Uloga i značaj nautičkog turizma u turizmu Republike Hrvatske

Medaković, Monika

Master's thesis / Diplomski rad

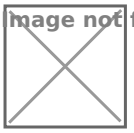
2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:137:565162

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

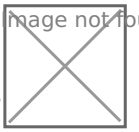
Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula





Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma
„Dr. Mijo Mirković“

MONIKA MEDAKOVIĆ

ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA U TURIZMU REPUBLIKE HRVATSKE

Diplomski rad

Pula, 2016

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet ekonomije i turizma
„Dr. Mijo Mirković“

Studentica: Monika Medaković
Matični broj: 480 – ED, izvanredna studentica
Studijski smjer: Sveučilišni diplomski studij
Poslovna ekonomija – Turizam i razvoj

ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA U TURIZMU REPUBLIKE HRVATSKE

Kolegij: Selektivni turizam
Mentor: Dr.sc. Aljoša Vitasović

Pula, ožujak 2016

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisani MONIKA MEDAKOVIĆ, kandidat za magistra struke ovime izjavljujem da je ovaj Diplomski rad rezultat isključivo mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Diplomskog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Student Monika Medaković

U Puli, 14.04.2016 godine

IZJAVA o korištenju autorskog djela

Ja, MONIKA MEDAKOVIĆ dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj diplomski rad pod nazivom „ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA U TURIZMU REPUBLIKE HRVATSKE“ koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama. Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, 14.04.2016. godine

Potpis Monika Medaković

SAŽETAK

Tema diplomskog rada je ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA U TURIZMU RH. Važnost, odnosno značaj nautičkog turizma za Hrvatsku ogleda se u izuzetno prirodnom potencijalu što joj osigurava visoko mjestu na turističkom tržištu. Hrvatska posjeduje idealne uvijete za razvoj nautičkog turizma te niz komparativnih prednosti u odnosu na druge konkuretske turističke zemlje. Te prednosti se ogledaju osim u osebujnosti i dinamičnosti samog kraja i razvedenosti obale, u povoljnom geografskom položaju što predstavlja temelj za daljnju izgradnju infrastrukture. Od ukupno 112 luka najviše ih je zastupljeno na području Primorsko goranske županije (30), dok u Istarskoj županiji (14), a najmanje luka zabilježeno je u Dubrovačko neretvanskoj županiji sa svega (6). Istra je jedna od primjera kratkotrajnog odmora ili vikend turizma, a nautičarima otvara veću mogućnost za produženi boravak zbog relativno kraćeg vremenskog dolaska do tih luka. Jedna od marina koja se posebno ističe je marina Nautica u Novigradu sa 4 sidra koja se smatra jednom od najsuvremenijih marina u Hrvatskoj, a u sklopu marine nalazi se istoimeni hotel Nautica. Kada se govori o održivom razvoju nautičkog turizma RH, tu se smatra zaštita okoliša i obalnog prostora jer je ono osnovni preduvijet za budući razvoj ove selektivne vrste turizma. Osnovni cilj i svrha upravljanja obalnim prostorom znači izgrađivati podobnu ekološku infrastrukturu i usmjeravati korisnike u spriječavanju mogućih devijacija. Za prepoznavanje ključnih problema nautičkog turizma postavljena je SWOT analiza koja može imati snažan utjecaj u unaprijeđenju turizma uz ostvarenje konkurentske prednosti. Jedna od najvažnijih prednosti su svakako prirodne ljepote, čisto more, razvedenost obale, povoljna mediteranska klima i sl. No pored niza navedenih prednosti prisutni su i nedostaci poput nedovoljnih kapaciteta luka nautičkog turizma. Jasno je kako jadranska obala ima sve potrebne mogućnosti za izgradnju luka, no tome treba pristupiti sa velikom pažnjom imajući u vidu zaštitu prirodnih resursa kako ne bi došlo do neželjenog narušavanja. Ono po čemu se Hrvatska kao destinacije ističe svakako su snage koje su prepoznate u MAXI –MAXI strategiji. Hrvatska ima brojne pogodnosti za razvoj, a to potiče nautičare da posjećuju naše područje, a to su osobe veće platežne moći što izravno utječe na prepoznatljivost imidža destinacije, a s druge strane pomaže pri repozicioniranju cijelokupne turističke visokokvalitetne i inovativne ponude RH.

Ključne riječi: nautički turizam, luke nautičkog turizma, marine.

SADRŽAJ

1. UVOD 1

1.1. Predmet istraživanja 1

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja 1

1.3. Metode istraživanja 1

1.4. Hipoteza istraživanja 1

1.5. Struktura rada 2

2. OBILJEŽJA NAUTIČKOG TURIZMA 3

2.1. Pojmovno određenje nautičkog turizma 3

2.2. Povjesni razvoj nautičkog turizma 6

2.3. Uloga i značaj nautičkog turizma 8

2.4. Podjela i vrste nautičkog turizma 10

3. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA 14

3.1. Prirodni uvjeti 14

3.2. Tržišni uvjeti razvoja nautičkog turizma 16

3.3. Ekonomski uvjeti razvoja nautičkog turizma 19

3.4. Normativni učinci razvoja nautičkog turizma 20

3.4.1. Pravni režim prometovanja stranih putika i plovila u Hrvatskoj 21

3.4.2. Sigurnost plovidbe u teritorijalnom moru Hrvatske 22

3.5. Ekološki učinci nautičkog turizma 23

4. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA 25

4.1. Definiranje luka nautičkog turizma 25

4.2. Razvrstavanje luka nautičkog turizma 25

4.3. Kategorizacija luka nautičkog turizma 33

4.4. Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma Republike Hrvatske 34

4.5. Nautički turizam Istarske županije 37

5. ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U RH 47

5.1. Pojam, koncepcija i načela održivog turizma 47
5.2 Nutički turizam u kontekstu ekološke zaštite prostora 49
5.2.1. Potencijalni utjecaji marina na okoliš 50
5.2.2. Mjere zaštite okoliša u lukama nautičkog turizma 51
5.2.3. Plava zastava 53
6. STRATEGIJA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA RH 55
6.1. Misija nautičkog turizma 55
6.2. Vizija i strateški ciljevi 56
6.3. Konkurentnost nautičkog turizma 57
6.4. SWOT analiza 60
6.5. TOWS matrica 62
ZAKLJUČAK 66
LITERATURA 68
POPIS SHEMA, TABLICA I SLIKA 72

1. UVOD

1.1. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja ovog diplomskog rada proizlazi iz samog naslova „Uloga i značaj nautičkog turizma u turizmu Republike Hrvatske“, s ciljem razvoja jedinstvenog i prepoznatljivog turističkog proizvoda koji značajno doprinosi kreiranju identiteta Hrvatske kao nautičke destinacije. Ponuda se temelji na očuvanim prirodnim resursima, a sa svrhom repoziciniranja cijelokupne turističke ponude RH u radu je dan osvrt na strategiju nautičkog turizma i održivi razvoj poštivajući određene mjere u kontekstu zaštite i i brige za okoliš.

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

Na temelju predmeta istraživanja, determinirani su svrha i cilj ovog rada. Cilj rada je dati teorijski doprinos razumijevanju nautičkog turizma te na osnovu toga doći do relevantnih zaključaka koji će doprinijeti daljnjem razvoju nautičkog turizma. Svrha rada je jasno utvrditi njegovu ulogu u postizanju konkurentnosti na nautičko – turističkom tržištu.

1.3. Metode istraživanja

U obradi teme u ovom radu u odgovarajućim kombinacijama korištene su slijedeće metode: metoda deskripcije, intiutivna metoda istraživanja, metoda analize i sinteze, statistička metoda, komparativna metoda te induktivna metoda, kvalitativna i kvantitativna metoda, povijesna metoda.

1.4. Hipoteza istraživanja

Radne hipoteze koje su se u radu zastupale su slijedeće tvrdnje:

- *H0 = Nautički turizam sastavni je dio turističke ponude Republike Hrvatske.*

Tako postavljena temeljna hipoteza implicirala je utvrđivanje pomoćnih hipoteza:

- *H1 = Strategija razvoja nautičkog turizma okvir je za konkretne buduće aktivnosti.*
- *H2 = Luke nautičkog turizma temeljni su infrastrukturni objekti i ključni nositelji razvoja.*

1.5. Struktura rada

Rad se sastoji od sedam poglavlja uključujući uvod i zaključak. Drugo poglavlje određuje obilježja nautičkog turizma, definirajući pri tome samo određenje tog pojma, te opisuje kakve vrste nautičkog turizma postoje.

U trećem poglavlju analizirani su glavni faktori koji utječu na razvoj nautičkog turizma kao što su prirodni, tržišni, ekonomski, normativni i ekološki učinci.

U četvrtom poglavlju defenirane su luke nautičkog turizma, opisano njihovo razvrstavanje kao i njihova kategorizacija luka. U ovom poglavlju iznijeta je rekonstrukcija buduće ACI marine Rovinj uključujući njezine sadržaje i buduće funkcioniranje.

U petom poglavlju dan je naglasak na održivi razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske u kontekstu ekološke zaštite prostora te su dane mjere zaštite okoliša u lukama nautičkog turizma. U poglavlju je također spomenuta Plava zastava kao simbol kvalitete očuvanja okoline.

Šesto poglavlje bazirano je na strategiji razvoja nautičkog turizma u kojoj je iznijeta misija i vizija kao i njegovi ciljevi te konkurentnost nautičkog turizma. Za prepoznavanje ključnih problema nautičkog turizma postavljena je SWOT analiza, a za vrednovanje internih i eksternih elemenata analize prikazana je TOWS matrica.

2. OBILJEŽJA NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Pojmovno određenje nautičkog turizma

Budući da je nautički turizam jedan od selektivnih oblika turizma moguće je iznijeti brojne definicije koje su povezane s „turizmom“ općenito. Naime, svako poimanje se razlikuje od autora do autora, ali svi oni imaju jednako značenje te usko povezani uz turizam i promet. Svaka od definicija mora obuhvatiti temeljne sastavnice odnosno cjelinu elemenata sustava nautičkog turizma.

Pojam nautički turizam dolazi od grčke riječi *naus,* što znači brod, lađa ili vještina plovidbe. Suvremeno značenje nautika ili navigacija označava skup zvanja bilo praktičnih ili teoretskih, te vještina potrebne voditelju plovila kako bi sigurno i uspješno plovio morem od polazišne do dolazne luke.

Jedna od sastavnica je svakako *nautički turistički proizvod* koji obuhvaća skup usluga i proizvoda kako bi u potpunosti zadovoljili potrebe nautičara ili cijelokupnu turističku potražnju. Druga sastavnica nautičkog turizma je *turistička ponuda* koja podrazumijeva ponudu određenih usluga poput luka nautičkog turizma, servisa i sl. Treća jednako važna sastavnica nautičkog turizma su *potrošači* koji se po brojnim specifičnostima mogu bitno razlikovati od ostalih potrošača. Uvidom u prethodna tri elementa proizlaze brojne definicije nautičkog turizma.

Koristeći osnovne karakteristike međunarodne definicije turizma, svjetskih turističkih eksperata, nautički turizam se može definirati kao *ukupnost polifunkcionalnih aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih, te korištenjem plovnih objekata kao i drugih objekata povezanih za nautičku turističku djelatnost radi rekreacije, športa, razonode i drugih potreba.*[1]

Enciklopedijski se sintagma „nautički turizam“ definira kao specijalizirani oblik masovnog turizma koji obuhvaća raznolike društvene, gospodarske i prostorne aspekte koji nastaju povodom zadovoljenja rekreacijskih potreba, odnosno „nautičke dokolice“.[2]

[1] Luković, T.: Nautički turizam Europe: kako ga definirati i razvrstati?, Acta Turistica Nova, Vol.1. No.2. Listopad 2007, str. 2

[2] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 9

„Nautički turizam je naziv za poseban oblik turizma u kojem dominiraju plovidba i boravak turista u vlastitom ili tuđem plovilu te različite nautičke aktivnosti u turističke svrhe i radi razonode. „[3]

Tako V. Brajković smatra da „nautički turizam obuhvaća niz stupnjeva u zadovoljavanju potreba bavljenja i kretanja na moru kao osnovnom elementu, počevši od malog lađarenja na moru (uopće na vodi) i jedrenja, do različitih vrsta putovanja motornim pogonom na većim i velikim plovnim jedinicama u vlastitoj i tuđoj poduzetnosti“.[4]

Prema autorima L. Kosa i L. Dončevića nautički turizam je ukupnost svih usluga i odnosa koji nastaju kretanjem ljudi plovnim objektima po moru u turističke svrhe“, te smatraju da pod pojmom nautičkog turizma treba obuhvatiti „najmanje neevidentirane plovne objekte“, a zatim „čamce ili manje brodove“ koji se obično „smatraju jahtama“ i „turistička krstarenja“.[5]

Isto tako neki od autora nautički turizam smatraju putovanje morima raznim prijevoznim sredstvima poput putničkih, teretnih brodova, jahtama, jedrilicama, te uključujući brojne razonode na vodi.

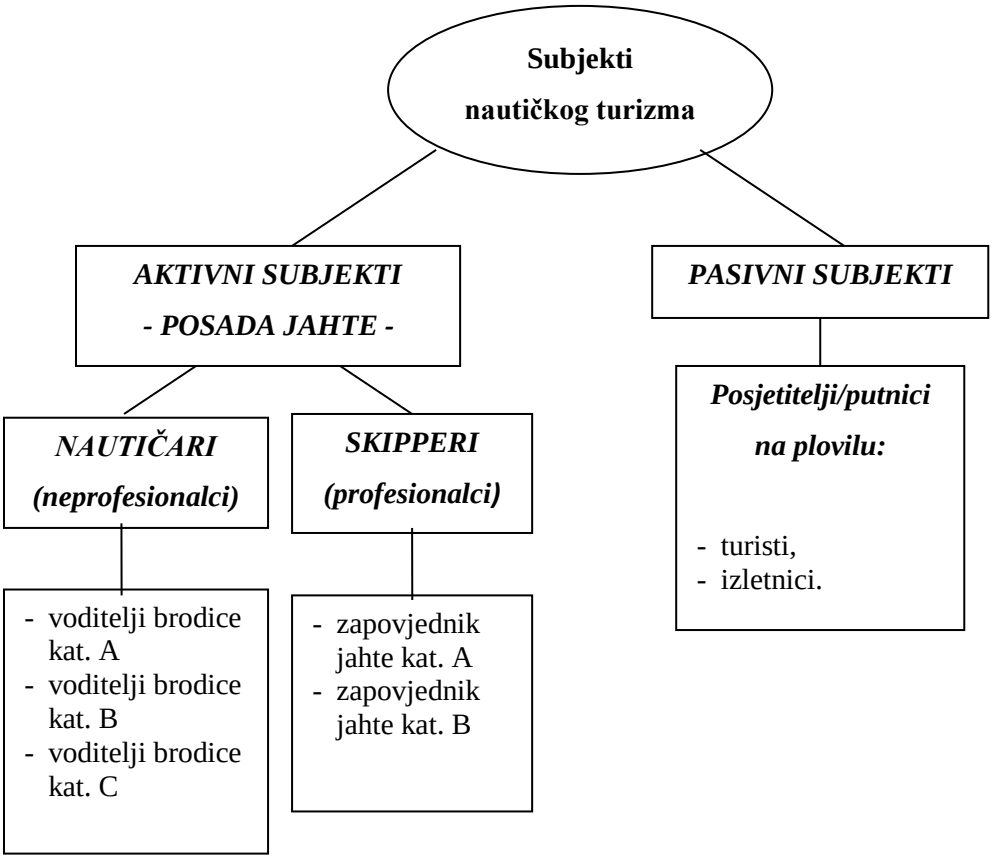
Zakonsko reguliranje nautičkoga turizma definirano je u Hrvatskoj, “Zakonom o turističkoj djelatnosti” člankom 44. koji glasi: “Nautički turizam je plovidba i boravak turista - nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije”.[6]

Sa svrhom pojašnjenja djelatnosti nautičkoga turizma, Zakon člankom 45. definira i grupira usluge nautičkoga turizma kao:[7]

[3] Rječnik turizma (2001): Zagreb MASMEDIA d.o.o., Zagreb, str. 235
[4] Opet. Cit., str. 10
[5] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 10
[6] Zakon o pružanju usluga u turizmu, dostpno na: http://www.zakon.hr/z/343/Zakon-o-pru%C5%BEanju-usluga-u-turizmu (19.10.2015)
[7] Zakon o pružanju usluga u turizmu, dostpno na: http://www.zakon.hr/z/343/Zakon-o-pru%C5%BEanju-usluga-u-turizmu (19.10.2015)

1. iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (u daljem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima,
2. iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.),
3. usluge skipera,
4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhome vezu,
5. usluge opskrbe nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelo vima, opremom i sl.),
6. uređenje i pripremanje plovnih objekata,
7. davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.),
8. škole jedrenja, obuke za skipere i voditelje brodica,
9. druge usluge za potrebe nautičkoga turizma.

Shema 1. Subjekti nautičkog turizma



Izvor: Luković, T.: Nautički turizam Europe: kako ga definirati i razvrstati? Izvorni znanstveni članak, Acta Turistica Nova, Vol.1. No.2. Listopad 2007, str.4

Iz gore prethodnih definicija nautičkog turizma proizlaze njegovi subjekti koji se dijele na aktivne i pasivne subjekte. Aktivne subjekte čine turisti ili poznatiji kao nautičari, a dijele se na one koji imaju svoj brod i one koji su u charteru, te skipperi. U pasivne subjekte ubrajaju se svi turisti, odnosno posjetitelji koji se nalaze na plovilu.

Subjekt nautičkog turizma može se definirati kao svaki aktivni ili pasivni posjetitelj, odnosno putnik koji putuje u neko mjesto izvan mjesta stalnog boravka u trajanju do godine dana, s bilo kojim ciljem putovanja osim obavljanja djelatnosti koja se plaća iz izvoru posjećenom mjestu, učenja,zasnivanja stalnog boravka iseljenja te privremeno boravi na plovilu ili nekom drugom objektu nautičkog turizma.[8] Iz ove definicije proizlazi da svaka plovidba nije uvjet nautičkog turizma, jer primjerice dok jedan dio korisnika boravi na plovilu ne mora značiti da isti tijekom cijelog svog boravka mora isploviti.

2.2. Povjesni razvoj nautičkog turizma

Povjest nautičkog turizma usko je povezan s povješću pomorske plovidbe i navigacije. U starom vjeku ponađeni su brojni zapisi o pomorskim putovanjima poput *Homerovog putovanja* čija je pustolovina opisana u epu *„Odiseja"*. Početkom novog vjeka iskustva plovidbe od antičkog svijeta preuzimaju Arapi i prenose u Španjolsku, a od tamo se šire cijelim Sredozemljem. Poznata veslačka takmičenja koja su bila raširena na Sredozemlju, a potom i u Engleskoj održavaju se i danas, a datiraju iz 16. i 17. st.

Za razliku od sadašnjih suvremenih brodova s navigacijskim pomagalima i komforom koja put čine ugodnijim i sigurnijim, povijesna putovanja morima na veće udaljenosti usudili su se samo odvažni i iskusni moreplovci budući da je plovidba bila teška, puna rizika i opasnosti. Prva transoceanska krstarenja zabilježena su krajem 18. st. kojeg su obilježili brojni moreplovci poput Amerikanaca Hudsona i Fitchema prešavši Antlantik za 38 dana, Dubrovčanin Primorac koji je jedrilicom obilježio put od Europe do Amerike, te hrvatski književnik Jože Horvat čije je putovanje oko svijeta trajalo punih godinu dana i 10 mjeseci.

[8] Luković, T., Gržetić, Z. (2007): Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i Europskog dijela Mediterana, Hrvatski hidrografski institut (HHI), Split, str. 21

Početkom 19. st. razvoj nautičkog turizma poprima sportski i zabavni karakter, a između dva svjetska rata nautički turizam uključujući manje plovne objekte se širi ali i dalje ne poprima masovno obilježje. 1920. godine u SAD – u razvijaju se luke namjenjene za prihvat brodova, jahti te zabavu i sport.

Suvremeni nautički turizam u mnogim aspektima povezan je s brojnim i prestižnim jedriličarskim regatama u svijetu čija je tradicija duga i više od jednog stoljeća. Takve regate postaju ne samo mjesta natjecanja već i mjesta okupljanja iskazivanja prestiža, inovacija u oblikovanju plovila i jedara, razvijanju duha natjecanja, druženja, razmjene iskustva, promocije svake vrste, jednom riječju turizma.[9]

Na Hrvatskoj obali, a posebice u Dalmaciji razvoj nautičkog turizma popraćen je s razvojem pomorstva kada jedrenjaci nastupaju umjesto bivših parobroda. Uvedene su prve prijevozničke linije na relaciji Trst – Rijeka, čija su pristaništa bila u Novigradu, Poreču, Rovinju i Puli. Organizirani su i prvi izleti koja su povezivala obalna i otočna mjesta što je stvaralo pretpostavku za daljnji razvitak jadranskog područja. 1890. godine javljaju se prva organizirana putovanja koja su trajala od 10 – 15 dana. Hrvatsku obalu tada su posjetile jahte poznatih ličnosti tog vremena. Tek sredinom 60 – ih godina izgrađene su četiri marine i zabilježen promet od preko 1500 inozemnih plovila što označava razvoj suvremenog turizma. Prva polovica 20. stoljeća predstavlja razdoblje tzv. „klasičnog“ nautičnog turizma, dok u drugoj polovici započinje razvoj „suvremenog“ nautičkog turizma. Od velike važnosti za razvoj nautičko turističke ponude zasigurno ima Adriatic Croatia International Club – ACI čija je zadaća bila pravilno koordiniranje i financiranje nautičkih objekata. U cilju unapređenja nautičkog turizma u Hrvatskoj 1991. godine osniva se „Udruga hrvatskih marina“, a 1994 g. godine, pri Hrvatskoj gospodarskoj komori „Udruženje nautičkog turizma“. Temljni zadatak tih udruga da se kroz institucionalne oblike što lakše i bolje rješavaju problemi s kojima se susreću članice i unaprijedi poslovanje nautičko – turističkog gospodarstva (poboljša kvaliteta nautičko - turističkih usluga, bolje koriste kapaciteti, unaprijedi promocija i propaganda nautičko – turističke ponude i sl.).[10]

[9] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 19
[10] Šamanović, J. (2002): Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, str. 186

2.3. Uloga i značaj nautičkog turizma

Kao što je već poznato, nautički turizam obilježavaju prirodni resursi prostranog akvatorija, čisto more, razvedenost obale te doživljaj bogate kulturne baštine. Turizam kao izvozni proizvod veoma je važan za mnoge zemlje, prije svega kao regenerator zapošljavanja koji u svojoj realizaciji obuhvaća socijalni, ekonomski, ekološki i kulturni aspekt života.

Značajke Republike Hrvatske u nautičkom turizmu su vidljive u izuzetnom prirodnom potencijalu koji joj osigurava visoko mjesto na tržištu nautičkog turizma te predstavlja najvrijedniji dio i polaznu točku razvoja nautičkog turizma. Bitno je reći da je nautički turizam pogodan za turiste nešto veće platežne moći, upravo zbog činjenice da je za uživanje u ovakvoj vrsti turizma potrebno plovilo bilo ono iznajmljeno ili u privatnom vlasništvu što iziskuje visoke troškove.

Nautički turizam zbog brzine razvoja u relativno kratkom roku poprima naziv *fenomen* kojima su kumovali brodograditelji. Upravo su oni bili odgovorni za privlačenje ekonomskih moćnika da napuste luksuzne hotele, a la carte restorane, kockarnice ponudivši im današnja luksuzna plovila. Osnovna putanja nautičkog turizma leži u odnosu između čovjeka i prirode. Naime, nautički turizam kao takav nameće sve veću potrebu odgovornosti prema prirodi, jer ekološko svjesno ponašanje čovjeka prema prirodi i kulturnom bogatstvu čini osnovni uvjet razvoja održivog nautičkog turizma.

Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj tekao je vrlo sporo sve do početka 80-ih godina 20.st. kada se osniva većina današnjih marina i udruga nautičara što povećava njegovu popularnost. Dakle, intenzivniji njegov razvoj može se pratiti u zadnjih 15 godina. 1983. i 1984. godine izgrađeno je 16 marina (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab, Supetarska draga, Žut, Piškera, Vodice, Skradin, Jezera, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana), kasnije su izgrađene marine u Korčuli (1988.), Opatiji (1989.), Dubrovniku (1990.), Šimunima i Cresu (1992. i 1993.), a danas ih ima 72.[11]

[11] Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006. str.7.

Tablica1. Pokazatelji razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj za razdoblje 2003 – 2014. godine

Pokazatelji	2003	2007	2008	2010	2012	2014
Luka nautičkog turizma	75	94	97	98	98	112
Od toga marina	48	56	58	60	62	72
Broj vezova u moru	14.730	15.834	16.403	16.913	17.454	17.221

Izvor: autorica izradila prema Drzavnom zavodu za statistiku (22.12.2015)

Gore navedena tablica pokazuje razvoj nautičkog turizma za razdoblje od 2003 – do 2014. godine. Može se uočiti kako u odnosu na razdoblje 2003.godine Hrvatska raspolaže sa samo 75 luka no statistički pokazatelji za 2014. godinu govore kako Hrvatska raspolaže sa čak 112 luka. Isto vrijedi i za marine nautičkog turizma i broj vezova u moru. Mali nedostatak uočava se u broju vezova za 2014. godinu u odnosu na prethodnu, no objektivno može se zaključiti kako nautički turizam ne zaostaje u svom razvoju što ostavlja dovoljno mogućnosti za njegov daljnji razvoj.

Tablica 2. Kapaciteti luka nautičkog turizma za razdoblje 2010 – 2014. godine

	Godina			
Dužina plovila	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Do 6 m	1074	913	727	773
6 -8 m	1470	1385	1446	1360
8 - 10 m	2905	2932	2900	2851
10 - 12 m	4332	4741	4569	4354
12 - 15 m	4382	4498	4350	4672
15 – 20 m	2243	2282	2322	2483
Više od 20 m	653	703	626	728
UKUPNO	**17.059**	**17.454**	**16.940**	**17.221**

Izvor: obrada autorice prema Državnom zavodu za statistiku (22.12.2015)

Tablica 2. prikazuje broj plovila ovisno o njihovoj dužini. Uzimajući u obzir sve četiri godine, uočljivo je kako je ukupan broj plovila zabilježen u 2013. godini bio nešto niži u odnosu na ostale godine. Pomak se vidi u 2014. godini u kojoj je registrirano 17.221 plovilo.

Prema Državnom zavodu za statistiku u 112 hrvatskih luka nautičkog turizma 2014. godine ostvareno je ukupno 716,6 milijuna kuna prihoda odnosno 4,4 posto više nego u godini prije, a dok je na stalnom vezu u tim lukama krajem prošle godine bilo 0,4 posto više plovila, u tranzitu ih je bilo 0,9 posto manje. Od ukupno 112 luka nautičkog turizma najviše ih je zastupljeno na području Primorsko-goranske županije njih 30, te 26 u Zadarskoj županiji, dok ih je u Splitsko-dalmatinskoj 21, u Šibensko-kninskoj 15, a u Istarskoj županiji 14. Najmanje luka nautičkog turizma sa svega 6 nalazi se u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

U strukturi ukupnog prihoda nautičkih luka za prošlu godinu najveći udjel od 73,7 posto čini prihod od iznajmljivanja vezova, koji je u porastu za 4,6 posto, na gotovo 528 milijuna kuna, pri čemu su rasli prihodi i od stalnog i od tranzitnog veza, za 5 odnosno 3 posto u odnosu na razdoblje 2013. Za razdoblje 2014.godinu ukupan broj plovila koji je bio na stalnom vezu bilježi gotovo 13,8 tisuća plovila, što je za 0,4 posto više nego za razdoblje 2013., pri čemu se vezom u moru koristilo 84,6 posto plovila ili njih 11.664, a isključivo mjestom na kopnu 15,4 posto ili 2.129 plovila.

Prema vrsti plovila na stalnom vezu u moru bilo je gotovo podjednako jahti na jedra i motornih jahti, 50 odnosno 48 posto, a prema zastavi najviše je plovila bilo iz Hrvatske sa svega 42,5 posto, nakon koje slijede plovila sa zastavom Austrije te Njemačke. Najmanji broj plovila prema zastavi bilježe zemlje kao što su Italija, Slovenija i Ujedinjeno Kraljevstvo. U odnosu na 2013. godinu pad broja plovila u tranzitu smanjen je za 0,9 kao i smanjenje korištenja vezova za 0,5% odnosno 176,4 tisuće plovila. Najviše plovila u tranzitu bila je iz Hrvatske, potom iz Italije sa 16,4 posto, Njemačke sa 11,2 posto, Austrije 7,2 posto te Slovenije sa 4 posto. Nešto veći pad od 13 posto prošle je godine u nautičkim lukama zabilježen s nešto manje od pet tisuća plovila koja su u tranzitu koristili mjesto na kopnu.

2.4. Podjela i vrste nautičkog turizma

Zbog sve učestalijih promjena na tržištu potražnje unazad nekoliko godina, sve više prevladavaju posebni oblici nautičkog turizma u kojem se javljaju novi sadržaji te ujedno mijenjaju i obogaćuju njegovu strukturu.

Ovisno o činiteljima ponude i potražnje na pojedinim užim ili širim područjima, mogu se razvijati novi oblici ili vrste nautičkog turizma. Postoji više kriterija po kojima se nautički turizam može podjeliti na određene podvrste. Najrelevantniji su: veličina plovila, vlasništvo broda, motiv plovidbe i dr.[12]

Sa stajališta veličine plovila, nautički turizam dijeli se na:

- Veliki ili brodski nautički turizam – obično se pojavljuje u obliku kružnih putovanja ili izleta, a često uključujući usluge poput smještaja, hrane i pića
- Mali nautički turizam – uključuje različite vrste plovila poput čamaca, jedrilica, splavova, skutera i sl.

Sa stajališta vlasništva, nautički turizam dijeli se na:

- Nautički turizam u vlastitom plovilu
- Nautički turizam u unajmljenom plovilu (charter)

Prema motivu plovidbe, nautički turizam dijeli se na:

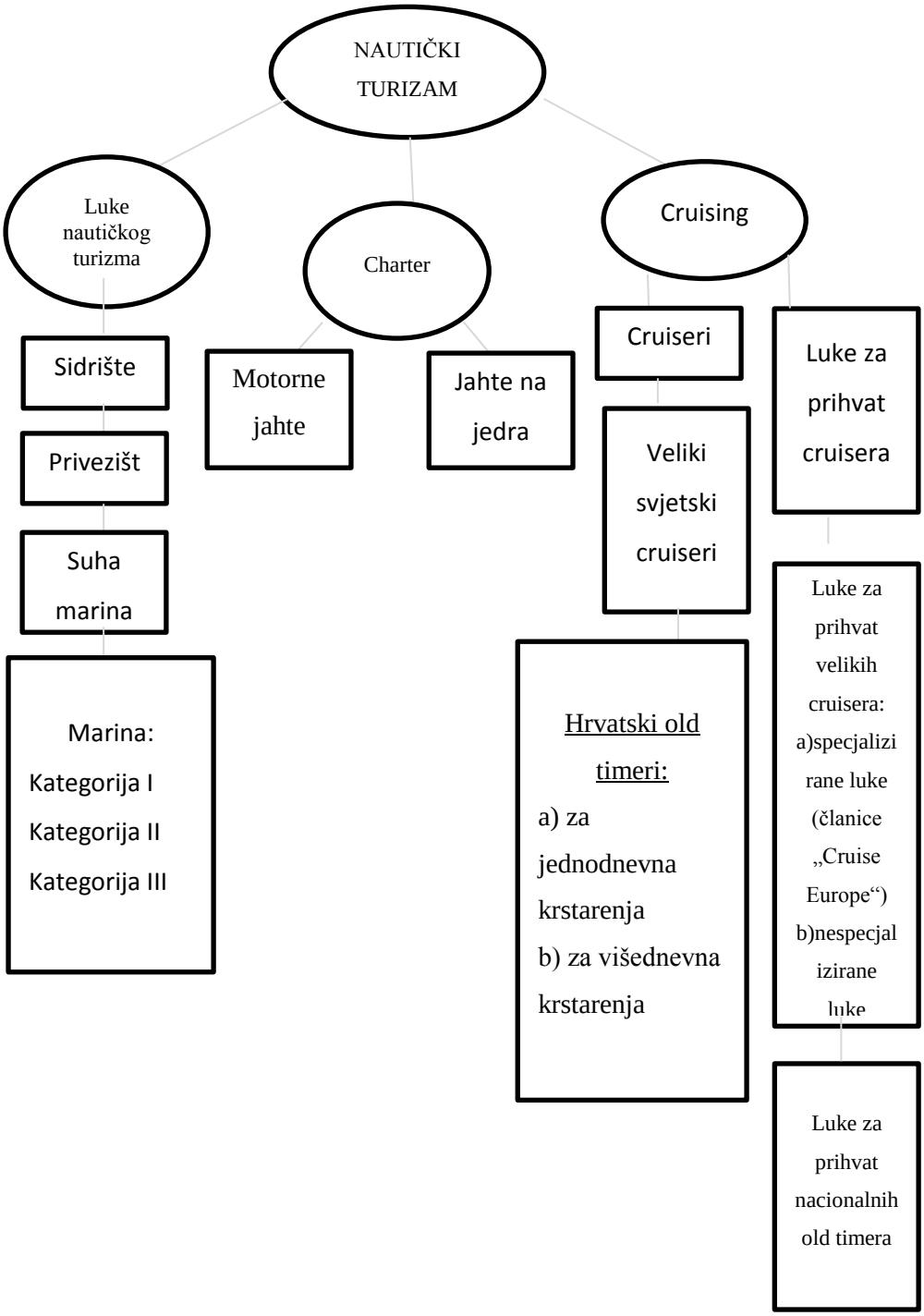
- Izletnički
- Krstarenje
- Sportski nautički turizam
- Kombinirani i brzi turistički prijevoz

Osnovna podjela nautičkog turizma dijeli se na tri osnovna pojavna oblika a to su:

- luke nautičkog turizma
- charter
- cruising

[12] Šamanović, J. (2002): Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, str. 104 - 105

Shema 2. Model nautičkog turizma u Hrvatskoj



Izvor: Luković, T.: Nutički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58 No.11, Prosinac 2007, str. 704

Shema 2. prikazuje tri osnovne vrste nautičkog turizma unutar kojih se odvijaju različite subnautičke turističke djelatnosti.

Poslovanje u grupi luka nautičkog turizma podrazumijeva skupinu poslova vezanih uz smještaj plovila i nautičara i pružanje niza usluga plovilima i nautičarima. Najrazvijeniji je oblik poslovanja u toj grupi poslovanje marina, kao najsloženiji oblik luka nautičkog turizma.[13] Detaljnije o lukama i marinama nautičkog turizma opisano je u četvrtom djelu rada obuhvativši njihovo poimanje, vrste te kategorizaciju luka.

Charter kao djelatnost novijeg je značenja u smislu iznajmljivanja plovila nautičarima, a prvi put se pojavila na Azurnoj obali. Ova djelatnost pripada najmlađoj skupini nautičkog turizma, a obuhvaća iznajmljivanje vezova u lukama za smještaj plovnih objekata, krstarenja, usluge upravljanja plovnim objektom, čuvanje i održavanje plovnih objekata i sl. Hrvatske tvrtke koje se smatraju začetnicama charter djelatnosti su: ACI, SAS, AYC, Moorings, Hetzel yachting i Ecker yacht. Charter djelatnost kao poslovanje veoma je složen proces sastavljen od kupnje broda koje postaje vlasništvo kompanije, najma broda ili se pak odnosi na poslovanja s drugim charter kompanijama.

Cruising turizam jedan je od tri temeljne kategorije nautičkog turizam, a organiziran je kao kružno putovanje plovilom. Cruising je intenzivno razvijen u svijetu i zemljama Zapadne Europe. U Hrvatskoj se razvija posebna vrsta cruisinga pod nazivom „Old Cruise“ koja podrazumjeva višednevno ili izletničko krstarenje na motornim jedrenjacima ili trabakulama vrlo kvalitetne opremljenosti i prilagođeni za duži boravak gostiju na brodu.

[13] Luković, T.: Nutički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58 No.11, Prosinac 2007, str. 701

3. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

3.1. Prirodni uvjeti

Prirodni uvjeti čine prirodna dobra koja su neophodna za razvoj neke regije ili zemlje općenito, a podrazumjeva klimatske prilike, geografski položaj zemlje, razvedenest obale, temperaturu, vjetrove, čistoću mora, prirodne znamenitosti i sl. Kada je rječ isključivo o nautičkom turizmu, prirodni element koji pogoduje razvoju ovakve vrte turizma je svakako voda. More i obalni prostor je zacijelo najznačajniji prirodni element za razvoj nautičkog turizma. To je posebno značajno za zemlje Jadranskog i Sredozemnog mora.[14] Prirodne karakteristike koje doprinose razvoju nautičkog turizma su riječni tokovi, a poznatiji su kao punktovi izletničkog i atraktivnog turizma. Tržište krstarenja rijekama u novije vrijeme pokazuje sve više obilježja dinamičnosti, inače karakteristične za tržište pomorskih krstarenja. Razvojem tog oblika prijevoza i zbog porasta broja putnika i broja operatora, događaju se različite promjene na nekad relativno mirnom i uravnoteženom tržištu krstarenja rijekama.[15] Krstarenja rijekama iz godine u godinu privlači sve veći broj turista, posebice su to njemačke rijeke koje se navode kao glavne destinacije. O nautičkom turizmu na rijekama moguće je govoriti ukoliko se ne naglašava masovna pojava, nego se misli na pojavu većeg ili manjeg broja višednevnih krstarenja koja imaju slično značenje nautičkog turizma na moru ili velikim jezerima.

Jezera s obzirom na postanak dijele se na tektonska, glacijalna i umjetna ili akumulacijska, te sa svojim prirodnim osobinama imaju veliku važnost za gospodarstvo zemlje. Većina jezera smatraju se, odnosno proglašena su nacionalnim parkovima što bitno doprinosi razvoju turizma tog prostora, a istodobno pobuđuje interes nautičara. Osim prirodnih i morfioloških atraktivnosti veći jezerski prostori u ponudi imaju i brojne rekreacijsko – nautičke i sportsko – manifestacijske sadržaje. Neka od jezera s nautičkom ponudom na području Hrvatske su : Vransko jezero, Mljetska jezera, Omladinsko jezero.

Općenito se može reći da prirodno – resursnu osnovu razvitka nautičkog turizma formiraju sljedeće karakteristike: [16]

[14] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 35
[15] Vojvodić, K.: Razvoj tržišta riječnih krstarenja, Naše more, Znanstveno - stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.55 No. 1 – 2, Lipanj 2008, str. 33
[16] Opet.cit., str. 36

- Prirodno – geomorfološke forme, kao što su: reljef priobalnog prostora (morskog, riječnog ili jezerskog)
- Hidrografski elementi, odnosno fizičke, termalne i kemijske osobine vode, i
- Klimatske osobine podneblja, poglavito temperatura zraka, oborine, vjetrovi, sunčanost (insolacija), vlažnost zraka i oblačnost

Obala Hrvatskog jadrana primjer je visokog ranga vrijednosti prirodnih sustava i visokog ekološkog senzibiliteta. Hrvatska obala raspolaže sa velikim brojem otoka, otočića i grebena te se takva područja iznimno odlikuju bogatstvom flore i faune. Ukoliko se jadranski prostor promatra s aspekta morfioloških i klimatskih specifičnosti zasigurno se mogu izdvojiti pojedine regionalne cijeline poput Istre i Kvarnera te Sjeverno srednja i Južna Dalmacija.

Specifičnosti Istre i Kvarnera nautičkog turizma nalaze se u posebnostima same obale zbog izuzetne povezanosti s europskim emitivnim turističkim tržištem. Posebnosti zapadne Istre odlikuju se po izuzetno razvedenoj obali i mnoštvu zaljeva i uvala pogodnih za plovidbu i izgradnju luka nautičkog turizma kao i nekoliko otočića, od kojih su posebno zanimljivi Brijuni.

Atraktivno područje za nautičare zauzima regija Kvarner obuhvaćajući nekoliko otoka (Cres, Lošinj, Krk, Rb), a posebno mjesto za nautičare predstavlja marina (Punat – otok Krk).
Južna Hrvatska čini najveći dio Hrvatske obale, a od posebne važnosti izdvajaju se gradovi poput Šibenika, Dubrovnika, Zadra i Makarske te brojni otoci koji imaju izuzetno dobre perspektive za daljnji razvoj ovog oblika turizma.

Kornatski otoci jedinstveni po svojoj prirodnoj ljepoti i nenaseljenosti. Mjesto su koje svaki nautičar mora posjetiti, a ljubitelji plovidbe do njih lako dolaze iz nekoliko vrhunskih marina. Najčešće ih put vodi od Murtera, gradića kojeg nazivaju i prijestolnicom Kornata, jer su upravo njegovi stanovnici posjednici najvećeg dijela tamošnjih kuća i zemlje.[17]

[17] Poslovni dnevnik: Kornati i Krka privlače nautičare iz cijelog svijeta, dostupno na: http://www.poslovni.hr/after5/kornati-i-krka-privlace-nauticare-iz-cijelog-svijeta-250266# (23.10.2015)

3.2. Tržišni uvjeti razvoja nautičkog turizma

Za razvoj nautičkog turizma veliku ulogu čini tržište nautičkih turističkih usluga. Tržište nautičkog turizma smatra se neutralnim mehanizmom koji odlučuje; što će se proizvoditi, kako će se proizvoditi i za koga će se proizvoditi. Da bi se odgovorilo na ova pitanja potrebno je uskladiti odnos ponude i potražnje.

Nautička turistička potražnja je segment ukupne turističke potražnje. Može se promatrati kao segment nacionalne i međunarodne potražnje, a izdvaja se iz ukupne potražnje određenim specifičnostima i karakteristikama. Nautička turistička potražnja može se definirati polazeći od opće definicije turističke potražnje, kao ona *količina turističkih usluga i roba (dobara) koju su nautički turisti spremni kupiti da bi zadovoljili potrebe boravka na plovilu i održavanja plovnog objekta, uz određeni nivo cijena*, odnosno tečaj nacionalne valute, ako se radi o inozemnoj potražnji.[18]

Tri su skupine segmenata nautičke turističke potražnje temeljeno prema kriteriju odnosa subjekata i objekata:

- turisti koji preferiraju plovidbu individualno ili u manjim skupinama
- turisti koji preferiraju masovnost krstarenja
- turisti koji preferiraju sportske sadržaje vezane uz vodu

Svaki od ovih skupina nautičke turističke potražnje razvija se veoma dinamično te se oblikuje u poseban segment potražnje , a homogenost pojedine skupine obično se određuje po nekim kriterijama. Na temelju ovih segmenata, nautičku turističku potražnju i dalje je moguće segmentirati prema slijedećim kriterijama:

- prema vlasničko – pravnom odnosu turista i plovila

Njih se može podjeliti na nautičke turiste koji su vlasnici plovila, turiste koje koriste plovila klubova, te turiste koji koriste plovilo u čarteru

- prema načinu vođenja i upravljanja plovilom

Turisti ovog kriterija mogu se podjeliti na turiste koji sami upravljaju plovilom i određuju intenerer plovidbe, na turiste koji sami upravljaju plovilom u konvoju sa nadzorom voditelja, te na nautičke turiste koji koriste usluge skipera

- prema načinu na koje plovilo dolazi u akvatorij

[18] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 55 - 56

Ovu skupinu čine turisti koji svoja plovila dovoze kopnom, morem te one koji koriste plovila koja stacioniraju područje

- prema vrsti plovila

Ovdje se može izvršiti segmentacija svih tipova plovila, ali posebno se izdvajaju dva tipa turista i to oni koji koriste plovila za više dnevni boravak poput jahti i onih koji koriste plovila za dnevne boravke ili izlete.

Nositeljima turističke potražnje smatraju se nautički turisti te kao skupina poprima značaj heterogenosti u smislu fizičkih, socijalnih, nacionalnih, kulturnih i ekonomskih karakteristika. Turisti u nautičko – turističkom prometu najčešće se segmentiraju prema kriteriju fizičkih osobina (starost, spol) i socjalnih osobina (zanimanje nautičkih turista).

Tablica 3. Dob nautičara

Dob nautičara (godine)	%
Do 25	4,4
26 do 35	21,9
36 do 45	30,00
46 do 55	23,7
56 i više	19,9
UKUPNO	100,00

Izvor: Institut za turizam, Stavovi i potršnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Zagreb, str 42

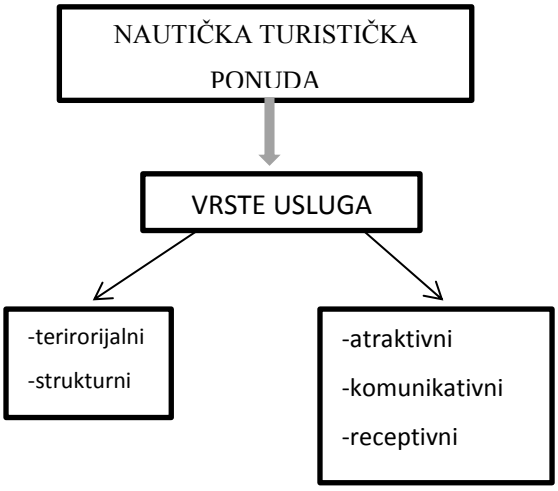
Tablica 3. prema istraživanju TOMAS NAUTIKA Jahting, najviše nautičara zabilježeno je u dobi od 36 do 45 godina, odnosno 30 posto. Potom slijede generacije u dobi od 26 do 35 godina koji čine 23,7 posto nautičara. Nautičari koji su najmanje zastupljeni na nautičkom turističkom tržištu su oni do 25 godina koji čine tek 4,4 posto u ukupnoj posjećenosti.

Veliku važnost za istraživanje potražnje nautičkog turističkog tržišta su ekonomske karakteristike temeljene na visini godišnjih prihoda turista. Gotovo svaki drugi nautičar (49%) na razini kućanstva ostvaruje mjesečna primanja veća od 3.500 eura, a tek 9% nautičara dolazi iz kućanstava s mjesečnim primanjima do 2.000 eura. Za razliku od nautičara, kod

gostiju u smještajnim objektima gotovo polovica (47%) ima mjesečna primanja kućanstva manja od 2.000 eura.[19]

Natička turistička ponuda

Shema 3. Nautička turistička ponuda



Izvor: Izrada autora prema: Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 82

Shema 3. prikazuje podjelu nautičke turističke ponude obuhvaćajući razne vrste usluga.
Dok je teritorijalni aspekt usmjeren na prikazivanje lokacijskih karakteristika, strukturni aspekt je usmjeren na prikazivanje određene vrste sluga, a izražavaju se sadržajima koji privlače nautičare.

Temeljna skupina elemenata koje su usko povezane uz luke nautičkog turizma, a formiraju turističku ponudu su:

- atraktivni elementi (prirodni i društveni uvjeti)
- komunikativni elementi (donošenje odluka o lociranju luka)
- receptivni elementi (formiranje raznih sadržaja za potrebe nautičara)

[19] Institut za turizam, Stavovi i potršnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Zagreb, str. 44

3.3. Ekonomski uvjeti razvoja nautičkog turizma

Mjerenje ekonomskog učinka turizma veoma je zahtjevan posao, pa sama procjena ekonomskog učinka može biti često zavaravajuća. Prema autorici Križman, Pavlović, D. ekonomski učinci djele se na pozitivne i negativne učinke turizma.

Pozitivni ekonomski učinci:

- poboljšanje devizne bilance
- generiranje proračunskih prihoda
- aktiviranje turističkih potencijala
- povećanje zaposlenosti
- pokretanje regionalnog razvoja
- razvoj malog poduzetništva
- stimuliranje gospodarskim tijekovima među područjima i sudionicima turističkog procesa
- zapošljavanje prometnih kapaciteta, itd.

Negativni ekonomski učinci:

- sezonalnost
- inflacija cijena proizvoda, usluga i zemljišta
- ovisnost o nekoliko glavnih emitivnih tržišta
- odljevi
- mjenjanje gospodarske strukture recepivnog prostora
- porast troškova života stanovništva
- porast oportunitetnih troškova, itd.

Korištenje prirodnih resursa rezultiran je dvama učincima, što podrazumijeva rentni učinak i eksternalije.

RENTA - plaćanje za korištenje faktora proizvodnje koji imaju fiksnu ponudu = godišnja zarada od kapitala. U ovom slučaju misli se na more i obalni prostor na temelju kojeg se određuje cijena uporabe. Prostori uz more koji su nekad bili u poljoprivrednoj namjeni smatraju se najvećim interesom turizma, a potražnja za takvim prostorima znatno povećava cijenu kao i rentu vlasniku.

Ako se ekonomski proces pokreće radi proizvodnje i potrošnje npr. industrijskih proizvoda, eksternalije nastaju kao posljedica industrijskog razvoja i obično se nazivaju „*industrijske eksternalije*“. Analogno tome, kada se ekonomski proces pokreće radi proizvodnje i potrošnje turističkih usluga, nastaju ***turističke eksternalije*** ili eksterne posljedice turističkog razvoja.[20]

One se javljaju u svakom ekonomskom procesu kada tržišni mehanizam iskazuje nedostatke (kada aktivnost subjekta koristi ili šteti drugom). Eksternalije mogu biti pozitivne i negativne. Pozitivne eksternalije nastaju kao odnos sudionika i tržišta koji rezultira ostvarivanje vlastite koristi sudionika, nenamjerno prouzrokujući korist promatrača. Cijena eksploatacije prirodnih dobara u korist razvoja formira se isključivo na globalnom tržištu jer su oblici zagađivanja istog globalni, a kao primjer ovome može poslužiti Sredozemno more. Dakle, mnogi koriste more kao slobodno dobro u rekreacijske svrhe, a pri tome i kao deponij koje iziskuje dodatne troškove, odnosno u ovom slučaju ne plaćaju nikakvu naknadu.

3.4. Normativni učinci razvoja nautičkog turizma

Zbog različitog isprepletanja javnog i privatnog interesa, međunarodne konvencije i zakonodavstva, razvoj nautičkog turizma iziskuje kompleksno zakonsko reguliranje.
Normativni uvjeti koji direktno potiču ili ograničavaju razvoj nautičkog turizma zemlje mogu se promatrati na nekoliko osnovnih područja. To su: [21]

- pravni režim korištenja javnog dobra ili obale i mora, te korištenje i zaštita ovih javnih površina u gospodarske svrhe, poglavito u razvoj nautičkog turizma, zatim
- pravni uvjeti poslovanja luka nautičkog turizma koje nautičke turističke usluge realiziraju koristeći se javnim pomorskim dobrom,
- korisnici nautičkih turističkih usluga su plovila i putnici, pa je stoga nužno definirati zakonski okvir u kojem se obavlja promet. To pretpostavlja zakonsko određenje kada i kako se plovilo, domaće i inozemno, može uključiti u pomorski promet kao i putnici koji koriste plovilo.
- Posebno područje normativnog uređenja bitno za razvoj nautičkog turizma je sigurnost prometa. Sigurnost plovidbe ima karakter javne usluge, što zahtjeva formiranje složene mreže institucija koje te usluge vrše, te financiranja, kontrole i recepcije tih usluga.

[20] Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split, str. 100
[21] Opet.cit, str. 108

Razvoj nautičkog turizma koji se razvija na moru, cjelokupnu aktivnost realizira na pomorskom dobru čija je temeljna karakteristika da ona kao cijelina pripada svima nama, te je isto neotuđivo, ne može biti objekt dosjelosti i ne može biti u prometu. Svi građani imaju pravo na korištenje pomorskog dobra uz uvijet da poštuju njegovu prirodu i/ili namjenu.

Sukladno Ustavu Republike Hrvatske, člankom 52. naglašena je važnost ovog prostora za ukupni razvoj te određuje da su more, morska obala i otoci, vode, zračni prostor, rudno blago i druga prirodna bogatstva, zatim zemljište, šume, biljni i životinjski svijet, drugi dijelovi prirode, nekretnine i stvari od osobitog, povjesnog, gospodarskog i ekološkog značaja, za koje je zakonom određeno da su od interesa za Republiku Hrvatsku, imaju njezinu osobitu zaštitu.[22]

U sklopu morskog akvatorija postoje granice lučkog područja na temelju kojeg je potrebno provesti odgovarajući koncesijski postupak. Dakle, za korištenje pomorskog javnog dobra, država izdaje koncesiju pod određenim uvjetima, odnosno luke i dalje ostaju u vlasništvu države i organiziraju se kao javna poduzeća, dok se privatnoj inicijativi prepušta samo management.

Prema Hrvatskom zakonu, luke se mogu podijeliti na:

- luke otvorene za međunarodni promet (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik)
- luke otvorene za domaći promet

3.4.1. Pravni režim prometovanja stranih putika i plovila u Hrvatskoj

Glede pravnog režima prometovanja stranih putnika i plovila u Hrvatskoj kao bitne odredice ističu se:

- Prijava boravka turista
- Prijava i evidencija brodice za nautički turizam

Za ulazak inozemnih nautičkih turista turista na područje Hrvatske potrebna je osobna iskaznica ili putovnica. Pravo na boravak turista određen je do 30 dana, dok za duži period

[22] Ustav Republike Hrvatske, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/94/Ustav-Republike-Hrvatske (31.10.2015)

boravka potrebna je dozvola nadležnih vlasti. Statistički podaci o nautičkim turistima prikupljaju se na osnovi godišnjih izvještaja koje dostavljaju lučke kapetanije i nautičke turističke luke i marine.

Tablica 4. Duljina boravka

Broj noćenja na putovanju/plovidbi u Hrvatskoj	%
1 do 3	3,4
4 do 7	42,8
8 do 14	33,7
15 do 21	11,7
22 i više	8,5
UKUPNO	100

Izvor: Institut za turizam, Stavovi i potršnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Zagreb, str. 51

Iz tablice 4 vidljivo je kako putovanje nautičara najčešće uključuje 4 do 7 noćenja (43%), a na svakom trećem ostvari se 8 do 14 noćenja. U prosjeku, nautičari na putovanju ostvaruju 12 noćenja.

Brodice na prostor teritorijalnog mora Hrvatske mogu doći na dva načina, prema kojima se i vrši osnovna segmentacija. To je:

- dolazak brodice kopnenim putem
- dolazak brodice morskim putem

3.4.2. Sigurnost plovidbe u teritorijalnom moru Hrvatske

Za ulazak brodice kopnenim putem moraju se poštivati propisi o osiguranju vozila kao i propisi o kretanju cestovnim pravcima. Nadalje vrši se usmena prijava ulaska, a potom prijava brodice u lučkoj kapetaniji nakon čega se ispunjavaju carinske formalnosti, prijava policiji i plaćanje visine pristojbi. Sigurnost plovidbe smatra se jednim od najbitnijih stavki u pomorskom prometu.

- *Sposobnost i opremljenost broda* jedan je od osnovnih elemenata što čini sigurnu plovidbu, a svaka plovila u pomorskom prometu moraju poštovati hrvatske propise.

- *Red u lukama i na plovnim objektima* daje opću sigurnost unutar luke, a uprava luka posebnim aktom propisuje ponašanje brodava u luci. Svi voditelji brodica dužni su se pridržavati pravila sukladno propisima (zabranjeno manerviranje u luci, ometanje prometa, bacanje smeća, glisiranje, itd.) kako bi se osigurala sigurnost prometa na područjima gdje je u pravilu promet najgušći.
- *Pomorske karte* i priručnici za plovidbu su pomagala bez kojih je nezamislivo kretanje u pojedinim akvatorijima. Pomorske navigacijske karte su prikazi određenih plovidbenih područja, a obuhvaćaju plovidbena područja za sve navigacijske svrhe. Pomorske karte sadrže sve obavjesti koje su potrebne tijekom plovidbe (dubina, mjerilo, koordinate i sl.). U Hrvatskoj pomorske karte objavljuju se u Peljaru, a izrađuje Hrvatski hidrografski institut.
- *Službe traganja i spašavanja* imaju važnu ulogu u sustavu sigurnosti i plovidbe. Osnovne zadaće Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru su usklađivanje akcija traganja i spašavanja na moru, obavljanje nadzora pomorskog prometa te konrola sigurnosti plovidbe te koordiniranje djelovanja u slučaju iznenadnog onečišćenja mora. U službu traganja i spašavanja na moru pod nadležnošću Koordinacije uključena su 48 plovila Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, 38 plovila Ministarstva unutarnjih poslova te zračne jedinice MUP-a i MORH-a. Po potrebi se uključuju tegljačke i ekološke jedinice, te plovila i zrakoplovi u privatnom vlasništvu. [23]

3.5. Ekološki učinci nautičkog turizma

Za razvoj različitih oblika maritimnog turizma na prostoru jadranske obale pogodovao je najviše hidroekološki sustav obalnog reljefa. Jadranski prostor pruža brojne uvjete za bavljanje raznim sportskim aktivnostima poput plivanja, ronjenja, ribolova, veslanja, jedrenja, skijanja na vodi i dr., čemu posebno pogoduju čistoća mora, te pristupačnost i konfiguracija morske obale. U pravilu, turizam se ne smatra najvećim onečišćivačem okoliša ukoliko je izvedena odgovarajuća tehnička komunalna infrastruktura, no postoji veliki broj mjesta na hrvatskoj obali s upravo neriješenim komunalnim problemima (ispuštanje otpadnih voda, neadekvatno odlagalište otpada i sl.).

[23] Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, dostupno na: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=876 (31.10.2015)

Pod izravnim ekološkim učincima nautičkog turizma koji utječu na prirodni okoliš podrazumjevaju se povećano onečišćenje mora, gomilanje otpada, povećana buka i vibracije motora te opće narušavanje ekosustava. Onečišćenje mora nastaje upravo zbog velikog gomilanja otpada koji se baca u more. Morska flora i fauna sve je ugroženija zbog štetnih tvari koje stvaraju brodovi tijekom svoje plovidbe. U štetne tvari spadaju: smeće, sanitarne vode, boje, ispušni plinovi,štetne tekućine koje služe za podmazivanje brodskih pogona te balastne vode.

Nautički turizam smatra se najvećim potrošačem obalnog prostora, koji je ujedno jedan od najvažnijih činitelja njegova razvitka. Negativni utjecaji su posljedica nautičko – turističke aktivnosti svih učesnika u nautičkom turizmu, a manifestiraju se kroz:[24]

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

Luke nautičkog turizma također mogu biti jedan od onečiščivača mora. Naime, nedovoljna opremljenost luka može dovesti do ispuštanja sanitarnih otpadnih voda s broda, otpuštanje krupnog otpada i sl što cijelokupno ugrožava ekosustav.

Kako bi se jasnije utvrdilo razumijevanje ekoloških učinaka na razvoj nautičkog turizma, autorica će pomnije objasniti u petom poglavlju u kojem pojašnjava pojam održivog razvoja te navodi potencijalne utjecaje marina koji djeluju na okoliš, kao i mjere koje su potrebne u natičkim lukama u cilju zaštite okoliša.

[24] Šamanović, J., Luković, T. (2007): Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, str. 246

4. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

4.1. Definiranje luka nautičkog turizma

Luke predstavljaju temelj prometne infrastrukture na vodi, te bez njih ne može se ni zamisliti razvitak nautičkog turizma. Prema definiciji Pomorskog leksikona, pod lukom nautičkog turizma podrazumjeva se „prirodno ili umjetno zaštićen, dovoljno dubok vodeni i s vodom povezani kopneni prostor s izgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, prostorijama i drugim objektima namjenjenim za pristajanje, sidrenje, popravak i zaštitu brodova i brodica i iskrcaja tereta i putnika, uskladištenja tereta i manipuliranja njim te za odmor i posade.“[25]

Luke nautičkog turizma smatraju se primarnim, proširenim i moderniziranim objektima s ciljem pružanja što kvalitetnijih usluga svim sudionicima turističko – zabavne navigacije na moru, rijekama i jezerima. Na temelju članka 45. stavka 2. i članka 46. stavka 4. Zakona o pružanju usluga u turizmu (»Narodne novine«, br. 68/07), luka nautičkog turizma u smislu ovog Pravilnika je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).[26] U lukama nautičkog turizma osim usluga veza, pružaju se i mnoge druge usluge poput smještaja, hrane, servis usluga, rekreacijskih usluga i ostale usluge koje nautičare žele i traže.

4.2. Razvrstavanje luka nautičkog turizma

Postoji nekoliko tipova luka nautičkog turizma kao i kriteriji za njihovu podjelu kao što su:

- smještaj (vrsta akvatorija) – morska jezerska, rječna i kanalska
- vlasništvo – privatna i javna
- veličina – mala, srednja i velika
- namjena – komercjalna i klupska
- način izgradnje – umjetni i prirodni

Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama temeljem članka 40, luke nautičkog turizma mogu se razvrstati na:

- luke otvorene za javni promet

[25] Pomorski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod, M. Krleža, Zagreb, 1990., str. 427
[26] Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=8223 (25.10.2015)

- luke posebne namjene

Luke otvorene za javni promet mora imati:[27]

- područje na kopnu i vodeni prostor gdje se mogu sigurno privezivati i sidriti plovila;
- u svojem području određena sidrišta izvan plovnog puta, koja su posebno obilježena;
- objekte sigurnosti plovidbe sukladno posebnim propisima;
- uredno održavanje dubina na mjestima za sidrenje, prilaženje i pristajanje;
- obalu koja omogućuje siguran privez i zaštitu plovila u svim vremenskim prilikama;
- uređene i osvijetljene prilazne putove i radne površine na kojima se vrši ukrcaj odnosno iskrcaj tereta, kretanje osoblja, putnika i prometnih sredstava;
- pristan odnosno stube na obali za prometovanje brod-obala;
- osiguran prihvat tekućih i krutih otpadaka s plovila sukladno namjeni i veličini luke;
- osigurana sredstva i opremu za sprječavanje širenja onečišćenja, i uklanjanje krutih i tekućih otpadaka s vodenog područja luke;
- uređeni i zaštićeni prostor za putnike i prtljagu ako je luka namijenjena putničkom prometu;
- uređaje za prekrcaj i smještaj tereta ovisno o namjeni luke;
- protupožarnu opremu, ovisno o namjeni luke;
- mogućnost organiziranja pružanja hitne zdravstvene pomoći.

Kada je riječ o lukama otvorenim za javni promet nju mogu koristiti sve fizičke i pravne osobe sukladno njenoj namjeni i kapacitetu. Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama sukladno članku 42, luke otvorene za javni promet djele se na: luke osobitoga gospodarskog interesa, luke županijskog značaja i luke lokalnog značaja.

Luke posebne namjene su takve morske luke koje isključivo služe posebnim potrebama fizičkih i pravnih osoba te državnim tijelima. One mogu biti: vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, sportske luke, ribarske luke , industrijske luke i luke nautičkog turizma.

Luka otvorena za međunarodni javni promet mora imati:[28]

[27] Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=6547 (23.12.2015)

- područje na kopnu i vodeni prostor gdje se mogu sigurno privezivati i sidriti plovila;
- u svojem području određena sidrišta izvan plovnog puta, koja su posebno obilježena;
- objekte sigurnosti plovidbe sukladno posebnim propisima;
- uredno održavanje dubina na mjestima za sidrenje, prilaženje i pristajanje;
- obalu koja omogućuje siguran privez i zaštitu plovila u svim vremenskim prilikama;
- uređene i osvijetljene prilazne putove i radne površine na kojima se vrši ukrcaj odnosno iskrcaj tereta, kretanje osoblja, putnika i prometnih sredstava;
- pristan odnosno stube na obali za prometovanje brod-obala;
- uslugu lučkog tegljenja 24 sata dnevno;
- privezivačku službu 24 sata dnevno;
- službu kontrole pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovila na lučkom području 24 sata dnevno;
- osiguran prihvat tekućih i krutih otpadaka s plovila, sukladno namjeni i veličini luke;
- osigurana sredstva i opremu za sprječavanje širenja onečišćenja, i uklanjanje krutih i tekućih otpadaka s vodenog područja luke;
- uređeni i zaštićeni prostor za putnike i prtljagu ako je luka namijenjena putničkom prometu;
- uređaje za prekrcaj i smještaj tereta ovisno o namjeni luke;
- sredstva, opremu i osoblje obučeno za protupožarnu zaštitu u opsegu koji ovisi o veličini i namjeni luke;
- uslugu opskrbe plovila gorivom i mazivom, pitkom vodom i električnom energijom;
- uslugu higijensko-sanitarne zaštite i obavljanje dezinfekcije, dezinsekcije i deratizacije plovila i luke;
- pružanje poštanskih i telefonskih usluga;
- mogućnost organiziranja pružanja hitne zdravstvene pomoći.

Klasično razvrstavanje luka nautičkog tuizma podjeljena je na:

- sidrišta
- privezišta
- suhe marine

[28] Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=6547 (23.12.2015)

- marine

Slika 1. Sidrište



Izvor: http://static.panoramio.com/photos/large/57151874.jpg (20.11.2015)

Sidrište je naziv za vodeni dio prostora opremljen za privez plovila, a najčešće je smješten u uvali zaštićenoj od nevremena.

Slika 2. Privezište



Izvor: http://navitech.hr/slike/galerije/ljetnopriveziste05.jpg (20.11.2015)

Privezište je dio obalnog i vodenog područja koje služi za pristajanje plovnih objekata turista nautičara te plovila koja služe za prijevoz turista.

Slika 3. Suha marina



Izvor: http://navitech.hr/slike/galerije/zimovnik02.jpg (20.11.2015)

Suha marina je dio kopna posebno uređena i ograđena, namjenjena za pružanje usluge ostave, čuvanja i održavanja plovila. Suhe marine najčešće su zastupljene na sredozemnoj obali Italije i Francuske zbog guste izgrađenosti marina svakih cca 6 km obalne linije.

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom za suhe marine su slijedeći: [29]

- ograđen i osvijetljen prostor za smještaj plovila,
- recepcija/portirnica za prihvat plovnih objekata (može biti i montažni objekt) s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,
- čuvarska služba 24 sata dnevno,
- stalke (važe) za plovne objekte na suhom,
- organizirana služba za transport plovnih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: škver koji može biti i izvan ograđenoga prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila

[29] Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj, pregledni rad, Naše more, Znanstveno – stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.54 No.3 – 4, Listopad 2007, str. 116

- pokretna dizalica i navoz s „važima“, te navoz za prikolicu osobnog automobila,
- vrijedeća polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,
- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata,
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata,
- jedna skupina prostorija za osobnu higijenu turista nautičara na svakih 100 plovnih objekata.

Pojam marine talijanskog je porijekla a značenje takvog pojma opisuje malu luku za prihvat rekrecijskih plovila. Marina je posebni oblik luke nautičkog turizma. Po pravilu raspolaže odgovarajućim objektima , opremom i uređajima za privez i smještaj plovnih objkata u vodi i kopnu.[30]

Prema stupnju opremljenosti marine mogu biti:

- standardne (karakterizira ih osnovna udobnost)
- luksuzne – (karakterizira ih visok stupanj udobnosti)
- rekreacijske – (mogućnost korištenja sportsko – rekreacijskih i zabavnih sadržaja)

Prema tipu gradnje marine se mogu razvrstati na:

- američki tip
- atlantski tip
- mediteranski tip

Američki tip marine svojim karakteristikama poznat je po jedinostavnosti izgradnje, funkcionalnom razmještaju sadržaja kao i dobroj opremljenosti. Za razliku od američkog tipa, Atlantski tip ne poprima karakteristike jednostavnog tipa izgradnje, nego je slabije opremljen i kapacitet mu je manji nego američki. Mediteranski tip marine većinom je vezan uz turističko naselje, a posjeduju ograničen broj vezova i pretežno su namjenjeni gostima koji borave u luci.

S obzirom na položaj marine se djele na četiri tipa:

- otvoreni tip

[30] Šamanović, J. (2002): Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, str. 62

- poluuvučeni tip
- uvučeni tip
- potpuno uvučeni tip

Svaki od ovih tipova prilagođava se uvjetima izgradnje i okolnom terenu, a kao primjer otvorenog tipa navodi se marina Kaštela, poluuvučenog tipa marina Vrsar, uvučenog tipa marina Split, te potpuno uvučenog tipa marina Empuriabrava u Španjolskoj.

Slika 4. Marina Kaštela – otvoreni tip marine



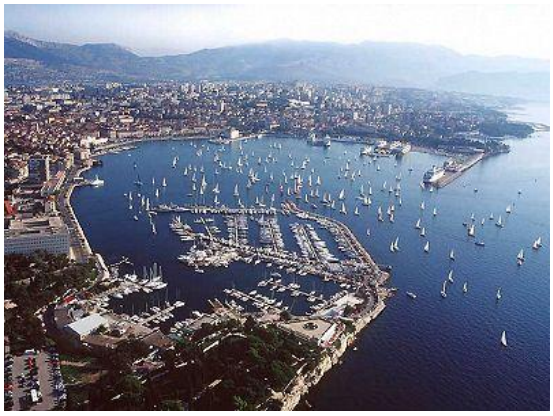
Izvor: http://www.smokvina.hr/common/a6/s/16808/marina_kastela_01.jpg (23.12.2015)

Slika 5. Marina Vrsar – poluuvučeni tip marine



Izvor: http://www.adriaticsailor.com/admin/_upload/_/_vijesti/marina_vrsar.jpg (23.12.2015)

Slika 6. Marina Split – uvučeni tip marine



Izvor: http://www.hrvatska-charter-jedrenje.com.hr/charter/croatia/croatia-charter/aci-marina-split/aci-marina-split_0001_v.jpg (23.12.2015)

Slika 7. Marina Empuriabrava – potpuno uvučeni tip



Izvor: http://www.marinaempuriabrava.com/files/image/imatge_dreta_1/0_1.jpg (23.12.2015)

Prema vlasništvu marine mogu biti:

- privatne
- komunalne
- javne

Privatne marine komercijalnoga su tipa i njihovo vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i načina vođenja marine. Poduzetništvo je u njima na prvomu mjestu. Komunalne marine u načelu su javne i njima upravljaju lučke uprave ili država preko lokalne zajednice. Namijenjene su, uglavnom, domicilnom stanovništvu koje prema njima gravitira. Javne

marine u vlasništvu su državnih ili lokalnih vlasti. Karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja, te su konkurencija komercijalnim (privatnim) marinama. Najviše javnih marina ima u SAD-u.[31]

Klasifikacija marina prema kategorijama:

- MARINA I. KATEGORIJE (najviši standard)
- MARINA II. KATEGORIJE (srednji standard)
- MARINA III. KATEGORIJE (najniži stndard)

4.3. Kategorizacija luka nautičkog turizma

U kategorizaciju luka nautičkog turizma ulaze samo marine, no ne i sidrišta, privezišta i suhe marine. Ipak, prilikom registracije sve luke nautičkog turizma moraju ispunjavati opće i posebne minimalne uvjete.

Opći minimalni uvjeti odnose se na:

- ispravnost i funkcionalnost uređaja opreme
- uređenje i opremu za zaštitu okoliša
- prostorije za osobnu higijenu
- usluge koje se pružaju u luci
- zaposlenike
- protupožarnu zaštitu
- opskrbu vode
- opskrbu električne energije

Posebni minimalni uvjeti odnose se na:

- obveznu strukturu uređenja opreme
- usluge koje se u lukama pružaju
- dodatne usluge koje luka treba osigurati uključujući ugostiteljske, trgovačke i ostale slične usluge

[31] Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše more, Znanstveno – stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.54 No.3 – 4 Listopad 2007, str.118

Tablica 5. Elementi kategorizacije luke nautičkog turizma

OPĆI MINIMALNI UVJETI	UREĐENJE I OPREMA	USLUGE
Lokacija i stupanj izgrađenosti	Lokacija	Usluge
• zaštita okoliša • sigurnost plovila i ljudi • opskrba vodom • odvod • uklanjanje otpadnih tvari • sanitarna opremljenost • izgrađeni vezovi** • protupožarna oprema** • rasvjeta** • lučka rasvjeta i oznake**	• pristup i prometna povezanost • kopneni prostor • usluge prehrane i pića • trgovine • servisi i oprema • ostali objekti • usluge smještaja • vodoopskrba • elektroopskrba • higijena i čistoća • pogodnosti za goste • prostori za osoblje • prostor na kopnu za odlaganje min 50% plovila* • Yacht club*	• prijem i čuvarska služba • održavanje sanitarnih i ostalih prostora • zaštita gostiju • servisne i ugostiteljske usluge i usluge trgovine • znanje stranih jezika • pogodnosti za goste • izgled osoblja* • iznajmljivanje jahti*

*samo za nautičko turistički centar

**moraju imati sve luke nautičkog turizma, osim sidrišta i privezišta

Izvor: Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj, pregledni rad, Naše more, Znanstveno – stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.54 No.3 – 4, Listopad 2007, str. 120

4.4. Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma Republike Hrvatske

U 2013. godini Istra je imala 14 luka nautičkog turizma, od čega je 11 luka klasificirano u skupinu marina, jedna u skupinu sidrišta i jedna u skupinu privezišta, a jedna luka nije bila razvrstana. U ukupnom broju luka nautičkog turizma Republike Hrvatske sudjelovala je sa 14,9 posto, što je svrstava u treću županiju po broju luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.[32]

[32] Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., Hrvatski hidrografski institut sa suradnicima, Zagreb, 2008., str. 13.

Tablica 6. Luke nautičkog turizma u 2014. godini

Županija	Ukupno *Total*	Sidrište *Anchorage*	Privezište *Mooring*	Marine					Nerazvrstane luke Nautičkog turizma
				suha marina *Land marina*	marina I. kategorije	marina II. kategorije	marina III. kategorije	marina kategorizirana i označena sidrima	
Republika Hrvatska	112	27	10	16	6	24	17	9	3
Primorsko-goranska	30	8	5	7	1	3	3	3	-
Zadarska	26	11	2	5	-	4	4	-	-
Šibensko-kninska	15	1	-	1	2	4	5	2	-
Splitsko-dalmatinska	21	6	1	2	-	5	3	3	1
Istarska	14	-	2	-	3	6	2	1	-
Dubrovačko-neretvanska	6	1	-	1	-	2	-	-	2

Izvor:Državni zavod za statistiku, Nutički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2014., dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2014/04-03-04_01_2014.htm (25.10.2015)

Tablica 6. pokazuje kako je u istraživanju u 2014 godini obuhvaćeno ukupno 112 luka na području hrvatske obale, 72 marine uključujući (16 suhih marina), te 40 ostalih.
Najviše luka posjeduje Primorsko – goranska županija sa njih 30, dok sa najmanjim brojem luka izdvaja se Dubrovačko – nertvanska županija.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku ukupnost marina I. kategorije je svega 6, a od toga 3 nalaze se u Istarskoj županiji, a to su:

- ACI marina Umag sa 120 suhih vezova te 530 vezova u moru
- marina Parentium sa 30 suhih vezova te 184 vezova u moru i
- marina Veruda sa 250 suhih vezova i 380 vezova u moru

Tablica 7. Broj plovila na stalnom vezu i tranzitu u lukama nautičkog turizma, stanje 31. Prosinca 2014. godine

ZASTAVA PLOVILA	Broj plovila u tranzitu	Broj plovila na stalnom vezu
Austrija	12 669	1 993
Belgija	916	53
Češka	1 036	135
Finska	134	7
Francuska	2 410	73
Grčka	52	1
Hrvatska	88 344	4 957
Italija	29 009	635
Izrael	90	4
Mađarska	1 253	129
Nizozemska	1 672	139
Norveška	282	23
Njemačka	19 797	1840
Poljska	1 109	90
Rusija	129	11
SAD	1 297	193
Slovačka	706	155
Slovenija	6 633	598
Švedska	537	40
Švicarska	981	81
Ujedinjeno Kraljevstvo	3 106	281
Ostale europske zemlje	2 543	132
Ostale izvaneuropske zemlje	1693	94
UKUPNO	**176 398**	**11 664**

Izvor: Izrada autorice prema: Izvor:Državni zavod za statistiku, Nutički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2014., dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2014/04-03-04_01_2014.htm (06.11.2015)

Analiziranjem tablice 7. na osnovu podataka o korištenim vezovima u moru prema zastavi plovila, može se utvrditi da su u 2014. godini sa najviše vezova u moru za svoja plovila koristili upravo Hrvati. Od ostalih emitivnih turističkih tržišta nautičkog turizma od velike važnosti za Hrvatsku zastupljenost imaju upravo Talijani i Austrijanci pri korištenju vezova u moru za plovila u tranzitu, dok su pri korištenju vezova u moru za plovila pri stalnom vezu najbrojniji Austrijanci.

Kvalitativna obilježja hrvatskog nautičkog turizma bit će detaljno analizirana kroz prednosti i nedostatke uvidom u SWOT analizu, pa se u ovom poglavlju neće dodatno razmatrati.

4.5. Nautički turizam Istarske županije

Istarska županija poznata je po izvanrednoj prirodnoj očuvanosti uz sitno razvedenu zapadnu i južnu morsku obalu sa mnogobrojnim zaštićenim uvalama. Nautički turizam intenzivnije se počeo razvijati od početka 1970-ih, a glavni motivi putovanja su bili isključivo poradi odmora, zabave i sporta.

Površina akvatorija namijenjena lukama nautičkog turizma na području Istre, u 2013. godini, iznosila je 535.912 m^2, broj vezova bio je 3.890, a prostor za smještaj plovila na kopnu sa 772 mjesta. Ukupna površina kopna koje su koristile luke nautičkog turizma iznosio je 172.011 m^2.

Što se tiče samog kapaciteta luka nautičkog turizma, razvijenom obalom i blizinom emitivnih tržišta, Istra je jedna od primjera kratkotrajnog odmora ili vikend turizma. Svjetski trendovi u nautičkom turizmu pokazuju da se, iz godine u godinu, smanjuje dužina boravka na odmoru, ali se zato povećava učestalost godišnjih odmora koji traju kraće, prije svega zbog veće mobilnosti i sofisticiranijih mogućnosti komuniciranja. Blizina sjevernojadranskih marina potencijalnim nautičarima na taj se način može vrednovati kao čimbenik učestalosti što je i osnovni preduvjet razvoja. S druge strane, blizina u odnosu na preostali dio Hrvatske, može rezultirati produženim boravkom, jer je potrebno relativno kraće vrijeme dolaska do sjevernojadranskih luka.[33]

Marine na području Istarske županije su smještene u sljedećim destinacijama – Umag/Novigrad (dvije marine), Poreč (tri marine), Vrsar–Funtana (dvije marine), Rovinj (dvije marine) i Pula/Medulin (pet marina) – s kapacitetima koje uglavnom koriste individualni vlasnici plovila na godišnjoj osnovi (parking), te oko 300 plovila u čarteru kojima upravlja 15 čarter kompanija.

Na području Istarske županije ukupno je tri marine I. kategorije, a to su ACI marina Umag, Parentium i Veruda. Detaljniji prikaz kategorizacija ostalih marina vidljivo je u tablici 2. u kojoj je iznijet ukupan broj suhih i mokrih vezova za pojedinu marinu.

[33] Dundović, Č., Kovačić, M.:Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka, Pomorski zbornik, Vol.42 No.1 Svibanj 2004., str.220

Tablica 8. Popis marina u Istarskoj županiji u 2015.g

	Objekt i kategorija	Sjedište objekta *(ulica i mjesto)*	Subjekt *(koji posluje s objektom, naziv, ulica i mjesto)*	Broj smještajnih jedinica		
				Suhih vezova	Vezova u moru	Ukupno
	1			**400**	**1094**	**1494**
	ACI marina Umag	Umag, Šetalište V. Gortana bb 52470 Umag	ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB d.d. Maršala Tita 223, 51410 Opatija	120	530	650
	Parentium	Poreč, Zelena Laguna 52440 Poreč	PLAVA LAGUNA d.d. Rade Končara 12, 52440 Poreč, Hrvatska	30	184	214
	Veruda	Pula, Cesta Prekomorskih brigada 12 52100 Pula	TEHNOMONT - MARINA VERUDA d.o.o., Cesta Prekomorskih brigada 12, 52100 Pula, Hrvatska	250	380	630
	2			**255**	**1349**	**1604**
	ACI marina Pomer	52100 Pula	ACI d.o.o. Maršala Tita 151, 51410 Opatija, Hrvatska	30	262	292
	ACI marina Pula	Riva 1 52100 Pula	ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB d.d. Maršala Tita 223, 51410 Opatija	100	198	298
	ACI marina Rovinj	Šet. Vijeća Europe 1 52210 Rovinj	ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB d.d. Maršala Tita 223, 51410 Opatija	30	380	410
	Červar - Porat	Trg slobode 2a 52440 Poreč	ADRIATIC d.d. Trg slobode 2a, 52440 Poreč, Hrvatska	30	200	230
	Funtana	Funtana bb 52450 Vrsar	MONTRAKER d.o.o. Trg Degrassi 1, 52450 Vrsar, Hrvatska	50	180	230
	Usluga Poreč	Mlinska 1 52440 Poreč	USLUGA POREČ d.o.o. Mlinska 1, 52440 Poreč, Hrvatska	15	129	144
	3				**210**	**210**
	Vrsar	52450 Vrsar	MONTRAKER d.o.o. Trg Degrassi 1, 52450 Vrsar, Hrvatska		210	210
	4			**50**	**365**	**415**
	Nautica	Sv. Antona 15 52466 Novigrad	SIGMA POSLOVODSTVO d.o.o. Rapska 46, 10000 Zagreb, Hrvatska	50	365	415

Izvor: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, dostupno na:

http://www.mint.hr/default.aspx?ID=2505 (28.10.2015)

U svrhu kvalitativnog pregleda usluga nautičkog turizma na području Istre, prezentirane su usluge pojedinih marina.

ACI marina Umag nalazi se u sjevernom dijelu gradske luke. Otvorena je tijekom cijele godine, a nudi kompletne usluge i maksimalnu udobnost za sve nautičare. Raspolaže sa 120 suhih vezova i 530 vezova u moru.

Sadrži: recepciju, mjenjačnicu, restoran, sanitarni čvor (WC i tuševi), praonicu rublja, prodavaonicu prehrambenih namirnica, servisnu radionicu, pokretnu dizalicu nosivosti 50 t, parkiralište za osobna vozila, sezonski granični prijelaz i lučku kapetaniju na glavi istočnog pristaništa marine. Marina je opremljena primiti mega jahte do 40 m duljine. Sezonski granični prijelaz nalazi se na istočnom dijelu lukobrana marine, dok je granični prijelaz otvoren tijekom cijele godine, a nalazi se u gradskoj luci.

Zadovoljava najstroža ekološka mjerila u pogledu sigurnosti i čistoće vode i okoliša, te joj je dodijeljeno visoko priznanje "Europska plava zastava".

Slika 8. ACI Marina Umag



Izvor: http://croatia.hr/Images/t900x600-8123/ACI-Umag-002.jpg (28.10.2015)

Marina Parentium smještena je u turističkom naselju Plava Laguna u Poreču, a udaljena je svega 6 km do grada Poreča. Raspolaže sa ukupno 214 vezova, od toga 30 suhih vezova i 184 veza u moru. Otvorena je kroz cijelu godinu. Marina raspolaže vlastitim tehničkim servisom, a od ostalih usluga u marini nalazi se recepcija, restoran, sanitarni čvorovi sa toplom vodom. U neposrednoj blizini nalaze se hoteli, pošta, charter i sl.

Slika 9. Marina Parentium/Poreč



Izvor: http://hr.lagunaporec.com/datastore/imagestore/original/1319116725Marina-parentiumT.jpg (28.10.2015)

Marina Veruda nalazi se u Puli koja svojim položajem pruža siguran zaklon od svih svih vjetrova. Otvorena je tijekom cijele godine. Posjeduje plavu zastavu kao najvrijednije ekološko priznanje u Europi i usvijetu. Marinu Veruda čini 18 molova opremljenim priključcima za struju, a raspolaže sa ukupno 630 vezova, od toga 250 suhih vezova te 380 vezova u moru. Sadržaj marine od dodatnih usluga čine recepcija, parking, sanitarni čvorovi, praonica, otpad, benzinska crpka, trgovina i ronilački klub.

Slika 10. Marina Veruda



Izvor: http://connectotravel.com/static/files/croatia/marina-veruda-croatia.jpg (28.10.2015)

Marina Pomer smještena je u najdubljem dijelu Medulinskog zaljeva na vrhu istarskog poluotoka. Povjesno gledano, privlačnost ove marine prepoznali su još stari Rimljani koji su

tamo gradili svoje kuće za odmor, a danas je ona poznata i po uzgoju riba i školjaka. Dio svoje privlačnosti, ACI marina Pomer duguje i činjenici da se nalazi nadomak izvrsnih mjesta za izlete i rekreaciju – otočića Unije, Suska te Velike i Male Srakane. Marina je cestama vrlo dobro povezana s glavnim magistralnim pravcima, a u neposrednoj blizini (10-ak kilometara) nalazi se Zračna luka Pula, dok su one u Trstu i Ljubljani udaljene oko 130 km.[34] Sadrži recepciju, bankomat, restoran, charter agenciju, sanitarni čvor, praonicu rublja, servisnu radionicu, parkiralište, WLAN sustav, priključak električnoj energiji. Marina Pomer raspolaže sa ukupno 292 vezova, od toga 30 suhih vezova i 262 veza u moru.

Slika 11. Marina Pomer



Izvor:

http://www.medulinriviera.info/images/cache/main/tzom/4/33/10012/aci_pomer_novo_2011_1b.jpg

(28.10.2015)

ACI marina Pula smještena je Puli, u jugoistočnom dijelu gradske luke u prirodnoj uvali između poluotoka i lukobrana, a preko puta koje se nalazi najznačajniji i najpoznatiji spomenik Arena. Marina ima ukupno 298 vezova, od toga 100 suhih i 198 u moru. Sadrži: recepciju, mjenjačnicu, restoran, sanitarni čvor (WC, tuševi), servisnu radionicu, dizalicu nosivosti 10 t, parkiralište za osobna vozila, agenciju za najam automobila.

[34] Adriaatic Croatia International Club, dostupno na: http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-marina-pomer/ (28.10.2015)

Slika 12. ACI marina Pula



Izvor: http://croatia.hr/Images/t900x600-8118/ACI-Pula-009.jpg (28.10.2015)

ACI marina Rovinj smještena je u jugoistočnom dijelu luke a okružena je borovom šumom. Od centra grada udaljena je svega 1 km. U ACI marinu Rovinj moguće je uploviti između dva otoka Sv. Katarina i lukobrana luke na kraju kojeg se nalazi svjetionik. Marina sadrži recepciju, bankomat, prodavaonicu prehrambenih proizvoda te nautičke opreme, sanitarni čvor, servisnu radionicu, veliko parkiralište, WLAN sustav, skipper bar, salon za masažu i čarter agenciju. Marina raspolaže sa ukupno 410 vezova, od toga 30 suhih te 380 vezova u moru. Marina je otvorena kroz cijelu godinu.

Slika 13. ACI marina Rovinj



Izvor: http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-marina-rovinj/ (2.11.2015)

Marina Červar smještena je u turističkom naselju Červar – Porat, 6 km sjeverno od grada Poreča. Marina sadrži vlastiti tehnički servis, recepciju, dva sanitarna čvora, restoran, hotel, turističku agenciju, trgovine, mjenjačnicu i dr. Marina raspolaže sa sa ukupno 230 vezova, od toga 30 suhih i 200 vezova u vodi. Svi vezovi imaju mogućnost korištenja struje i vode.

Slika 14. Marina Červar



Izvor: http://www.fereli.hr/media/12147/cervar_359x261.jpg (2.11.2015)

Marina Funtana izgrađena je 2003. godine. Marina sadrži recepciju, sanitarni čvor, caffe bar, parkiralište, tehnički servis, praonicu rublja, market i dr. Marina je otvorena kroz cijelu godinu. Najsigurnije uplovljavanje u marinu Funtana je sa zapadne strane. Raspolaže sa ukupno 230 vezova, od toga 50 suhih i 180 vezova u moru. Maksimalna dubina na vezovima je 4 m, dok najmanja 1,5 m.

Slika 15. Marina Funtana



Izvor: http://www.funtana.com/smjestaj/marina-funtana/ (2.11.2015)

Marina Vrsar sagrađena je 2001. godine a smještena je uz južnu stranu poluotoka Montraker, nadomak grada. Opremljenost marine je na razini najsuvremenijeg standarda, te je brzo postala sinonim izvrsnosti i tako ostavila trag među nautičarima. Proglašena je najboljom marinom na istočnom Jadranu. Marina je otvorena kroz cijelu godinu. Sadrži recepciju, benzinsku postaju, parking, restoran, WC, tuš, benzinsku postaju, priključak za vodu i struju, radionicu i dr. Raspolaže sa ukupno 210 vezova.

Slika 16. Marina Vrsar



Izvor: http://www.esys.org/rev_info/Kroatien/Vrsar_Bergsicht-hq.jpg (2.11.2015)

Marina Nautica nalazi se u gradu Novigradu u zaljevu sv. Antona. Smatra se jednom od najsuvremenijih marina u Hrvatskoj, smještenoj u najzaštićenijem zaljevu na Jadranu. U sklopu marine nalazi se istoimeni hotel Nautica. Raspolaže sa ukupno 415 vezova, od toga 50 suhih te 365 vezova u moru. Marina Nautica otvorena je tijekom cijele godine.

Slika 17. Marina Nautica



Izvor: http://r-ec.bstatic.com/images/hotel/840x460/294/29410618.jpg (2.11.2015)

Kako bi se povećalo značenje i kvaliteta nautičkog turizma u Istarskoj županiji važno je usmjeriti se na obogaćivanje sadržaja na način oblikovanja sveobuhvatnije ponude, čime bi se privuklo veći broj nautičara, a isto tako pridonijelo bi se i njihovom zadržavanju u lukama.
Kao primjer budućeg razvoja nautičke turističke luke u Istarskoj županiji navodi se nova ACI marina Rovinj. Novi izgled ACI marine Rovinj najbolje se može dočarati s vrha njezina lukobrana, odakle se proteže najbolji pogled na cijeli grad kao i na samu marinu. Namjera rekonstrukcije ACI marine Rovinj sa svim potrebitim sadržajima je zapravo prilagođavanje suvremenim trendovima nautičkog turizma, odnosno pretvaranje marine u marinu s pet sidara. Akvatorij marine sastojat će se od većeg i manjeg bazena. Veći bazen bit će namjenjen za veća plovila, dok manji će služiti za zadržavanje manjih plovila te chartera tijekom sezone.
Broj vezova koje bi marina trebala imati je 160 za brodove prosječne duljine od 18 metara.
Kompletna rekonstrukcija obuhvaća sve pa i sam hotel Park koji će se iz temelja obnoviti sa budućih 5 zvjezdica. Rekonstruirat će se novi lukobran, obalni zid, a slijedi i gradnja

energetskog kanala i hidrantne mreže, patonski gatovi, sidreni sustav i dr. Plovila koja marina trenutno može primiti do prosječnih 11 metara duljine, no već u prvoj fazi izgradnje ono će se povećati na 15,6 metara, a nakon pet godina na čak 18,2 metara.

Osnovne determinante buduće ACI marine Rovinj zasnivat će se na novim uslugama i njihovoj standardizaciji. Cijelokupni prostor maksimalno će biti raspoređen sa svim sadržajima što bi marina s 5 sidara trebala imati, a to uključuje:

- urede
- trgovine autohtonim proizvodima
- brandirane trgovine
- parfumerija
- kozmetički salon
- salon za masažu
- trgovina nautike
- cigar corner i dr.

Po vizualnom identitetu ACI marina Rovinj bit će prvorangirana marina u cijeloj Hrvatskoj. Nova marina trebala bi biti u funkciji 2017. godine za Uskrs.

Slika 18. Nova ACI marina Rovinj



Izvor: http://www.jutarnji.hr/multimedia/archive/00946/marina_rovinj_946130S1.jpg (6.11.2015)

5. ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U RH

5.1. Pojam, koncepcija i načela održivog turizma

Održivost razvoja smatra se osnovom svake ozbiljne razvojne strategije koja u sebi sadrži program ekološkog i ekonomskog usklađenja. Svakako, održivi razvoj je ozbiljan koncept kojeg treba shvatiti kao beskonačno preživljavanje kvalitete sustava koji su temelj osiguranja života današnjeg i budućeg naraštaja.

U zadnje vrijeme pod sve većim pritiskom ekološkog pokreta pojavljuje se sintagma „održivog razvoja“. Prema definiciji Svjetske turističke organizacije održivi razvoj definira se kao razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjeg i budućeg naraštaja bez ugrožavanja mogućnosti sljedećih naraštaja da zadovolje svoje potrebe.
Odnos turizma i održivosti predstavlja odnos kontinuirane povezanosti koja dolazi do izražaja kroz slijedeća tri aspekta:

- interakcija – uključuje odnose posjetitelja, okoline i lokalne zajednice isporučujući pri tome brojna niskustva i doživljaje
- svjest – turizam kao grana pomaže turistima i lokalnom stanovnisštvu da uspostave svjesniji kontakt s problematikom okoliša
- ovisnost – turizam postaje sve ovisniji o činjenici da su turisti u potrazi za očuvanim i čistim okolišem te atraktivnim prirodnim područjima.

U koncepciji održivog razvoja razlikuju se:[35]

- Slaba održivost – podrazumijeva da su proizvedeni kapital i prirodni kapital međusobno zamjenjivi. Gospodarstvo je održivo čak i kada se prirodni kapital degradira (iscrpljuje, onečišćuje), uz uvjet da stvara dovoljno proizvedenog kapitala koji će nadomjestiti gubitak vrijednosti prirodnog. Ako se slijepo slijedi navedeni koncept postoji mogućnost potpune devastacije okoliša. Proizvedeni kapital nije toliko stabilan kao prirodni. Zamjena prirodnog s proizvedenim kapitalom je jednosmjerna, jer jednom kad se resursi transformiraju u proizvedena dobra, praktički nije moguć povrat u početno stanje
- Jaka održivost – ona prepoznaje kako postoje dijelovi prirodnog okoliša koji nisu zamjenjivi. Osnovno pravilo jake održivosti jest da se zalihe prirodnog kapitala

[35] Črnjar, M., Črnjar, K.(2009): Menadžment održivog razvoja, ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Rijeka, Rijeka, str.87.

moraju održavati stalnim tijekom vremena. Iz toga proizlazi da je neograničena zamjena prirodnog i proizvedenog kapitala nepoželjna. Svrha očuvanja prirodnog kapitala je osiguranje stabilne opskrbe inputa za proizvodne procese i osiguranje da akumuliranje otpada ne šteti gospodarskoj aktivnosti

Polazeći od definicije održivog razvoja konstatira se da postoje tri važna elementa u koncepciji održivog razvoja:

- Koncept razvoja (sa stajališta održivog razvoja stavlja težište na kvalitativni koncept)
- Koncept potreba (u središtu interesa postavljeni su osnovni resursi za ostvarivanje kvalitete života)
- Koncept budućih naraštaja (ukazuje na bit održivosti)

Održivi turizam zasnovan je na četiri glavna načela održivog razvoja:[36]

- Ekološka održivost – jamči kompatibilnost razvoja s očuvanjem i održavanjem osnovnih ekoloških procesa, biološke raznolikosti i bioloških resursa. Nove turističke destinacije moraju uložiti puno znanja da bi iskoristile ekonomske koristi što im donosi turizam, a istovremeno zaštitile prirodu od neodgovornih turista;
- Sociokulturna održivost – jamči kompatibilonost razvoja s očuvanjem kulture i stav vrijednosti ljudi, na koje se taj stav utječe, te trajno održavanje i isticanje identiteta lokalne zajednice. Odnosi se na sposobnost zajednice, lokalne i nacionalne, da prihvati turiste na kraće ili duže razdoblje, te unatoč tome, nastavi funkcionirati bez društvene disharmonije do koje mogu dovesti turisti, ukoliko razvoj nije pažljivo planiran;
- Ekonomska održivost – zahtjeva osiguranje optimalnog zadovoljenja mnogostrukih tehničkih potreba svih ljudi unutar sposobnih organizacija i u neurušenom okolišu, vodeći računa o interesima stanovništva i turističkih područja. Cilj je tako koncipiranog razvoja ostvariti razinu ekonomske dobiti od pojedine aktivnosti, koja će biti dovoljna da pokrije troškove za posebne mjere u svezi s ublažavanjem utjecaja prisutnosti turista, ili da ponudi dovoljan dohodak kao svojevrsnu naknadu za negativne utjecaje turizma na lokalnu zajednicu. Dostizanje koncepcije održivog razvoja turizma nije preporučljivo promatrati isključivo kroz prizmu ekonomske održivosti, a neprihvatljivo ju je ignorirati;

[36] Jadrešić, V.(2010): Janusovo lice turizma – od masovnog do selektivno – održivog turizma, Plejada d.o.o. Zagreb, str. 182 - 183

- Tehnološka održivost – zahtjeva razvoj i primjenu tehnologije, na način da se u proizvodnji koristi tehnologija, koja uz ekonomske učinke, ima i elemente kojima se štiti okoliš. Nove tehnologije trebaju pronaći zamjenska rješenja za korištenje prirodnih resursa, primjenjuje se u postupcima pročišćavanja otpadnih voda, uklanjanja otpada, recikliranja i slično te trebaju biti okrenute čovjeku i boljitku čovječanstva.

5.2 Nutički turizam u kontekstu ekološke zaštite prostora

Hrvatski Jadran smatra se najvrijednijim nacionalnim teritorijem te stoga zaslužuje naročitu pozornost, ne samo zbog svojih prednosti, već prije svega zbog opasnosti koje joj prijete zbog nerazumnog korištenja. Prednost naše obale u prvom redu krasi demografska dinamičnost i privlačnost jer se pretpostavlja da će se mehanički trend naseljavanja produžiti i još više povećati. Shodno tome, modernim masovnim turizmom stvara se veća koncentracija ljudi na ograničenom obalnom prostoru, te već uz postojeće probleme izgrađenih industrijskih pogona na samom moru predstavljaju dva goruća žarišta ugrožene ekološke ravnoteže.

Integralno shvaćanje hrvatskog obalnog prostora podrazumijeva uravnoteženi razvoj koji mora biti održiv na dugi rok što u suštini naglašava važnost svjesnog upravljanja prirodnim bogatsvima. Prioritetom razvoja nautičkog turizma smatra se zaštita okoliša jer je ono osnovni preduvijet za budući turistički razvoj ove selektivne vrste turizma.

Poznato je kako su obalno područje i otoci u turističkoj sezoni veoma izloženi snažnom opterećenju na okoliš a osobito na luke nautičkih destinacija. Nautički turizam je najveći korisnik akvatorija i zbog činjenice ukoliko se uspješno želi razvijati, mora postati najvećim promotorom zaštite okoliša. Pri tome, potrebno je izbjegavati veliku koncentraciju luka nautičkog turizma na uskom obalno prostoru, jer je zagađenje mora teže kontrolirati.

Za gradnju luka nautičkog turizma najčešće se biraju najljepše lokacije, a koje su pretežno smještene na najosjetljivijim dijelovima obale, a ne zaobilaze se ni zaštićena područja. Osnovni cilj i svrha upravljanja obalnim prostorom leži upravo u održivom razvitku, a upravljati održivim razvojem znači izgrađivati ekološku podobnu infrastrukturu i usmjeravati korisnike obalnih resursa na put održivog razvoja u spriječavanju mogućih devijacija.

Prilikom određivanja lokacije i planiranja gradnje novih objekata nužno je razmotriti lokacije poput napuštenih objekata te područja narušenih prirodnih vrijednosti uslijed djelovanja ljudskih aktivnosti. Svaki nekontrolirani razvoj, neodgovarajuće lokacije različitih sadržaja, neodgovarajuća prometna rješenja i slični problemi, već sada izravno ugrožavaju neke prostore.

5.2.1. Potencijalni utjecaji marina na okoliš

Utjecaj marina na okoliš negativno djeluje kroz razna onečišćenja, znatno se smanjuje kvaliteta vode, dolazi do izumiranja morskih organizama kao i do smanjenja biološke raznolikosti. Isto tako mogu ostaviti trag trajnog učinka kao što su gubitak prirodnih ljepota, povećanje razine buke, porast lokalnih pritisaka, a potpuni nestanak staništa može uslijediti prilikom betoniranja obale i promjenom obalne linije. Uslijed nekontrolirane i neosmišljene izgradnje nautičkih luka te njihove prateće infrastrukture, može doći do neželjenog gubitka i obezvrijeđanja neizmjerne estetske vrijednosti krajolika.

Kao jedan od najvažnijih potencijalnih negativnih utjecaja marina na okoliš navodi se onečišćenje. Rezultati istraživanja tipova onečišćenja koji se dovode u vezu s marinama mogu se sažeti kako slijedi:[37]

- Nautički turizam i luke nautičkog turizma, kada se usporede s nekim drugim kategorijama izvora onečišćenja (urbana naselja i agrikultura), ne mogu se okarakterizirati kao glavni izvori onečišćenja. Ipak, marine i nautički turizam mogu uzrokovati lokalno smanjenje kvalitete morske vode i negativni utjecaj na morske organizme i ekosustave.
- U nekim su studijama utvrđene toksične razine teških kovina koje uzrokuju široki raspon negativnih efekata na morske organizme. Svi ti efekti što se pojavljuju na individualnim organizmima, mogu imati negativne posljedice i na čitave zajednice.
- Organske tvari u komunalnim i industrijskim otpadnim vodama, te obogaćivanje dušikovim i fosfornim solima, može rezultirati smanjenjem biološke raznolikosti.
- Slaba cirkulacija vode unutar luka nautičkoga turizma djeluje na smanjenje kvalitete morske vode.

[37] Kovačević, M., Gržetić, Z., Dundović, Č.: Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, Naše more, Znanstveno stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.53 No.3-4, Listopad 2006, str. 121

5.2.2. Mjere zaštite okoliša u lukama nautičkog turizma

Sukladno načelima održivog razvoja u cilju zaštite okoliša, potrebno je utvrditi osnovne kriterije uravnoteženog iskorištavanja i razvoja obalnog prostora.

Osnovni kriteriji prilikom zauzimanja prostora za luke nautičkog turizma smatraju se prihvatljivim ukoliko su usmjereni na zaštitu ekosustava, a odnose se na:

- izbjegavanje negativnih vanjskih utjecaja na luke poput strujanja vode i procesa sedimentacije
- osiguranje kvalitete morske vode unutar marina
- usklađenost aktivnosti luka s ostalim aktivnostima neposredne okoline

Prilikom izgradnje luka nautičkog turizma građevinski strojevi i ostala potrebna mehanizacija naći će se na nepristupačnim područjima koji svojim funkcioniranjem mogu privremeno prouzrokovati nepoželjne misije poput prašine, plinova, buke i vibracije. Stoga se ujedno smatraju izvorom onečišćenja kopnenih i morskih površina.

Radi cjelovite zaštite mora i priobalja nužno je provoditi potrebne mjere i aktivnosti prilikom korištenja i izgradnje luka nautičkog turizma. Tim mjerama koje će u nastavku rada biti prikazane su najznačajnije mjere zaštite okoliša s naglaskom na održivost nautičkog turizma.

U najznačajnije mjere zaštite okoliša tijekom izgradnje luka ubrajaju se slijedeće:[38]

- Akvatorij u kojem će se odvijati dio radova obilježiti prema važećim propisima te odlukama nadležne lučke kapetanije.
- Predlaže se čišćenje morskog dna prije početka radova na valobranima i pontonima.
- Zagađenje mora naftnim derivatima i ostalim onečiščivaćima treba spriječiti kontrolom prijevoznih sredstava i radne mehanizacije. Moguće izlijevanje goriva izbjeći će se zabranom pretakanja goriva u području zahvata – gradilišta.
- Na području zahvata materijal koji nastaje tijekom čišćenja i izgradnje, nositelj zahvata treba držati na zato predviđenom mjestu zaštićenom od oborinskog (ispiranja) utjecaja.
- Otpad sa spomenutih mjesta treba separirati po vrstama, te transportirati na mjesto predviđeno prostornim planom.

[38] Prema: INSTITUT RUĐER BOŠKOVIĆ (2008): Studija o utjecaju na okoliš luke nautičkog turizma Mandaline, str. 158 - 159

- Ukoliko se među otpadom nalazi i opasan otpad treba ga po pozivu odstraniti institucija zakonski ovlaštena za takvu vrstu posla.
- Na području zahvata smanjiti dizanje prašine polijevanjem vode transportnih pravaca, te ograničiti brzinu kretanja vozila po njima.
- Na području zahvata po mogućnosti dovoziti već gotove materijale, a ne ih tamo obrađivati
- Tijekom morskih radova zaštiti što je više moguće morske organizme na dnu od prekrivanja muljem, sedimentom i pijeskom nepotrebnim širenjem površine djelovanja na morsko dno.
- Buku kao posebni oblik utjecaja na okoliš treba držati pod kontrolom, odnosno smanjiti je na najmanju moguću mjeru.
- U slučaju pronalaska arheoloških nalazišta treba o tome obavijestiti Ministarstvo Kulture, odnosno njihov nadležni konzervatorski odjel.

Jasno je kako je onečišćenje odnosno zagađenje glavni krivac negativnih utjecaja u lukama nautičkog turizma, no kako bi se poštivale mjere zaštite okoliša potrebno je spriječiti i najmanje odbacivanje otpada te time osigurati kvalitetan ekološki standard nautičkih luka luka.

U najznačajnije mjere zaštite okoliša tijekom korištenja nautičkih luka moguće je izdvojiti slijedeće:[39]

- Spriječavanje onečišćenja koja nastaju redovitim radom i odvijanjem života na brodovima
- Kruti otpada će biti držan u za to određenim prikladnim mjestima odakle će ga ovlaštene institucije transportirati do punktova reciklaže ili trajnog smještaja.
- Unutar prostora zahvata postoji djelomično uređen kanalizacijski sustav koji treba priključiti na gradski kolektor.
- Na sustav odvodnje fekalnih otpadnih voda potrebno je priključiti sve sadržaje marine.
- Oborinske vode se prikupljaju površinski preko slivnika i linijskih rešetki, sustavom šahtova i PVC cijevi do separatora i taložnika prije puštanja u more.

[39] Prema: INSTITUT RUĐER BOŠKOVIĆ (2008): Studija o utjecaju na okoliš luke nautičkog turizma Mandaline, str. 160 - 162

- Kod korištenja luke nautičkog turizma posebno je važno zbrinjavanje tehnološki opasnog otpada (stare baterije i akumulatori moraju biti odlagani u posebne nepropusne kontejnere, istrošena ulja i taloge iz separatora čuvati u nepropusnim bačvama, otpadne vode nastale skidanjem boja i pranjem površina obavezno pročistiti na taložnicima i separatorima prije ispusta u more
- Tehnološki neopasan otpad koji se pojavljuje tijekom korištenja zahvata, bilo kopnenog ili morskog izvora, a koji je po svojoj strukturi sličan običnom komunalnom otpada zbrinjavati putem nadležne komunalne organizacije
- Gdje god je to moguće ozelenjavati područje zahvata te urediti drvorede koji osim estetskog dojma vrše ulogu pročiščivača zraka, te smanjenje utjecaja buke.
- Tijekom korištenja luka nautičkog turizma obavezno jadan puta godišnje obaviti čišćenje morskog dna oko pontona, odnosno privezišta zbog, uglavnom neželjenih, ali neizbježnih odbacivanja krutog otpada s brodova.
- Prilikom uplovljavanja brodova koji će biti usidreni u luci valja obavijestiti posade da je zabranjeno koristiti WC na brodovima koji imaju otvoreni sustav ispuštanja otpadnih voda, te ih valja uputiti na korištenje postojeće infrastrukture na obali.
- Zbog mogućeg zagađenja mora, zabranjuje se korištenje deterdženata na brodicama koji nemaju zatvoreni sustav otpadne vode. Također, zabranjuje se pranje brodica deterdžentima, osim u slučaju kada se otpadna voda može pokupiti i deponirati u sustav javne odvodnje na kopnu.

5.2.3. Plava zastava

Plava zastava je svjetski priznata turistička markica koja brojnim turistima služi kao orjentir prilikom odabira neke destinacije. Smatra se najpoznatijim modelom ekološkog odgoja i obrazovanja u smislu brige za more i obalni prostor, a naročito za plaže i marine. Plava zastava za plaže i marine je međunarodni ekološki program zaštite okoliša mora i priobalja, čiji je prvenstveno cilj održivo upravljanje i gospodarenje morem i obalnim pojasom.[40]

Intelektualni vlasnik Plave zastave je Zaklada za odgoj i obrazovanje za okoliš – Foundation for Evironmental Education (skraćeno FEE) koju je utemeljilo Vijeće Europe za potrebe

[40] Udruga Lijepa naša, dostupno na: http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava.html (5.11.2015)

promicanja odgoja i obrazovanja za okoliš na jedinstven način na razini cijele – ujedinjene Europe. [41]

Pravo izlaganja plave zastave imaju samo nautičke luke i plaže koje ispunjavaju osnovna načela ili kodeks ponašanja. Pri tome navode se slijedeći kriteriji:

- Pridržavanje Europske direktive vezano uz kakvoću voda za kupanje
- Otpadne vode i ispusti ne smiju biti činitelji onečišćenja luka i plaža
- U moru ne smije biti vidljiviš onečišćenja (kruti ili tekući otpad – nafta)
- Lokalna zajednica mora imati razrađeni plan u slučaju iznenadnih onečišćenja

Slika 19. Plava zastava



Izvor: http://static.adriatic.hr/data/articles/276_large.jpg (5.11.2015)

Program Plave zastave u Hrvatskoj se aktivno provodi od 1998. Godine, a u 2015. godini na području cijele Hrvatske nagrađeno je 95 plaža te 20 marina. U cilju provedbe programa nastoji se da i preostale plaže i marine ovladaju standardima Plave zastave koja će rezultirati zadovoljstvom svih onih koji promiču održive vidove turizma.
Detaljan popis plaža i marina nagrađenih plavom zastavom u 2015.godini nalazi se u prilogu.

[41] Hrvatsko pomorsko dobro – stručni portal, dostupno na: http://www.pomorskodobro.com/plava-zastava.html (21.12.2015)

6. STRATEGIJA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA RH

Gledajući globalno, turizam je najveća i najraširenija grana na svijetu, no sam razvoj nautičkog turizma unazad nekoliko godina bilježi znatan porast u njegovu razvoju. Vrijednosti i resursi koji predstavljaju čimbenike atraktivnosti hrvatskog nautičkog turizma su visoki faktor razvedenosti obale, povoljna klima, nacionalni parkovi, očuvanost podmorja, čistoća mora, estetske vrijednosti i sl. Sve navedeno čine najvažnije razloge posjeta nautičara Hrvatskoj, od mega jahti do skromnih jedrilica.

Turizam u Hrvatskoj gotovo se u potpunosti oporavio, a posebice nautički turizam postigavši dobre rezultate. No, unatoč dobrim rezultatima, nautički turizam hrvatskoj Jadrana još uvijek nije zauzeo visoku ljestvicu obzirom na raspoloživost resursne osnove. Kako bi se došlo do značajnih promjena u vidu razvoja nautičkog turizma potrebno je poboljšati poslovne rezultate i kvalitetu proizvoda, povećati konkuretnost na tržištu nautičkog turizma, nadvladati slabosti koje su prisutne te ujedno iskoristiti prednosti i prilike, a osobito obratiti pažnju na prezentiranje vlastitih potencijala.

Nadalje, da bi se spriječila ozbiljna prijetnja okolišu potreban je planski i organizirani razvitak koji će upotpuniti zadovoljavajuću razinu ove vrste turizma. 2006. godine izrađena je Studija razvoja nautičkog turizma sa željom osiguranja održivog razvoja, a 2009. godine Vlada Republike Hrvatske donijela je Strategiju razvoja nautičkog turizma RH.

6.1. Misija nautičkog turizma

Misija nautičkog turizma Republike Hrvatske je uspostava kvalitetnog osiguranja svih potrebnih usluga za svakog nautičara kako bi se u potpunosti zadovoljile njegove potrebe.
Osnovna karakteristika sustava nautičkog turizma temelji se u razvoju novih proizvoda u obliku proširenja cjelokupne ponude i usluga stvarajući time konkurentni položaj zemlje u odnosu na druge.

6.2. Vizija i strateški ciljevi

Hrvatski nautički turizam prepoznat je po brojnim konkurentskim prednostima i po obilježjima koja predstavljaju nedostatke. No zbog sve učestalijih i prisutnijih promjena na globalnom tržištu primorenost prilagođavanja istih predstavlja uspješnost tržišnog razvoja.
Vizija nautičkog turizma usmjerena je u odgovornom ponašanju te iskoristivosti ukupnih potencijala i komparativnih prednosti.

Utvrdivši jasno viziju i misiju nautičkog turizma unutar akcijskog plana navedeno je 12 ciljeva za provedbu strategije u kojima su za svaki pojedinačni cilj navedene mjere, aktivnosti, nositelji i rok provedbe.

Temeljni ciljevi su:[42]

1. CILJ : Održivo korištenje i upravljanje resursima
2. CILJ: Revidiranje prostorno – planskih dokumenata za realizaciju scenarija usmjerene izgradnje novih prihvatnih kapaciteta
3. CILJ: 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)
4. CILJ: Uspostava sustava nadzora i upravljanje pomorskom plovidbom
5. CILJ: Opremanje i nadzor plovnih objekata i luka nautičkog turizma uređajima i opremom za zaštitu mora od onečišćenja
6. CILJ: Uspostava integralnog upravljanja s bazom podataka i registrom pomorskog dobra
7. CILJ: Pojednostavljenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva
8. CILJ: Povećanje proizvodnje plovnih objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima – razvoj klastera nautičkog turizma
9. CILJ: Poticanje razvitka postojećih i izgradnja novih remontiranih i servisnih centara
10. CILJ: Jačanje konkurentnosti svih subjekata nautičkog turizma
11. CILJ: Primjena novih tehnologija i ekoloških standarda
12. CILJ: Uspostava sustava kontinuiranog obrazovanja sudionika u nautičkom turizmu

[42] Strategija razvoja nautičkog turizma, dostupno na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf (6.11.2015)

6.3. Konkurentnost nautičkog turizma

Polazeći od razvijenosti ponude nautičkog turizma i prisutnosti potražnje na nautičkom turističkom tržištu moguće je s jedne strane sagledati jake snage koje su osnova za promocijske aktivnosti, kao i s druge strane izazove koji otvaraju nove mogućnosti daljnjeg razvoja ove vrste turizma. Sa sigurnošću se može reći kako Hrvatska od svih zemalja na Mediteranu ima najbolje predispozicije u ekonomskom pogledu, no prihodi od nautičkog turizma još uvijek ne premašuju polovicu onoga što bi moglo.

Za određivanje konkurentnosti nautičkog turizma postoje dvije grupe čimbenika;[43]

- **opći čimbenici**: klimatski uvjeti, ljepota i čistoća mora, ljepota krajolika koja podrazumijeva razvedenost i raznovrsnost obale i otoka uključujući naselja;
- **posebni čimbenici**: prometna dostupnost polazne luke nautičkog turizma u odnosu na glavna tržišta, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe, broj, prostorni raspored i opremljenost luka nautičkog turizma, odnosno mogućnost veza plovnih objekata u lukama nautičkog turizma ili na nautičkom vezu u javnim lukama, ljubaznost i educiranost osoblja, ponuda ostalih sadržaja potrebnih za održavanje i opremanje plovnih objekata za plovidbu, atraktivnost sadržaja na kopnu, kulturna ponuda kao bitni čimbenik turističke pa tako i nautičke ponude, cijene usluga, propisi vezani uz plovidbu i stacioniranje plovnih objekata, porezi i takse.

Opći čimbenici se smatraju nepromjenjivim čimbenicima jer se njihova promjena bazira na dugo razdoblje, dok se posebni smatraju promjenjivima zbog promjena u kratkom razdoblju.

[43] Strategija razvoja nautičkog turizma, dostupno na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf (8.11.2015)

Tablica 9. Stupanj zadovoljstva elementima ponude

Rang*	Elementi ponude	%
1.	Ljepota prirode i krajolika	94,5
2.	Osobna sigurnost	86,2
3.	Stanje broda (ispravnost , uređenost, opremljenot i slično)**	78,9
4.	Uslužnost osoblja u marinama	78,7
5.	Prihvat u marini	78,6
6.	Bogatstvo gastronomske ponude u destinacijama	77,2
7.	Prometna dostupnost polazne luke	75,7
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
11.	Raspoloživost informacija u marinama o turističkoj ponudi destinacije	74,1
12.	Prihvat u zračnoj luci (transfer)**	73,3
13.	Ukupna ponuda za nautičare	71,0
14.	Uređenost ičistoća okoliša u marinama	70,04
15.	Vezovi (širina, ispravnost)	68,9
16.	Vrijednost za novac ukupne ponude za nautičare	67,1
17.	Raznolikopst 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 (blizina 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.	Mogućnost kupnje u marinama	49,3

Izvor: *Institut za turizam, Stavovi i potršnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Zagreb, str. 56*

Tablica 9. prikazuje stupanj zadovoljstva turističke ponude Hrvatskih destinacija i marina/luka. Svi odgovori svrstani su u tzv. rangove zadovoljstva, od vrlo visokog, srednjeg, niskog do vrlo niskog. Prema rezultatima tablice može se uočiti kako su nautičari izrazito zadovoljni samo sa dva spekta; ljepotom prirode i krajolika te osobnom sigurnošću.

Visoko zadovoljstvo nautičari su iskazali za dvanaest elemenata ponude koji se odnose općenito na ponudu marina, te osnovne usluge uključene u ponudu marine. Srednji stupanj zadovoljstva nautičari su iskazali za devet elemenata u koje spada vrijednost za novac,

kvaliteta tehničkog servisa, uslužnost u objektima, sanitarije, te opskrba plovila. Nezadovoljstvo koje su nautičari iskazali odnosi se na nemogućnost kupnje u marinama.

Hrvatska je Mediteranska zemlja, pa je konkurentski krug nautičkog turizma prvenstveno vezan uz susjedne zemlje. Kao najveći konkurentu Hrvatskoj u pogledu nautičkog turizma od strane razvijenosti su Italija, Francuska i Španjolska, a gledano s perspektive atraktivnosti obale izdvajaju se Grčka i Turska.

Tablica 10. Koeficijent razvedenosti odabranih mediteranskih zemalja

ZEMLJA	KOEFICIJENT RAZVEDENOSTI
Španjolska	2,62
Francuska	4,54
Italija	3,48
Grčka	13,7
Turska	3,12
Hrvatska	11,15

Izvor: Izrada autorice prema: Akcijski plan razvitka nautičkog turizma Splitsko – dalmatinske županije, Hrvatski hidrografski institut u Splitu, str. 22

Iz tablice 10. može se zaključiti kako je Hrvatska drugoplasirana zemlja po koeficijentu razvedenosti obale odmah iza Grčke. No, unatoč izraženoj dinamici razvoja nautičkog turizma rezultati nisu usporedni sa mogućnostima i pogodnostima hrvatske obale koje još uvijek nisu u pravoj mjeri valorizirane i prepoznate.

Na temelju istraživanja TOMAS NAUTICA jahting, nautičari su na temelju elemenata turističke ponude navodili jeli u Hrvatskoj „bolje“ ili „lošije“ u odnosu na konkuretsku zemlju Italiju. Hrvatska je „bolje“ ocijenjena u odnosu od Italije kada je riječ o prirodi i očuvanosti krajolika, čistoći mora i mjesta kao i u socijelanim elementima ponude što uključuje imidž zemlje, osjećaj sigurnosti i gostoljubljivost. U usporedbi sa Italijom Hrvatska je lošije ocijenjena u elementima nautičke i ugostiteljske ponude. Vrijednost za novac ukupne nautičke ponude također je ocijenjena boljom u usporedbi s Italijom.

6.4. SWOT analiza

Za prepoznavanje ključnih problema nautičkog turizma postavlja se SWOT analiza. Riječ je o vrlo poznatoj analizi, a sam naziv SWOT akronim je od riječi: Strenghts, Weaknesses, Opotunities i Threats, što u prijevdu znači snage, slabosti, prilike i prijetnje.

SWOT analiza koristan je alat kojim se na jednostavan i strukturiran način obzirom na stanje i trendove razvoja nautičkog turizma ukazuje na moguće prilike, odnosno prijetnje koje dolaze iz neposrednog okruženja. Vrlo je važno napomenuti kako SWOT analiza može imati snažan utjecaj u unaprijeđenju turizma uz ostvarenje konkurentske prednosti.

Tablica 11. SWOT analiza nautičkog turizma u Hrvatskoj

PREDNOSTI	NEDOSTACI
- Prirodne ljepote, čisto more - Razvedena obala - Brojni otoci - Povoljna klimatska obilježja - Prirodne atrakcije (NP, PP) - Biološka raznolikost - Ekološki očuvan krajolik i podmorje - Neizgrađenost obale - Osobna sigurnost Sigurnost plovidbe - Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta) - Prometna povezanost/dostupnost - Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti) - Tradicija u turističkoj djelatnosti - Gostoljubivost - Kvalificirani kadrovi - Nautička infrastruktura (luke nautičkog turizma) - Pomorska tradicija - Visokoškolsko obrazovanje za pomorstvo i turizam - Mogućnost proširenja postojećih luka i lučica - Prostorne mogućnosti za izgradnju novih luka nautičkog turizma	- Nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma (nedovoljan broj vezova) - Nedostatak vezova za veće jahte - Sadržaj ponude u marinama i razina usluge - Razina tehničke usluge u marinama - Izražena sezonalnost potražnje - Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga - Vrijednost za novac - Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada - Nedovoljna educiranost - Nedostatak obrazovnih / strukovnih institucija - Neusklađenost zakonskih propisa - Administrativne prepreke - Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma - Nepovezanost elemenata sustava
PRILIKE	PRIJETNJE
- Ulazak u EU/otvaranje jedinstvenog tržišta - Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa tako i u nautičkom (rast potražnje za vezovima) - Trendovi u turizmu (bliske destinacije, lako dostupne, sigurne, zaštićena priroda, visoki zdravstveni standardi) - Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija - Otvaranje novih tržišta - Daljnje unapređenje prometne dostupnosti (izgradnja prometne infrastrukture „low cost carriers“ itd.) - Klimatski uvjeti povoljni za značajno proširenje sezone - Očekivana stabilnost u regiji - Razvoj domaće male brodogradnje - Razvoj ekoturizma - Porast kvalitete ostale turističke ponude - Strana ulaganja	- Nekontroliran razvoj nautičkog turizma (gubitak atraktivnosti proizvoda) - Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.) - Zagađenje okoliša - Preizgrađenost obale - Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja bioraznolikosti - Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa - Politička nestabilnost regije - Terorizam - Pojava novih zaraznih bolesti - Poremećaji na emitivnim tržištima - Neodgovarajuća privatizacija

Izvor: Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, dostupno na: http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf str. 95 – 96 (8.11.2015)

Jedna od najvažnijih prednosti nautičkog turizma svakako su prirodne ljepote, čisto more, razvedenost obale, bogatstvo flore i faune te povoljna mediteranska klima. Navedene prednosti pogoduju razvoju nautičkog turizma, što u konačnici predstavlja osnovni motiv nautičarima i brojnim drugim turistima pri odabiru destinacije.

Pored niza navedenih prednosti kojima se upotpujuje nautička turistička ponuda prisutni su i nedostaci. Jedan od najvećih nedostataka je svakako nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma. Naime, problem se javlja u neravnoteži ponude i potražnje, odnosno potražnja u nautičkom turizmu sve je više izraženija od ponude što uključuje potražnju za stalnim i tranzitnim vezovima. Potrebno je dati naglasak kako Jadranska obala ima sve potrebne mogućnosti za izgradnju novih luka nautičkog turizma, no tome treba pristupiti s velikom pažnjom imajući u vidu zaštitu prirodnih resursa kako ne bi došlo do neželjenog narušavanja.

Poseban doprinos razvoju nautičkog turizma vidljivo je iz vanjskih čimbenika, odnosno prilika dajući naglasak na povećanje kvalitete turističke ponude, daljnjem unaprijeđenju prometne dostupnosti, porastu potražnju u vezovima kao i razvoju brodogradnje u regijama. Prihvaćanjem prilika iz okruženja moguće je učvrstiti prednosti, a upravo su prednosti ključne komponente za određivanje konkurentnosti nautičkog turizma.

Unatoč brojnim prednostima, nedostacima i prilikama, nautički turizam susreće se s nekim od prijetnja poput zagađenja okoliša, preizgrađenosti obale, neodgovarajućom privatizacijom kao i mogućim sukobom interesa s ostalim korisnicima resursa koja može biti jedan od razloga otežanog daljnjeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.

6.5. TOWS matrica

Budući da SWOT analiza ne pokazuje veze između vanjskih i unutarnjih čimbenika, potrebno je izraditi TOWS matricu. TOWS matrica je okvir za identifikaciju prijetnji i prilika u vanjskom okruženju te procjena slabosti i snaga u unutarnjem okruženju. Naziv TOWS akronim je od riječi (T) Threats, (O) Opportuinites, (W) Weakness i (S) Straights. Ona je zapravo varijacija SWOT analize.

Tablica 12. Tows matrica nautičkog turizma Hrvatske

	SNAGE - prirodne ljepote, čisto more - Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta) - Prometna povezanost/dostupnost - Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti)	**SLABOSTI** - Nedostatak vezova za veće jahte - Sadržaj ponude u marinama i razina usluge - Razina tehničke usluge u Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma - Nepovezanost elemenata sustava marinama
PRILIKE - Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija - Otvaranje novih tržišta - Daljnje unapređenje prometne dostupnosti (izgradnja prometne infrastrukture „low cost carriers“ itd.) - Klimatski uvjeti povoljni za značajno proširenje sezone - Razvoj ekoturizma - Porast kvalitete ostale turističke ponude	**MAXI – MAXI strategija** - prilika za razvoj novih luka - povoljan geografski položaj za daljnju izgradnju infrastrukture	**MINI – MAXI strategija** - minimiziranjem masovnosti nautičkog turizma utječe se na ekološku održivost - oblikovanje jasnog strateškog usmjerenja za razvoj nautičkog turizma - razvoj programa ekološke održivosti
PRIJETNJE - Nekontroliran razvoj nautičkog turizma (gubitak atraktivnosti proizvoda) - Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja bioraznolikosti	**MAXI – MINI strategija** - jači utjecaj na kvalitetu zbog konkurencije susjednih zemalja - izgradnja imidža	**MINI – MINI strategija** - poradi očuvanosti prostora minimizirati/ograničiti kapacitet vezova u pojednim lukama

Izvor: vlastita izrada autorice (12.11.2015)

Nakon identifikacije snaga, slabosti, prilika i prijetnji pristupa se vrednovanju usklađenosti internih i eksternih elemenata analize. Na taj način oblikuju se četiri grupe strateških preporuka:

- korištenje snaga kako bi se iskoristile prilike;
- korištenje snaga kako bi se suočili s prijetnjama;
- razvijanje slabosti kako bi se mogle iskoristiti prilike;
- razvijanje slabosti kako bi se obranilo od prijetnji ili ih se izbjeglo

U cilju najboljeg iskorištavanja snaga u odnosu na iskazane prilike prepoznati su prostorni uvijeti za razvoj nautičkog tuizma koji su ključni elementi u pogledu razvoja novih nautičkih luka. U svrhu pregledavanja slabosti nautičkog turizma treba iskoristiti prilike kako bi se minimizirala masovnost nautičkog turizma koja negativno utječe na ekološku održivost, a oblikovanjem jasnog strateškog usmjerenja omogućuje se učinkovitija zaštita okoliša u kontekstu održivog razvoja. Unatoč dobrim snagama koje karakteriziraju nautički turizam, kao prijetnje navode se nekontrolirani razvoj, odnosno gubitak atraktivnosti nautičkog turističkog prostora kao i nedovoljna svijest o potrebi zaštite okoliša. Shodno tome, sustavnim i kvalitetnim prostornim planiranjem može se spriječiti pretjerana gradnja, te se na taj način stanje može svesti u granice održivosti. Daljnjim razvojem obalnih prostora uz prateću infrastrukturu, Hrvatska stječe imidž kojom postaje sve privlačnija destinacija u odnosu na konkurentne zemlje. Razvijanjem slabosti nautičkog urizma može se pozitivno utjecati na nekontrolirani razvoj te na taj način pozitivno utjecati na očuvanje luka nautičkog turizma kojim bi se ograničio udio vezova u cilju očuvanja obalnog područja. Nutički turizam potrebno je razvijati u granicama prihvatljivog opterećenja računajući pri tome na postojanje očuvanog i prirodnog ambijenta kao prednosti hrvatskog prostora.

Obzirom da je u radu dana polazna hipoteza (Ho) čiji je naglasak dan na atraktivnost i perspektivan oblik cjelokupne nautičko – turističke ponude ukupnog razvoja, autorica pridaje važnost analizirajući snage hrvatskog turizma koje su prepoznate u Maxi – maxi strategiji. Naime, Hrvatska posjeduje idealne uvjete za razvitak nautičkog turizma te niz komparativnih prednosti u odnosu na druge konkurentske nautičko – turističke zemlje. Te prednosti se ogledaju osim u osebujnosti i jedinstvenosti dinamičnog krajolika i razvedenosti obale u povoljnom geografskom položaju zemlje koja predstavlja temelj za daljnju izgradnju infrastrukture. Ovim radom potvrđena je hipoteza (H0) da je nautički turizam sastavni dio

turističke ponude te se njegovom razvoju posvećuje značajna pozornost zbog svog udjela u Hrvatskoj čime je ostvareno 716,6 milijuna kuna prihoda u 2014 godini što rezultira 4,4 posto više nego u prethodnoj godini. Hrvatska ima brojne pogodnosti za razvoj, a to potiče nautičare da posjećuju naše područje, a to su osobe veće platežne moći što izravno utječe na prepoznatljivost imidža destinacije, a s druge strane pomaže pri repozicioniranju cjelokupne turističke, visokokvalitetne i inovativne ponude Republike Hrvatske.

Iz slijedeće pothipoteze (H1) navodi se da je strategija nautičkog turizma okvir za konkretne buduće aktivnosti, što se ovim radom i potvrđuje. Naime, strategija razvoja definirana je kroz viziju, ciljeve i mjere razvoja, a geografski položaj, veličina i kapaciteti osnova su uspješnog i kvalitetnog razvoja. Cilj uspješne strategije krije se zapravo u ostvarenju komunikacije s turističkim tržištem. Razvoj nautičkog turizma koji je koncipiran na strateškom planiranju omogućuje da Hrvatska kao nautička destinacija postane jedna od najatraktivnijih prostora u turizmu budućnosti kao i najjači adut za turistički plasman nautičkog tržišta. Strategija razvoja turizma prepoznaje vrijednosti prirodnih resursa u Republici Hrvatskoj na način da se ukazuje na potrebu uravnoteženog razvoja i gospodarenja obalnim i morskim prostorom. Sve aktivnosti, planovi i ciljevi značajno pridonose perspektivi nautičkog turizma, te njegovu multiplikativnom utjecaju na sveukupni hrvatski turizam, kao i cjelokupno gospodarstvo.

Posljednja pothipoteza (H2) koja se u radu navodi da su luke nautičkog turizma temeljni infrastrukturni objekti i ključni nositelji razvoja, potvrđena je. Za daljnje ulaganje i izgradnju luka nautičkog turizma Hrvatska ima povoljne uvijete, a njihov prioritet su lokacije koje ispunjavaju mogućnost ostvarenja više kvalitete usluge u kojem dominira prepoznatljivost, dostupnost suvremenih oblika prometa, te lokacije s mogućnošću cijelogodišnjeg korištenja usluga. Cjelokupna izgradnja infrastrukture kao i razvoj novih luka bitno doprinosi promociji hrvatskog nautičkog tržišta, no ono što je usko povezano uz luke nautičkog turizma je svakako koncepcija održivosti, koja se temelji na izgrađivanju ekološke podobne infrastrukture i usmjeravanju korisnika obalnih resursa na put održivog razvoja i spriječavanju mogućih devijacija. Sukladno načelima održivog razvoja u cilju zaštite okoliša utvrđujuju se osnovni kriteriji pri kojima Hrvatska nužno provodi potrebne mjere i aktivnosti prilikom korištenja i izgradnje luka nautičkog turizma.

ZAKLJUČAK

Hrvatska je jedna od najljepših obala na Mediteranu sa mnoštvom otoka koja je ekološki očuvana sa blagom mediteranskom klimom te postaje sve snažnije turističko odredište koje privlači turiste tijekom cijele godine. Polazeći od radne hipoteze (Ho), sa sigurnošću se može potvrditi činjenica kako je nautički turizam zasigurno jedan od rastućih segmenata maritimnih djelatnosti u razvoju Hrvatskog turizma s ciljem postizanja sve veće konkurentnosti. Značajan udio u ukupnom svjetskom turizmu bilježi upravo nautički turizam koji se smatra glavnim čimbenikom svjetskog pomorskog sustava. Naime, riječ je selektivnoj vrsti turizma koja obuhvaća plovidbu i boravak turista na plovilima bilo ono u osobnom vlasništvu ili najmu (charteru), pa je stoga ono pogodnije za osobe veće platežne moći. Nutički turizam pojava je koja svojom kompleksnošću i multifunkcionalnom prirodom sve više privlači mnoštvo nautičkih turista.

Smještaj na Jadranskoj obali daje Istri izrazite komparativne prednosti za razvoj nautičkog turizma, kao što su: blizina emitivnih tržišta, prirodni resursi koji su posebno važni za aktivnosti u nautičkom turizmu, razvedenost obale, pogodna klima, povoljni vjetrovi, zaštićene uvale, raznolikost prirodnog, pomorskog i podmorskog pejzaža, raspored malih i većih naselja te luka i lučica koje omogućavaju krstarenje u malim plovnim jedrilicama, pogodan geografski položaj prema turistički emitivnim zemljama Europe i drugo. U Istri se danas nalazi 14 marina, međutim, smještajna ponuda nautičkog turizma ne prati ukupne mogućnosti razvoja ovog segmenta turističkog proizvoda Istre, što predstavlja ograničavajući čimbenik njegovog jačeg prodora na inozemno tržište. Što se tiče perspektive razvoja nautičkog turizma Istarske županije, zbog uvođenja novih projekata koji su u planu za realizaciju u budućnosti (izgradnja nove ACI marine Rovinj i izgradnja novog hotela), očekuje se da će grad Rovinj zajedno sa cijelom regijom ozbiljno konkurirati u elitno nautičko središte.

Kvaliteta marina u Republici Hrvatskoj određuje se brojem sidara i poprimanjem kategorizacije, a u 2015. godini Plavom zastavom nagrađeno je 3 marine na području Istarske županije, što je potvrđeno od visokog ekološkog statusa hrvatskih marina.

Obzirom da je Mediteran cilj većine turističkih putovanja u Europi, a da su potrebe i motivi nautičkog turističkog avanturizma sve realniji, prioritete budućeg razvitka treba temeljiti upravo na tim elementima.

Održivi razvoj zahtjeva dinamičnu ravnotežu turista sa ciljanom prirodom, jer svaka promjena u bilo kojem elementu sustava može izazvati posljedice. Izgradnja nautičke infrastrukture predstavlja dugoročni karakter, a kvalitetno planiranje unutar prostora jedan je od preduvjeta za dugoročan, kvalitetan i održiv razvoj turizma. U zaključnim razmatranjima ovog rada evidentno je kako razvoj nautičkog turizma direktno utječe na ekonomsku i društvenu strukturu te je dokazano radnim pothipotezama (H1) I (H2) kako se za uspješan razvoj mora imati dobro osmišljen strategijski plan kako bi se postavili kvalitetni temelji za njegov daljnji razvoj, a osnovni cilj u svrhu njegova razvitka je održivost korištenja i upravljanja rsursima.

Za budući razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj nužno je dizajniranje nautičko–turističkog proizvoda u svrhu maksimalnog zadovoljavanja potreba nautičara. S obzirom da su nautičari uglavnom gosti veće platežne moći njihove želje i zahtjeve treba uskladiti te s tim vrednovati. Cijena mora izražavati vrijednost odnosno kvalitetu pružene usluge, dok razina usluge ne smije biti slabija od one u konkurentnim zemljama. Kvalitetna ponuda nautičkog turizma i njezino adekvatno prezentiranje na turističkom tržištu može poboljšati položaj Hrvatske na inozemnom turističkom tržištu.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Črnjar, M., Črnjar, K.(2009): Menadžment održivog razvoja, ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Rijeka
2. Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, EKOKON d.o.o., Split
3. Jadrešić, V.(2010): Janusovo lice turizma – od masovnog do selektivno – održivog turizma, Plejada d.o.o. Zagreb
4. Krleža, M. (1990): Pomorski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb
5. Luković, T., Gržetić, Z. (2007): Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i Europskog dijela Mediterana, Hrvatski hidrografski institut (HHI), Split
6. Rječnik turizma (2001): Zagreb MASMEDIA d.o.o., Zagreb
7. Šamanović, J. (2002): Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split
8. Šamanović, J., Luković, T. (2007): Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split

ČASOPISI I ČLANCI:

1. Akcijski plan razvitka nautičkog turizma Splitsko – dalmatinske županije, Hrvatski hidrografski institut u Splitu
2. Dundović, Č., Kovačić, M.: Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka, Pomorski zbornik, Vol.42 No.1 Svibanj 2004
3. Institut Ruđer Bošković (2008): Studija o utjecaju na okoliš luke nautičkog turizma Mandaline
4. Institut za turizam, Stavovi i potršnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Zagreb
5. Kovačević, M., Gržetić, Z., Dundović, Č.: Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, Naše more, Znanstveno stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.53 No.3-4, Listopad 2006

6. Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj, pregledni rad, Naše more, Znanstveno – stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.54 No.3 – 4, Listopad 2007
7. Luković, T.: Nautički turizam Europe: kako ga definirati i razvrstati? Izvorni znanstveni članak, Acta Turistica Nova, Vol.1. No.2. Listopad 2007
8. Luković, T.: Nutički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58 No.11, Prosinac 2007
9. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., Hrvatski hidrografski institut sa suradnicima, Zagreb, 2008
10. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006.
11. Vojvodić, K.: Razvoj tržišta riječnih krstarenja, Naše more, Znanstveno - stručni časopis za more i pomorstvo, Vol.55 No. 1 – 2, Lipanj 2008

INTERNET IZVORI:

1. Adriatic Croatia International Club, dostupno na: http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-marina-pomer/
2. Državni zavod za statistiku, Nutički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2014., dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2014/04-03-04_01_2014.htm
3. file:///C:/Users/Igor/Downloads/Programma%20di%20sviluppo%20del%20-Distretto%20Produttivo%20della%20Nautica%20da%20Diporto-%20(1).pdf
4. Hrvatsko pomorsko dobro – stručni portal, dostupno na: http://www.pomorskodobro.com/plava-zastava.html
5. http://connectotravel.com/static/files/croatia/marina-veruda-croatia.jpg
6. http://croatia.hr/Images/t900x600-8118/ACI-Pula-009.jpg
7. http://croatia.hr/Images/t900x600-8123/ACI-Umag-002.jpg
8. http://hr.lagunaporec.com/datastore/imagestore/original/1319116725Marina-parentiumT.jpg
9. http://r-ec.bstatic.com/images/hotel/840x460/294/29410618.jpg
10. http://static.adriatic.hr/data/articles/276_large.jpg
11. http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-marina-rovinj/

12. *http://www.adriaticsailor.com/admin/_upload/_/_vijesti/marina_vrsar.jpg*
13. http://www.esys.org/rev_info/Kroatien/Vrsar_Bergsicht-hq.jpg
14. http://www.fereli.hr/media/12147/cervar_359x261.jpg
15. http://www.funtana.com/smjestaj/marina-funtana/
16. *http://www.hrvatska-charter-jedrenje.com.hr/charter/croatia/croatia-charter/aci-marina-split/aci-marina-split_0001_v.jpg*
17. http://www.jutarnji.hr/multimedia/archive/00946/marina_rovinj_946130S1.jpg
18. *http://www.marinaempuriabrava.com/files/image/imatge_dreta_1/0_1.jpg*
19. http://www.medulinriviera.info/images/cache/main/tzom/4/33/10012/aci_pomer_novo_2011_1b.jpg
20. http://www.medulinriviera.info/images/cache/main/tzom/4/33/10012/aci_pomer_novo_2011_1b.jpg
21. http://www.pagineazzurre.com/
22. *http://www.smokvina.hr/common/a6/s/16808/marina_kastela_01.jpg*
23. http://www.zakon.hr/z/343/Zakon-o-pru%C5%BEanju-usluga-u-turizmu
24. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, dostupno na: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=876
25. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, dostupno na: http://www.mint.hr/default.aspx?ID=2505
26. Poslovni dnevnik: Kornati i Krka privlače nautičare iz cijelog svijeta, dostupno na: http://www.poslovni.hr/after5/kornati-i-krka-privlace-nauticare-iz-cijelog-svijeta-250266#
27. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=8223
28. Strategija razvoja nautičkog turizma, dostupno na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf
29. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, dostupno na: http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf str. 95 – 96
30. Udruga Lijepa naša, dostupno na: http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava.html
31. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje, dostupno na: http://www.propisi.hr/print.php?id=6547

32. Ustav Republike Hrvatske, dostupno na: http://www.zakon.hr/z/94/Ustav-Republike-Hrvatske
33. Zakon o pružanju usluga u turizmu, dostpno na: http://www.zakon.hr/z/343/Zakon-o-pru%C5%BEanju-usluga-u-turizmu

POPIS SHEMA, TABLICA I SLIKA

Shema 1. Subjekti nautičkog turizma.....5
Shema 2. Model nautičkog turizma.....12
Shema 3. Nautička turistička ponuda.....18

Tablica 1. Pokazatelji razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj za razdoblje 2003 – 2014. godine.....9
Tablica 2. Kapaciteti luka nautičkog turizma za razdoblje 2010 – 2014. godine.....9
Tablica 3. Dob nautičara.....17
Tablica 4. Duljina boravka.....22
Tablica 5. Elementi kategorizacije luke nautičkog turizma.....34
Tablica 6. Luke nautičkog turizma u 2014. godini.....35
Tablica 7. Broj plovila na stalnom vezu i tranzitu u lukama nautičkog turizma, stanje 31. prosinca 2014. godine.....36
Tablica 8. Popis marina u Istarskoj županiji u 2015. godini.....38
Tablica 9. Stupanj zadovoljstva elementima ponude.....58
Tablica 10. Koeficijent razvedenosti odabranih mediteranskih zemalja.....59
Tablica 11. SWOT analiza nautičkog turizma u Hrvatskoj.....61
Tablica 12. Tows matrica nautičkog turizma Hrvatske.....63

Slika 1. Sidrište.....28
Slika 2. Privezište.....28
Slika 3. Suha marina.....29
Slika 4. Marina Kaštela – otvoreni tip marine.....31
Slika 5. Marina Vrsar – poluuvučeni tip marine.....31
Slika 6. Marina Split – uvučeni tip marine.....32
Slika 7. Marina Empuriabrava – potpuno uvučeni tip.....32
Slika 8. Marina Umag.....39
Slika 9. Marina Parentium/Poreč.....40
Slika 10. Marina Veruda.....40

Slika 11. Marina Pomer.....41
Slika 12. ACI marina Pula.....42
Slika 13. ACI marina Rovinj.....42
Slika 14. Marina Červar.....43
Slika 15. Marina Funtana.....44
Slika 16. Marina Vrsar.....44
Slika 17. Marina Nautica.....45
Slika 18. Nova ACI marina Rovinj.....46
Slika 19. Plava zastava.....54

PRILOZI:

POPIS PLAŽA U ISTARSKOJ ŽUPANIJI NAGRAĐENIH PLAVOM ZASTAVOM U 2015. GODINI

ISTRATURIST UMAG d.d.

1. Plaža „Katoro“, Umag
2. Plaža „Kanova“, Umag
3. Plaža „Laguna – Stella maris“, Umag

LAGUNA NOVIGRAD d.d.

4. Plaža autokampa „Mareda“, Novigrad
5. Plaža autokampa „Sirena“, Novigrad
6. Plaža hotela „Maestral“, Novigrad

GRAD POREČ

7. Plaža „Špadići – Materada“, Poreč
8. Plaža „Donji Špadići“, Poreč
9. Plaža „Gradsko kupalište“ Poreč

PLAVA LAGUNA d.d. POREČ

10. Plaža naturističkog centra „Ulika“ , Poreč
11. Plaža hotela „Laguna Materada“, Poreč
12. Plaža hotelskog naselja „Bellevue“ , Poreč
13. Plaža hotela „Laguna Galijot“, Poreč
14. Plaža hotela „Laguna Parentium“, Poreč
15. Plaža hotela „Lotosi“, Poreč
16. Plaža hotela „Delfin“, Poreč
17. Plaža autokampa „Zelena laguna“, Poreč
18. Plaža autokampa „Bijela uvala“, Poreč VALAMAR RIVIERA d.d.
19. Plaža „Valeta“A/C Lanterna, Tar-Vabriga
20. Plaža „Crnika“ Lanterna, Tar-Vabriga
21. Plaža „Galeb“A/C Solaris, Tar-Vabriga
22. Plaža „Oliva“, Poreč

23. Plaža „Brulo“, Poreč
24. Plaža autokampa „Istra“, Vrsar - Funtana
25. Plaža „Vala“ Vrsar MAISTRA d.d. ROVINJ
26. Plaža autokampa „Valkanela“, Vrsar
27. Plaža turističkog naselja „Belvedere“, Vrsar
28. Plaža autokampa „Porto Sole“, Vrsar
29. Plaža naturističkog centra „Koversada“, Vrsar
30. Plaža Sv. Andrija „Crveni otok“, Rovinj
31. Plaža „Zabavni centar“ T.N. „Villas Rubin“, Rovinj
32. Plaža autokampa ″Polari″, Rovinj
33. Plaža TN „Amarin“, Rovinj
34. Plaža autokampa „Veštar“, Rovinj

INDUSTRIAL PROJECTS d.o.o.
35. Plaža „Bi-val“, Faţana ARENATURIST d.d.
36. Plaža „Ambrela“, Pula
37. Plaža „Brioni“, Pula
48. Plaža „Histria“, Pula

GRAD LABIN
39. Plaža „Maslinica“, Rabac
40. Plaža "Lanterna" , Rabac
41. Plaža "St. Andrea", Rabac
42. Plaža "Girandella", Rabac

POPIS MARINA U ISTARSKOJ ŽUPANIJI NAGRAĐENIH PLAVOM ZASTAVOM U 2015. GODINI

PLAVA LAGUNA d.d. POREČ
1. Marina „Parentium“, Poreč

TEHNOMONT DD
2. „Tehnomont- Marina Veruda“ , Pula

ACI CROATIA INTERNATIONAL CLUB d.d. OPATIJA

3. ACI-marina „Umag