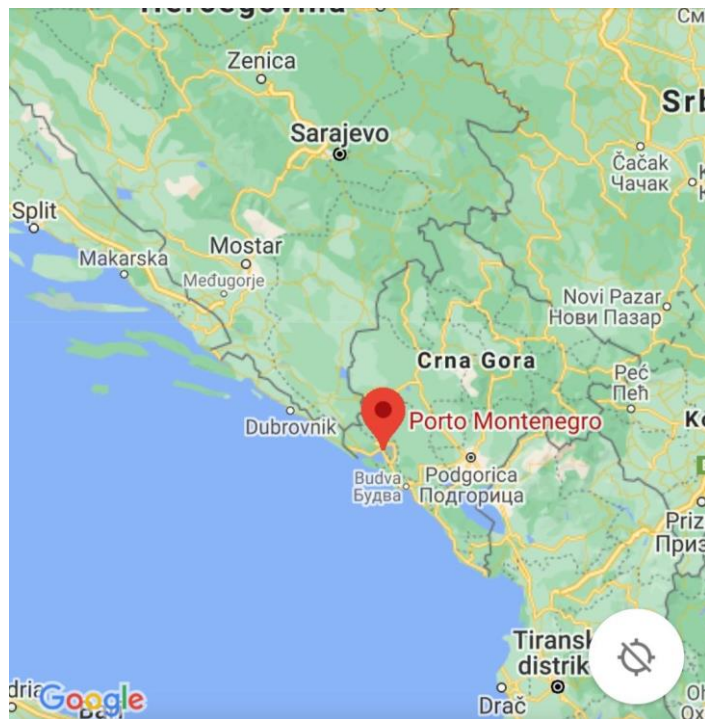
Slika 19: Tivat Porto Montenegro



Izvor: www.waytomonte.com

²⁴ <https://www.sailing360.com/hr/marine-crna-gora/porto-montenegro.html>

Slika 20: Karta marine Porto Montenegro



Izvor: maps.google.com

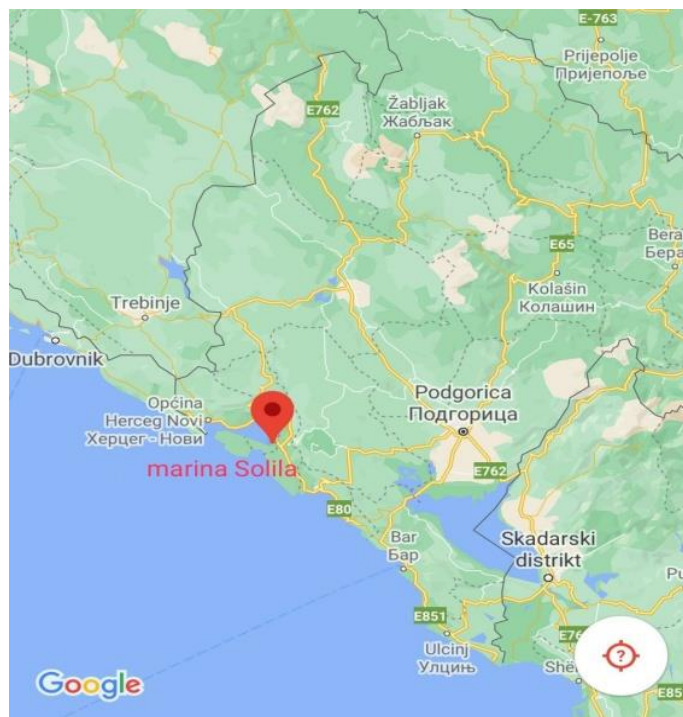
-**marina Solila** nalazi se na poluotoku Lušćica u Tivatskom zaljevu, blizu morske lagune i posebnog rezervata prirode tivatska Solila. Marina Solila djeluje kao čarter agencija za najam katamarana i nudi mnoštvo dodatnog sadržaja. U sklopu marine nalazi se parking, restoran sa beach barom i noćnim klubom te prekrasna pješčana plaža.

Slika 21: marina Solila



Izvor: www.boatjump.com

slika 22: Karta marine Solila



Izvor: maps.google.com

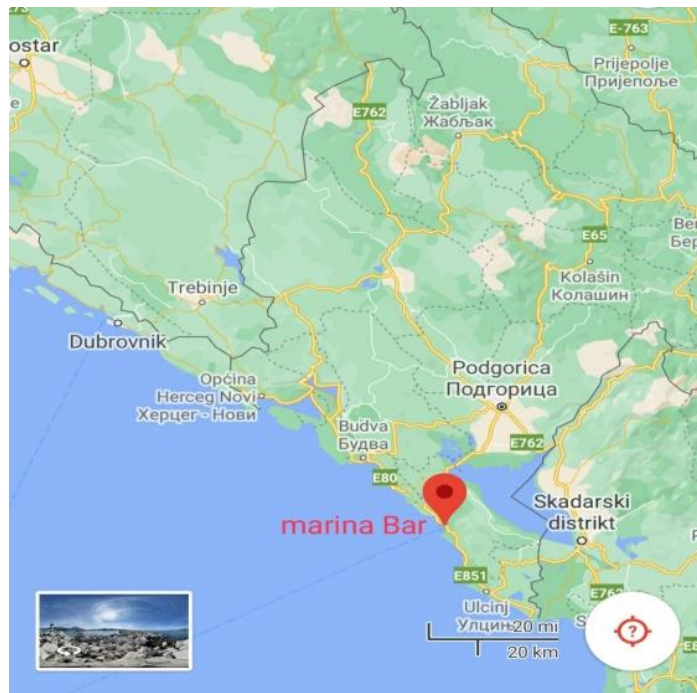
Marina Bar se nalazi u gradu Bar koji je najveći grad i luka crnogorskog primorja, smješten na jugu Crne Gore. Bar, sa okolicom, predstavlja najvažnije turističko odredište Crne Gore. Ova marina je smještena u samom srcu Barskog zaljeva, u neposrednoj blizini gradske jezgre i plaže. Zbog svoje atraktivnosti i odličnog geoprometnog položaja, idealna je polazna luka za krstarenje crnogorskom obalom. Marina Bar posjeduje 900 vezova u moru i 250 suhih vezova, a okružena je restoranima, hotelima, dućanima, itd.

Slika 23: marina Bar



Izvor: yachtagent.me

Slika 24: Karta marine Bar



Izvor: maps.google.com

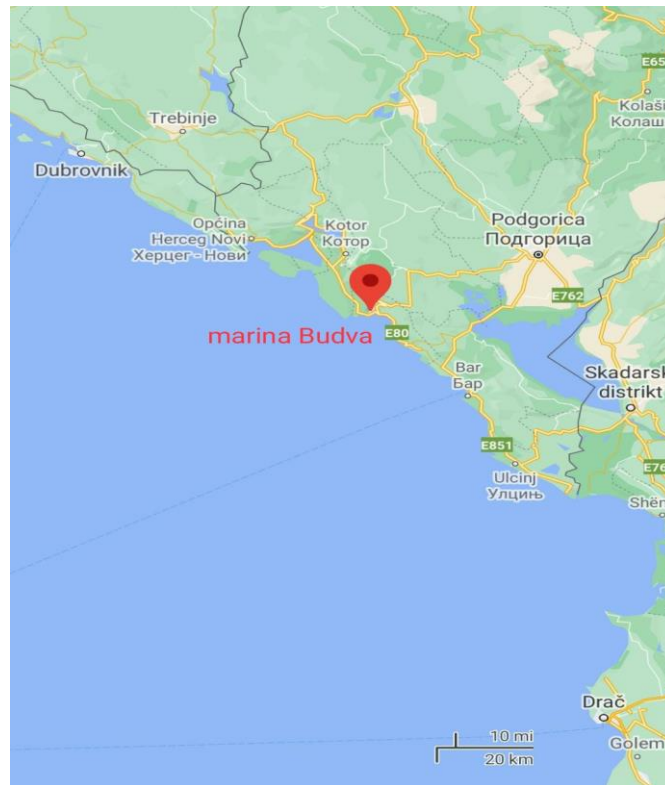
-**Marina Budva** smještena je u samom centru Budve u čijoj se neposrednoj blizini nalazi prekrasan otočić Sveti Stefan, kojeg zbog brojnih hotela i vila posjećuju mnoge slavne osobe. Ova marina broji 528 vezova za plovila dužine 5-60 metara. Marina Budva svojim klijentima, pored veza, osigurava i druge usluge: pranje, poliranje, spuštanje plovila u more, pilotaža (pomoć pri uplovljavanju), catering itd.

Slika 25: marina Budva



Izvor: www.yachtagent.me

Slika 26: karta marine Budva



Izvor: maps.google.com

4.2.3. Albanija

Iako Albanija posjeduje morsku obalu od 362 km, do prije nekoliko godina nije bila poznata kao pomorska zemlja, a dugo vremena je bila u potpunoj izolaciji od svijeta. Posjedovala je nekoliko manjih lučica i pristaništa od kojih je najpoznatiji Drač. No, u posljednje vrijeme Albanija postaje sve traženija nautička destinacija zbog još neotkrivenih prirodnih ljepota, ali i izgradnje luka u Draču, Vlori i Sarandi.

-luka Drač

Drač je poznati albanski turistički grad, koji se nalazi 39km od Tirane i najposjećeniji je primorski grad u Albaniji. Povoljan geografski položaj čini luku Drač najvećom lukom u Albaniji i jednom od najvećih u Jadranskom i Jonskom moru, kao i vrlo važnim čvorištem za međunarodno tržište. Luka Drač smještena je u jugozapadnom dijelu grada Drač, u sjevernom dijelu istoimenog zaljeva. Njegova operativna infrastruktura sastoji se od 11 riva s dubinom rive u rasponu od 5,6 do 11,2 m. Luka Drač trenutno ima 78% pomorske trgovine na

nacionalnoj razini , a također je i ključno mjesto za trajektne mreže i putnički tranzit, dajući Draču strateški položaj u odnosu na Koridor VIII, koji će olakšati tranzit putnika i robe na europski kontinent. Niski operativni troškovi, motivirani menadžerski tim i kvalitetne usluge neke su od vrijednosti koje karakteriziraju luku Drač.²⁵

Ono što je vrlo važno za nautički turizam Drača jest to da se posljednjih godina povećao dolazak brodova i jahti različitih vrsta koji se usidruju u luci Drač tijekom cijele godine, a lučka uprava Drač brine o uslugama i uvjetima ulaska i izlaska brodova te naravno o sigurnosti turista na lučkom području.

Slika 27 : luka Drač



Izvor: hr.wikipedia.org/wiki/Drač

-luka Vlora

Grad Vlora se nalazi u južnom djelu Albanije i povezuje Jadransko i Jonsko more, te je glavno industrijsko, trgovačko i prometno središte. Luka Vlore nalazi se oko 5 km od središta Vlore, oko 120 km od Sarande. To je drugi po veličini lučki grad u Albaniji, nakon Drača. Vlore je i dalje glavna morska luka i trgovačko središte, sa značajnim ribarstvom i industrijskim sektorom. Povezana je s drugim gradovima Albanije opslužujući prijevoz robe i putnika. Luka Vlora druga je luka Albanije nakon luke Drač po veličini i kapacitetu. To je najveća južna luka i opslužuje sva južna središta Albanije, a u mnogim slučajevima prevozi teret do dubina Balkana, Kosova, Makedonije itd. Luka Vlora izgrađena je u zaljevu Vlora i ima ukupnu površinu od 5,3ha, s akvarijem od 5ha. Zahvaljujući istoimenom zaljevu Vlora, ne postoje struje koje mogu negativno utjecati na plovidbu. S obzirom na potrebu za lukom suvremene infrastrukture, pokrenut je razvojni plan kojim će albanska država omogućiti potpuno poboljšanje i proširenje pristaništa te izgradnju trajektnog terminala²⁶.

²⁵ <http://www.durresport.al/index.php/karakteristika/>

²⁶ <https://www.portivlore.com/index.php/legjislacioni/>

Slika 28: luka Vlore



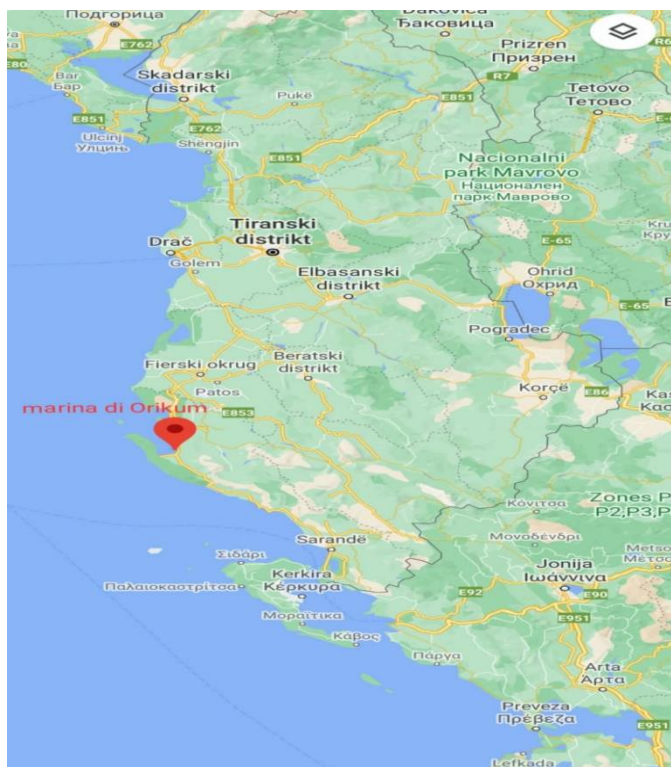
Izvor: hr.wikipedia.org/wiki/Valona

- **Luka Shëngjin** je najsjevernija morska luka u Albaniji, a u nju uplovljavaju teretna i ribarska plovila. Luka pruža području snažne industrijske temelje. Shëngjin ima treću najveću luku u Albaniji, a pristupna točka luke nalazi se na sjeverozapadnom dijelu grada. Luka je zaštićena dugim stjenovitim zidovima koji se protežu u more. Dobro zaštićena vanjska luka okružena je popularnim plažama za odmor. Shëngjin ima otprilike 3 km plaže.

-**marina di Orikum** je prva turistička luka (marina) u Albaniji, smještena 1,5km sjeverno od gradića Orikum, a nalazi se u zaljevu Vlore. Marina je proširila broj vezova, te sada nudi 100 vezova za plovila od 10 do 30m. Marina je pod talijanskim vlasništvom, a izgrađena je 2004.godine, te je nakon godina napornog rada, marina Orikum danas važna nautički turizam Albanije zahvaljujući brojnim međunarodnim regatama, događanjima i modnim revijama koje se organiziraju u marini. Od 2018.godine marina je službeno priznata kao međunarodna luka.²⁷

²⁷ <https://www.orkum.it/cantiere>

Slika 29: karta marine di Orikum



Izvor: maps.google.com

Slika 30: marina di Orikum

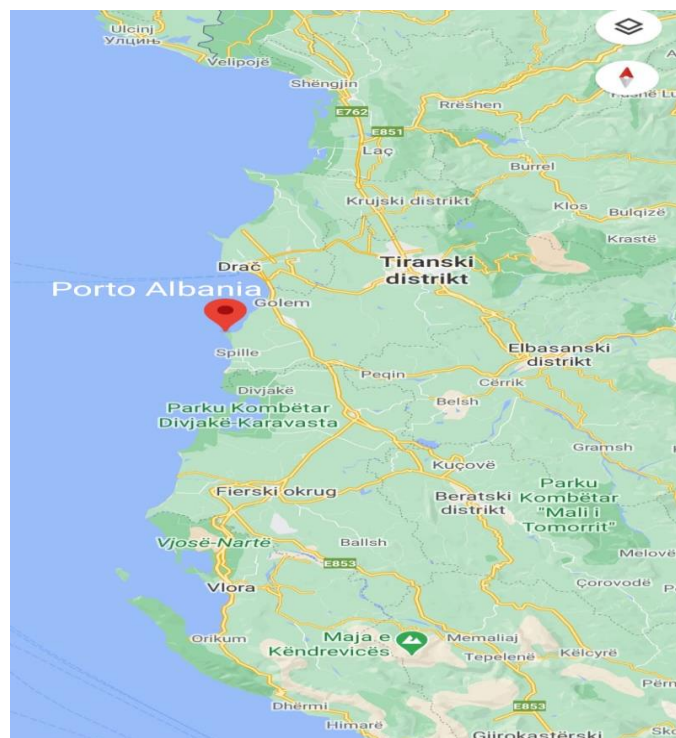


Izvor: www.orkum.it

-porto Albania

Porto Albania je marina izgrađena od strane švicarske tvrtke FINSEC i predstavlja marinu prve klase sa preko 700 vezova za plovila veličine od 8 do 75 metara. Marina je smještena 20km južno od Drača te 40km od glavnog grada Tirane. Porto Albania je prva marina u Albaniji koja kombinira internacionalni yachting i charter, morske sportove, luksuzne hotele, vile i apartmane. Marina je također u „tax free“ zoni, stoga su internacionalni gosti oslobođeni poreza na gorivo i omogućen im je duty free shopping.

Slika 31: karta marine Porto Albania



Izvor: maps.google.com

Slika 32: porto Albania



Izvor: portoalbania.com

4.3. Trendovi u nautičkom turizmu

Uspoređujući Sjeverni i Južni Jadran mogu se uočiti određeni trendovi koji su specifični kako za Hrvatsku, tako i za Crnu Goru i Albaniju. Ono što je zajedničko navedenim državama jest Jadransko more, koje je prirodno i geografski razvedeno, a upravo to je platforma razvoja nautičkog turizma. Kao što smo već utvrdili, razvedenost hrvatske obale je temelj nautičke ponude, te iako je došlo do povećanja konkurencije na Mediteranu, Hrvatska se nalazi u zavidnoj poziciji zbog svojih prirodnih atraktivnosti.

Potražnja za vezovima u periodu od 2009. do 2019. je kontinuirano rasla, a pogotovo za tranzitnim vezovima što posljedično dovodi do povećanja broja luka nautičkog turizma, a posebice marina. Sjeverni Jadran, izuzev Dubrovačko-neretvanske županije u 2009. godini broji čak 46 marina, dok je broj marina u 2019. porastao na 56 marina. Uočen je trend potražnje za Hrvatskom kao nautičkom destinacijom, stoga se broj marina iz godine u godinu povećavao.

Također još jedan od trendova koji je uočen jest da se marine širom Mediterana proširuju, povećavaju kapacitete, ali i osposobljuju za primanje mega jahti stoga se i u hrvatskim marinama povećava potražnja za većim, tj. duljim vezovima, i to ponajprije u segmentu plovila duljine 12 do 15 metara i duljih od 15 metara, a spominje se i veća potražnja za tzv. mega jahtama, duljim od 20 metara. Vrlo značajan podatak jest to da se plovila na stalnom vezu u marinama se koriste češće nego prije, a duljina plovidbe se skraćuje. Također još jedan trend koji je uočen jest da se za razliku od ostalih nautičkih destinacija, u Hrvatskoj povećava udio broja jedrilica, a u ostatku Mediterana prevladavaju jahte na motorni pogon.

Također, populacija koja plovi polako stari, stoga je prosječni nautičar u Hrvatskoj srednje životne dobi i više platežne moći. Zamijećen je trend češćeg korištenja servisnih i ugostiteljskih usluga u marinama; pri tome se sve više traže visoko specijalizirane i sofisticirane servisne usluge, te se češće koriste ugostiteljske usluge i zabavni sadržaji u marini. Također, iako najveći broj turista nautičara u Hrvatsku dolazi iz inozemstva, i to iz zemalja zapadne Europe: Njemačke, Austrije i Italije, uočen je porast potražnje s istočnih tržišta, ali dijelom i sjevernoeuropskih tržišta (Velika Britanija, skandinavske zemlje).

Vrlo značajan trend koji je koristan u kreiranju nautičke ponude jest to da su turisti-nautičari koji posjećuju hrvatsku obalu vrlo lojalni gosti, naime svaki drugi već je šest ili više puta

plovio u Hrvatskoj, a tri četvrtine ih je plovilo hrvatskim dijelom Jadrana više od tri puta. U ljetu 2012. godine tek je svaki deveti inozemni nautičar (11%) plovio prvi puta.

S druge strane, iako Crna Gora i Albanija ne posjeduju ni približno marina kao Hrvatska, uočen je porast potražnje za vezovima u obalnom području obiju zemalja, te se sukladno tome broj marina i kapaciteti vezova povećaju. Tako se u Albaniji gradi luksuzna marina „porto Albania“ koja će konkurirati Crnogorskoj marini „Porto Montenegro“ i vjerojatno biti jedna od najluksuznijih na Jadranu. Trend koji je uočen jest da su Crna Gora i Albanija dosta kasno počele razvijati ovakav vid turizma stoga nemaju mnogo marina ali su one zato mnogo suvremenije i luksuznije od marina u Hrvatskoj.

U Crnoj Gori je broj plovila koja su uplovila u teritorijalno more povećan sa 2608 na 27685 plovila što potvrđuje trend povećanja potražnje za vezovima u ovom djelu Jadrana. U 2018. prema zastavi plovila najviše plovila koja su uplovila u teritorijalno more Crne Gore bila su iz SAD-a, Hrvatske, Velike Britanije, Francuske, a najveći broj turista-nautičara je uplovio sa jahtama na jedra (37,4%), a nešto manji broj sa motornim jahtama, te se i u Crnoj Gori uočava trend povećanja broja jedrilica u marinama.

Crna-Gora je prepoznala značaj ulaganja u visoko kvalitetnu nautičku ponudu koja je nužna za razvoj nautičkog turizma koji predstavlja priliku za potpunu valorizaciju potencijala Crne Gore kao turističke destinacije. Crna Gora je uložila znatna novčana sredstva u izgradnju luksuznih marina poput marine Porto Montenegro, koja je smatrana jednom od najluksuznijih marina na Jadranu te je postala zaštitni znak Crne Gore kao nautičke destinacije. S druge strane Albanija tek počinje razvijati nautički turizam te polako ali sigurno povećava svoje kapacitete te ima prednost jer glasi kao neotkriveni biser Jadranskog mora te privlači znatnu pozornost turista nautičara.

5. ZAKLJUČAK

Jedan od najunosnijih oblika turizma, u današnje vrijeme jest zasigurno nautički turizam, koji se u RH posljednje desetljeće počeo značajno razvijati, stoga je sjeverni dio istočnog Jadrana u znatnoj prednosti u odnosu na južni dio istočnog Jadrana koji ovaj oblik turizma počinje razvijati znatno kasnije. Sjeverni Jadran posjeduje značajne komparativne prednosti poput predivne i razvedene obale te ugodne mediteranske klime popraćene povoljnim vjetrovima za plovidbu poput maestrala, no za daljnji razvoj ovakvog vida turizma potrebna je i adekvatna nautička ponuda, odnosno „posebni čimbenici“ poput broja vezova, opremljenosti LNT te ponuda dodatnih sadržaja, znatno umanjuju kvalitetu nautičke ponude u RH koja još uvijek nije na traženom nivou.

Nautički turizam je prepoznat kao najkonkurentniji turistički proizvod RH, stoga se u posljednjih 10 godina broj LNT kontinuirano povećavao, a posebice broj marina, no problem koji prati većinu hrvatskih marina jest što turistima-nautičarima ne pružaju zadovoljavajuće dodatne sadržaje, a potražnja za vezovima nadmašuje njihovu ponudu jer se uočava trend porasta potražnje za dužim vezovima (megajahte) koje hrvatske marine nemaju i na taj način nautička ponuda postaje nekonkurentna s ostatkom Mediterana. No, s druge strane, potražnja za Hrvatskom kao nautičkom destinacijom se iz godine u godinu povećava, stoga se broj plovila u tranzitu, ali i broj plovila na stalnom vezu kontinuirano povećava. Nadalje, Crna Gora i Albanija nisu nautički prepoznate destinacije, iako se Crna Gora posljednjih godina istaknula kao vrlo atraktivna nautička destinacija, no obe države također imaju značajan potencijal usprkos manje atraktivnoj obali, te je prepoznat trend izgradnje luksuznih marina poput marine „Porto Montenegro“ i „Porto Albania“ koje će uvelike doprinijeti daljnjem razvoju nautičkog turizma i na taj način privući pozornost znatiželjnih turista-nautičara. Zaključno, usporedbom nautičke ponude i nautičke potražnje sjevernog Jadrana, može se zaključiti da Hrvatska kao nautička destinacija ima značajan potencijal koji još uvijek nije u potpunosti iskorišten zbog nedostatka vezova i popratnih nautičkih standarda zbog kojih se kvaliteta nautičke ponude uvelike degradira, ali zahvaljujući prirodnim atrakcijama mjesta za napredak ima, dok s druge strane, nove nautičke destinacije Albanija i Crna Gora uočavaju trendove na tržištu i ulažu u izgradnju marina koje će zadovoljiti potrebe turista- nautičara i pružiti im adekvatne usluge poput sadržaja u marini kao i većeg broja vezova za megajahte.

6. SAŽETAK

Ovaj završni rad proučava problematiku razvoja nautičkog turizma Istočnog djela Jadrana u kontekstu nautičke ponude i potražnje, odnosno stanja nautičke infrastrukture. U prvom dijelu rada objašnjeni su ciljevi, metode i sastav rada, kao i definiranje problema istraživanja. Nadalje, u drugom dijelu se određuje definicija nautičkog turizma gdje su također pojašnjeni i rasčlanjeni oblici nautičkog turizma. Treći dio, odnosno poglavlje obrađuje geografski potencijal hrvatskog te crnogorskog i albanskog dijela Jadrana, odnosno opisane su komparativne prednosti koje ovaj dio Jadrana posjeduje, a koje su neophodne za razvoj turizma.

Nakon kratkog pregleda osnovnih geografskih obilježja, u četvrtom poglavlju se rad temelji na osnovnoj problematici ovog završnog rada, a to jest stanju nautičke infrastrukture istočnog dijela Jadrana. Nautička infrastruktura, odnosno broj raspoloživih vezova, luka nautičkog turizma, broj marina, te omjer stalnih i tranzitnih vezova su prikazani i interpretirani za svaku od 6 priobalnih hrvatskih županija, na temelju čega su utvrđeni nautički trendovi koji se pojavljuju na ovom dijelu Jadrana u posljednjih 10 godina. Nadalje, južni dio istočnog dijela Jadrana, odnosno Crna Gora i Albanija su prikazane kroz broj plovila koja su uplovila u teritorijalno im more te kroz stanje nautičke infrastrukture, odnosno kroz broj marina i luka. Zahvaljujući TOMAS istraživanjima i podacima sa Državnog zavoda za statistiku, utvrđena su određena obilježja koja su zajednička turistima-nautičarima koji uplovljavaju u hrvatsko more, uz pomoć čega su utvrđeni trendovi u posljednjih 10 godina, poput povećanja potražnje za duljim vezovima, povećani udio jedrilica u odnosu na jahte s motornim pogonom, te je konačno povećana i potražnja za dodatnim sadržajima u marini. S druge strane uočava se porast broja marina te je sukladno tome povećan udio tranzitnih i stalnih vezova u lukama nautičkog turizma. Posljednji dio rada je zaključak.

Ključne riječi: Nautički turizam, Geografski potencijal, Nautička infrastruktura, Trendovi u nautičkom turizmu

6. SUMMARY

This final paper studies the development of nautical tourism in the Eastern part of the Adriatic in the context of nautical supply and demand, ie the state of nautical infrastructure. The first part of the paper explains the goals, methods and composition of the paper, as well as the definition of research problems. Furthermore, the second part defines the definition of nautical tourism where the forms of nautical tourism are also explained and dissected. The third part, ie the chapter deals with the geographical potential of the Croatian and Montenegrin and Albanian part of the Adriatic, ie describes the comparative advantages that this part of the Adriatic has, which are necessary for the development of tourism.

After a brief overview of the basic geographical features, in the fourth chapter the paper is based on the basic issues of this final paper, namely the state of the nautical infrastructure of the eastern part of the Adriatic. Nautical infrastructure, ie the number of available berths, nautical tourism ports, number of marinas, and the ratio of permanent and transit berths are shown and interpreted for each of the 6 coastal Croatian counties, based on which nautical trends emerging in this part of the Adriatic in the last 10 year. Furthermore, the southern part of the eastern part of the Adriatic, ie Montenegro and Albania, are shown through the number of vessels that entered their territorial sea and through the state of nautical infrastructure, ie through the number of marinas and ports. Thanks to TOMAS research and data from the Central Bureau of Statistics, certain characteristics common to tourists-sailors entering the Croatian sea have been identified, which has identified trends in the last 10 years, such as increasing demand for longer berths, increased share of sailboats in relation on motor-powered yachts, and the demand for additional facilities in the marina has finally increased. On the other hand, there is an increase in the number of marinas and, accordingly, the share of transit and permanent berths in nautical tourism ports has increased. The last part of the paper is the conclusion.

Key words: Nautical tourism, Geographical potential, Nautical infrastructure, Trends in nautical tourism

7. LITERATURA

Knjige:

1. Favro, S.;Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split 2010.
2. Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Pomorski fakultet Split, Split,2002.
3. Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon d.o.o., Split, 2002

Članci:

1. Favro, Saganić: Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, 2007.
2. Šerić, Trebješanin: Repozicioniranje nautičke ponude u RH

Izvješća, istraživanja, studije i ostalo:

1. Državni zavod za statistiku, luke nautičkog turizma,2019.
2. Tomas, Nautika Jahting 2012., Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, Institut za turizam
3. Uprava za statistiku- MONSTAT, 2018
4. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture,(strategija razvoja nautičkog turizma 2009.2019.)
5. Zakon o pružanju usluga u turizmu (N.N.br. 68/07)

Magistarski radovi:

1. Dalibor Jadreško: Suvremeni trendovi u nautičkom turizmu, Magistarski rad, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Fakultet ekonomije i turizma, Pula, 2016.
2. Nataša Makarova: Nautički turizam Crne Gore, Master rad, Univerzitet Singidunum Beograd, Beograd, 2014.

Pretraživanje putem interneta:

1. <https://me.visit-montenegro.com/tourism/where-is-montenegro/>
2. <https://albanija.rs/jadranska-obala/>
3. <https://www.sailing360.com/hr/marine-crna-gora/porto-montenegro.html>
4. <http://www.durresport.al/index.php/karakteristika/>
5. <https://www.portivlore.com/index.php/legjislacioni/>
6. <https://www.orkum.it/cantiere>

8.PRILOZI

Tablice:

Tablica 1: broj luka nautičkog turizma 2009.-2019. po županijama

Tablica 2: broj luka nautičkog turizma Istarske županije (2009.-2019.)

Tablica 3: broj luka nautičkog turizma Primorsko-goranske županije (2009.-2019.)

Tablica 4: broj luka nautičkog turizma Zadarske županije (2009.-2019.)

Tablica 5: broj luka nautičkog turizma Šibensko-kninske županije (2009.-2019.)

Tablica 6: broj luka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije (2009.-2019.)

Tablica 7: broj vezova u lukama nautičkog turizma

Tablica 8: broj plovila na stalnom vezu (2009.-2019.)

Tablica 9: broj plovila u tranzitu (2009.-2019.)

Tablica 10: broj luka nautičkog turizma Dubrovačko-neretvanske županije (2009.-2019.)

Tablica 11: broj plovila u tranzitu i na stalnom vezu Dubrovačko-neretvanske županije

Tablica 12: dolazak stranih plovila u teritorijalno more Crne Gore