Nautički turizam na području Splitsko-dalmatinske županije s osvrtom na održivi razvoj

Mijić, Hana

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **The University of Applied Sciences Baltazar Zaprešić / Veleučilište s pravom javnosti Baltazar Zaprešić**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:129:778903

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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

Repository / Repozitorij:

Digital Repository of the University of Applied Sciences Baltazar Zaprešić - The aim of Digital Repository is to collect and publish diploma works, dissertations, scientific and professional publications





VELEUČILIŠTE

s pravom javnosti

BALTAZAR ZAPREŠIĆ

Biograd na Moru

Poslovanje i upravljanje

HANA MIJIĆ

NAUTIČKI TURIZAM NA PODRUČJU SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE S OSVRTOM NA ODRŽIVI RAZVOJ

STRUČNI ZAVRŠNI RAD

Biograd na Moru, 2020. godine

VELEUČILIŠTE

s pravom javnosti

BALTAZAR ZAPREŠIĆ

Biograd na Moru

Preddiplomski stručni studij

Poslovanje i upravljanje

NAUTIČKI TURIZAM NA PODRUČJU SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE S OSVRTOM NA ODRŽIVI RAZVOJ

Mentor:

dr. sc. Pavao Ivić, v.pred.

Student:

Hana Mijić

Naziv kolegija:

Ekonomika troškova

JMBAG studenta:

0234056474

Biograd na Moru, listopad 2020.

SADRŽAJ

1. UVOD....1
2. OPĆENITO O RAZVOJU NAUTIČKOG TURIZMA....2
2.1. Pojam nautički turizam....2
2.2. Oblici nautičkog turizma....3
2.3. Činitelji razvoja nautičkog turizma....4
2.4. Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj....5
3. NAUTIČKI TURIZAM I ODRŽIVI RAZVOJ....7
3.1. Pojam održivog razvoja....7
3.2. Politika održivog razvoja turizma....9
3.3. Standardi održivog razvoja nautičkog turizma....11
3.4. Ekološki i ekonomski aspekti razvoja nautičkog turizma....12
4. ANALIZA STANJA NAUTIČKOG TURIZMA U SPLITSKO-DALMATINSKOJ ŽUPANIJI....14
4.1. Strateški okvir održivog razvoja nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji….....14
4.2. Analiza postojećeg stanja nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije....17
4.2.1. Konkurentnost ponude i obilježja potražnje....17
4.2.2. Analiza postojećih luka i marina....20
4.2. SWOT analiza nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije....24
5. ZAKLJUČAK....26
IZJAVA....27
LITERATURA....28
POPIS SLIKA I TABLICA....30

Sažetak

Republika Hrvatska je poželjna nautička destinacija zbog svojih prirodnih ljepota te povijesnih i kulturnih vrijednosti. Kako trend razvoja turizma prati i trend razvoja nautičkog turizma, njegova je dugoročna održivost sve češće tema u stručnim i znanstvenim krugovima, ali i u okviru javnih rasprava povezanih s izradom razvojnih strategija na nacionalnoj razini. Nautički turizam posljednjih nekoliko godina ostvaruje rekordne gospodarske rezultate, što otvara pitanje održivosti njegovog daljnjeg razvoja. Izgradnja marina, prekomjerni kapaciteti, kao i negativan utjecaj ne biljni i životinjski svijet, aspekti su koje treba uzeti u obzir kod daljnjeg razvoja nautičkog turizma. Od navedenog problema kreće i tema istraživanja u ovom radu, a to je razvoj nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije u okvirima održivosti.

Ključne riječi: turizam, nautički turizam, održivi razvoj, Splitsko-dalmatinska županija

Summary

The Republic of Croatia is a desirable nautical destination because of its natural beauties and historical and cultural values. As the trend of tourism development is accompanied by the trend of development of nautical tourism, its long-term sustainability is increasingly a topic in professional and scientific circles, but also in the context of public discussions related to the development strategies development at the national level. Nautical tourism has achieved record economic results in recent years, which raises the question of the sustainability of its further development. The construction of marinas, overcapacity, and the negative impact of non-flora and fauna are aspects that should be taken into account in the further development of nautical tourism. The topic of the research in this paper is the development of nautical tourism in the Split-Dalmatia County in terms of sustainability.

Key words: tourism, nautical tourism, sustainable development, Split-Dalmatia County

1. UVOD

Kao jedan od značajnih oblika selektivnog turizma u Republici Hrvatskoj posebno se ističe nautički turizam. Ovaj oblik turizma donedavno se smatrao elitnim oblikom turizma pa je samim time bio rezerviran za imućnije turiste. No, posljednjih godina, promjenama trendova na turističkom tržištu i sve većoj dostupnosti, nautički turizam postaje poželjan i dostupan oblik turizma svima koji od ljetovanja traže više od standardne ponude sunca i mora. Iako su pozitivni gospodarski učinci nautičkog turizma neupitni, on sve više postaje jedna od gorućih tema u području zaštite okoliša. Izgradnja marina i devastacija obale, prekomjerna kapacitiranost, negativan utjecaj na morsku floru i faunu, samo su neki od mogućih negativnih učinaka nautičkog turizma na okoliš.

Zbog svojih komparativnih prednosti, Splitsko-dalmatinska županija izrazito je poželjna turistička destinacija za nautičare. Ovakva situacija destinaciji otvara nove razvojne mogućnosti, no istovremeno se javlja i problem nekontroliranog razvoja koji dugoročno može naštetiti destinaciji.

2. OPĆENITO O RAZVOJU NAUTIČKOG TURIZMA

Promatrano na globalnoj razini, nautički se turizam posljednjih 20-ak godina vrtoglavo razvijao, da bi se kao tema u stručnim i znanstvenim krugovima aktualizirao prije 10-tak godina. U ovom poglavlju daje se teorijski uvid u pojam i oblike nautičkog turizma. Također, u poglavlju su definirani činitelji razvoja nautičkog turizma te je dan uvid u razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.

2.1. Pojam nautički turizam

Nautički je turizam jedan od selektivnih oblika turizma, a s obzirom na njegovu povezanost s morem i plovidbom njegovo je definiranje složeno. „Potpuno određenje pojma nautičkog turizma pretpostavlja uzimanje u obzir svih elemenata koji ga uvjetuju i definiraju“ (Luković, 2007: 689).

Prema Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma „nautički turizam je vrsta turizma u kojoj je glavni motiv putovanja plovidba, odnosno s njom povezani doživljaji na vodi i kopnu“.

Etimološki objašnjeno, nautički turizam nastao je iz dva pojma: nautički i turizam, gdje pojam nautički dolazi iz grčke riječi naus koja označava brod, lađu ali i vještinu plovidbe. Suvremeno značenje riječi nautika ili navigacija predstavlja „skup praktičnih i teoretskih znanja i vještina potrebnih voditelju plovila da bi sigurno i uspješno preveo plovilo morem, od polazišne do odredišne luke.“ U širem smislu, riječ nautika označava pomorstvo, a upravo iz tog razloga u međunarodnoj se literaturi ali i praksi za nautički turizam zapravo sve više koristi pojam yachting tourism umjesto pojma nautical tourism (Luković, 2007: 690). Yachting tourism sve više koristi iz razloga što sam pojam jahta jače vezuje nautički turizam uz turističku umjesto uz pomorsku djelatnost.

Nautički se turizam ne bi trebao vezati uz gospodarsku pomorsku djelatnost, jer se ipak radi o turističkoj djelatnosti po svim kriterijima, pa se i njegovo definiranje treba promatrati u kontekstu opće definicije turizma (Luković, 2012: 399).

Prema Rječniku turizma (2001: 235), u Republici Hrvatskoj "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." S obzirom da se ovaj diplomski rad bavi nautičkim turizmom u Republici Hrvatskoj, važno je spomenuti i definiciju nautičkog turizma prema Zakonu o turističkoj djelatnosti (NN, 1996): „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."

Luković i Gržetić (2007: 33) nautički turizam definiraju kao „multifunkcionalnu turističku djelatnost s veoma izraženom pomorskom komponentom" što je jednostavna, precizna i praktična definicija koja se može koristiti u daljnjoj analizi u ovom radu.

2.2. Oblici nautičkog turizma

Podjela nautičkog turizma obuhvaćena je s više kriterija, a kao najrelevantniji navode se: veličina plovila, vlasništvo broda, motivi i organizacija plovidbe (Šamanović, 2002:105). Prema veličini plovila postoji „veliki", odnosno brodski nautički turizam koji se primarno obavlja na trajektima, hotelima, putničkim brodovima, putničko-teretnim brodovima, te na hidrokrilnim brodovima i lebdjelicama[1]. Prema veličini plovila nadalje postoji „mali" nautički turizam koji se odnosi na nautički turizam na manjim plovilima kao što su jedrilice, jahte, čamci i druga manja plovila. Prema vlasništvu broda razlikuje se nautički turizam u vlastitom plovilu ili u plovilu kluba, te nautički turizam u unajmljenom plovilu koji je danas iznimno popularan.

Prema motivima plovidbe postoje rekreacijski nautički turizam, sportski nautički turizam i ribolovni nautički turizam, dok se prema organizaciji razlikuju nautički turizam individualnog tipa i nautički turizam grupne organizacije.

Luković (2007: 700) nadalje navodi podjelu nautičkog turizma prema svrsi plovidbe gdje se nautički turizam dijeli na izletnički, krstarenja i jedrenja, plovidbu radi sporta I razonode, podvodnu plovidbu te kombinirani i brzi turistički prijevoz.
Autor navodi podjelu i s obzirom na plan plovidbe gdje se razlikuju nautički turizam u zatvorenim morima, rijekama i jezerima, prekomorski i oceanski odnosno lokalni nautički

[1] Lebdjelice: brodovi sa zračnim jastukom

turizam, nacionalni i međunarodni nautički turizam. Prema sektorima, Luković (2007: 700) nautički turizam dijeli na obalni, kupališni, nautički kamping, ladanjski i nautički turizam na otvorenim morima.

Tri osnovna pojmovna oblika nautičkog turizma kategoriziraju se u sljedeće skupine (Luković, 2007: 701):

- Luke nautičkog turizma
- Charter ili chartering i
- Cruising.

Unutar tri navedene osnovne vrste nautičkog turizma odvijaju se subnautičke turističke djelatnosti.

2.3. Činitelji razvoja nautičkog turizma

Povijesni razvoj nautičkog turizma usko je povezan za razvoj pomorstva i pomorske plovidbe, a oblik nautičkog turizma kakav se danas poznaje počinje se razvijati u 19. stoljeću. Danas su za razvoj nautičkog turizma potrebni određeni uvjeti, koji se mogu svrstati u prirodne uvjete, tržišne uvjete i ekonomske uvjete razvoja.

Prirodni uvjeti preduvjet su razvoja bilo kojeg oblika turizma, pa samim time ne zaobilaze niti razvoj nautičkog turizma. Prirodni uvjeti podrazumijevaju klimu, geografski položaj, razvedenost obale, čistoću mora, temperature i vjetrove. Kada se govori o razvoju nautičkog turizma, s osvrtom na Sredozemlje pa i na Republiku Hrvatsku, glavnu ulogu imaju čistoća mora i razvedenost obale što Sredozemlje i Jadran čini popularnom destinacijom nautičkog turizma (Dulčić, 2002: 35).

Osim mora, nautički turizam razvija se i na rijekama i jezerima, a prirodnu osnovu za razvoj nautičkog turizma na morima, rijekama i jezerima čine (Vojvodić, 2008: 33):

- Prirodno-geomorfološke forme
- Hidrografski elementi i
- Klima.

Kada se govori o tržišnim uvjetima razvoja nautičkog turizma, promatraju se segmenti potražnje i ponude. Nautičku turističku potražnju moguće je kategorizirati s obzirom na

vlasništvo nad plovilom, s obzirom na način vođenja i upravljanja plovilom, te s obzirom na način na koji je plovilo dopremljeno u akvatorij (Dulčić, 2002: 56). Nadalje, nautička se turistička potražnja segmentira s obzirom na fizičke i socijalne osobine turista nautičara. Nautička turistička ponuda promatra se s obzirom na vrstu usluge, a temeljni elementi koji formiraju turističku ponudu su prirodni i društveni uvjeti, lociranost luka te razni sadržaji.

Ekonomski uvjeti razvoja nautičkog turizma podrazumijevaju mjerenje ekonomskog učinka turizma. Ekonomski učinci turizma mogu biti pozitivni i negativni gdje se kao pozitivni učinci ističu prihodi, aktiviranje turističkog potencijala, zaposlenost i razvoj destinacija. Kao glavni negativni ekonomski učinci navode se sezonalnost, ovisnost o emitivnim turističkim tržištima te porast troškova. U svakom slučaju, kod pokretanja turističkih aktivnosti neminovna je pojava eksternalija, odnosno eksterne posljedice razvoja turizma (Dulčić, 2002: 108).

2.4. Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Jadransko more posljednjih godina privlači sve više nautičara, a Republika Hrvatska postala je poželjna nautička destinacija turistima iz cijeloga svijeta. Ovakva situacija ne čudi uzmu li se u obzir gore navedeni osnovni preduvjeti razvoja nautičkog turizma, gdje se za Republiku Hrvatsku kao najvažniji mogu istaknuti prirodni uvjeti. Nadalje, hrvatska je obala specifična zbog razvoja takozvanih prirodnih luka i lučica koje su pratile razvoj priobalnim mjesta i zaseoka što danas predstavlja prednost Hrvatske u odnosu na druge destinacije Mediteranske obale.

Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj svoje početke bilježi nakon II svjetskog rata, no razvoj je iznimno spor, a prema podacima, 1965. godine je na teritoriju Hrvatske, Slovenije i Crne Gore inozemnim plovilima namijenjenima nautičkom turizmu izdano tek 1943 odobrenja za plovidbu teritorijalnim morem (Dulčić, 2002: 289).

Dinamičniji rast nautičkog turizma i prometa bilježi se u periodu od 1963. do 1971.godine, kada je izdano 13.905 dozvola za plovidbu, a do 1978. godine stopa rasta izdanih dozvola raste u prosjeku za 3,8% godišnje (Dulčić, 2002: 290). Ovakav trend nastavlja se sve do ranih 90-ih godina prošlog stoljeća, kada dolazi do značajnog usporavanja turističkih kretanja prije svega

zbog ratnih zbivanja u zemlji. Samim time, nautički turizam Jadrana može se podijeliti u tri razvojne faze kako slijedi (Dulčić, 2002):

- Prva faza koja obuhvaća razdoblje do 1984. godine, odnosno začetke razvoja
- nautičkog turizma
- Druga faza koja obuhvaća razdoblje nakon 1984. godine i izgradnje lanca ACI marina i luka. Navedena se faza uzima kao početak planskog razvoja nautičkog turizma zemlje i
- Treća faza koja obuhvaća razdoblje nakon 1993. godine koju obilježava privatizacija marina te oblikovanje razvojnih strategija.

3. NAUTIČKI TURIZAM I ODRŽIVI RAZVOJ

Nakon kratkog uvida u teorijske osnove nautičkog turizma i njegovog razvoja, u nastavku rada nautički će se turizam povezati s održivim razvojem. Održivi razvoj, kada se govori u kontekstu turizma u Republici Hrvatskoj, zauzima sve važnije mjesto u razvojnim strategijama i zakonskim regulativama. S obzirom na turistički „bum“, te sve veću turističku potražnju za selektivnim oblicima turizma, segment održivog razvoja svakako je važan u formiranju strategija destinacija.

U nastavku rada dan je teorijski uvid u pojam i politike održivog razvoja, prikazan je zakonodavni okvir i objašnjeni su ekonomski i ekološki aspekti razvoja nautičkog turizma.

3.1. Pojam održivog razvoja

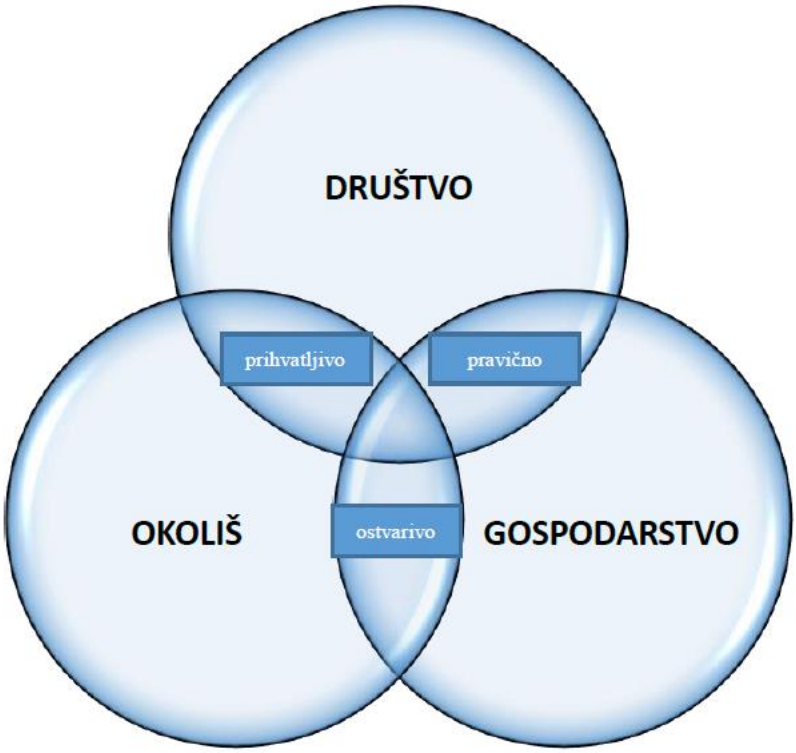
Iako se često smatra kako je pojam održivi razvoj novije povijesti, se prvi puta spominje još 1713. godine od strane Karla Carlivitza, a u kontekstu održivog šumarstva (Vujić, 2005: 58).

Danas se održivi razvoj definira kao „proces promjena u kojem su iskorištavanje resursa, smjer ulaganja, orijentacija tehničkog razvoja i institucionalne promjene u međusobnom skladu i omogućavaju ispunjavanje potreba i očekivanja sadašnjih i budućih naraštaja“ (Pavić-Rogošić, 2010: 4).

Međunarodna unija za očuvanje prirode održiv razvoj definira kao „Razvoj u okvirima prihvatnog kapaciteta ekosustava Zemlje.“, dok ga The Global Development Research Center definira kao „Održavanje ravnoteže između ljudske potrebe za poboljšanjem kvalitete življenja i blagostanja s jedne strane te očuvanja prirodnih izvora i ekosustava, o kojima ovise buduće generacije“ (Pavić-Rogošić, 2010: 4).

Može se reći kako održivi razvoj predstavlja „model“ u kojem će biti zadovoljene sve potrebe sadašnjih naraštaja, ali bez ugrožavanja potreba budućih naraštaja.

Slika 1. Dimenzije održivog razvoja



Izvor: Pavić-Rogošić, L., 2010. Održivi razvoj, Zagreb : Odraz: 3.

Kao temeljeni stav održivog razvoja navodi se humani odnos prema budućim naraštajima, a kao tri važna elementa koncepta održivog razvoja navode se (Črnjak i Črnjak K., 2009: 83):

- Koncept razvoja koji podrazumijeva kvalitativnu koncepciju razvoja društva uključujući društvene, gospodarske i kulturološke aspekte
- Koncept potreba koji se, ovisno o stupnju razvijenosti područja, različito definira
- Koncept budućih naraštaja koji proizlazi iz činjenice da se sve koristi ali i troškovi današnjeg razvoja prenose budućim naraštajima.

Drugim riječima, održivi razvoj temelji se na uključivanju svih bitnih aspekata razvoja određenog područja i međugeneracijskoj odgovornosti.

Novija povijest na globalnoj se razini bavi pitanjem održivog razvoja kroz sljedeće ključne dokumente (Pavić-Rogošić, 2010: 4):

- Izvještaj “Naša zajednička budućnost” iz 1987. godine

- Konferencija UN o okolišu i razvoju u Riju de Janeiru iz 1992. godine koja obuhvaća sljedeće dokumente: Agenda 21, Deklaracija iz Rija, Okvirna konvencija o promjeni klime, Konvencija o biološkoj raznolikosti;
- Svjetski summit u Johannesburgu o Planu provedbe iz 2002. godine.

„Deklaracija iz Rija o okolišu i razvoju sadrži 27 načela koja definiraju prava ljudi na razvoj i obaveze u očuvanju zajedničkog okoliša te obaveze država u postizanju održivog razvoja, uzimajući u obzir cjelovitost i međuovisnost planeta Zemlje. Ta se načela nadovezuju na ideje Štokholmske deklaracije koja je usvojena na Konferenciji Ujedinjenih naroda o čovjekovom okolišu 1972. godine, dok Agenda 21 predstavlja globalni konsenzus i preuzimanje obaveze surađivanja u razvoju i zaštiti okoliša na najvišoj političkoj razini“ (Pavić-Rogošić, 2010: 5).

U konačnici, održivi razvoj podrazumijeva uravnotežen gospodarski razvoj koji je održiv u dužem vremenskom periodu, a koji obuhvaća i racionalno upravljanje resursima, smanjenje količine otpada, te sudjelovanje u procesima odlučivanja na globalnoj razini.

Kada se govori o održivom razvoju turizma, on uključuje ekološku održivost, sociokulturnu održivost, tehnološku održivost i ekonomsku održivost (Jadrešić, 2010: 182).

3.2. Politika održivog razvoja turizma

Razvoj turizma prije svega ovisi o stupnju gospodarskog razvoja, kako na strani ponude, tako i na strani potražnje. S jedne strane, gospodarski razvoj omogućava razvoj turističke ponude koja podrazumijeva sve razvojne aspekte turističke destinacije, dok s druge strane gospodarski razvoj omogućava subjektima na strani potražnje usmjeravanje viška financijskih sredstava i vremena u turističku potražnju.

Navedeno se primjenjuje i na nautički turizam, gdje čimbenike održivog razvoja nautičkog turizma na strani ponude čine stupanj razvoja gospodarstva, društvo u širem smislu te stupanj razvoja turizma (Vidučić, et al., 2007: 14).

Na strani turističke ponude nalaze se čimbenici koji omogućuju realizaciju čimbenika na strani potražnje, a to su: prirodni uvjeti i ponuda adekvatnih sadržaja i usluga (Vidučić, et al., 2007: 15).

Koncept i politika održivog razvoja turizma razvija se kao odgovor na negativne posljedice turizma, pogotovo u segmentu globalno sve prisutnijeg globalnog turizma. Prema definiciji UNWTO[2]-a, „održivi turizam udovoljava potrebama prisutnih turista i domicilnog stanovništva, istodobno čuvajući resurse budućeg razvitka. Takav razvoj podrazumijeva upravljanje resursima na način da se zadovolje ekonomski, socijalni i estetski zahtjevi uz istodobno očuvanje kulturnog integriteta, osnovnih ekoloških procesa, biološke raznolikosti i sustava održanja života“ (Travelife, 2015: 7).

Politika održivog razvoja turizma, a samim time i nautičkog turizma, „temelji se na strategiji koja pak podrazumijeva uključenost svih dionika na strani ponude, a mora osigurati održiv, kvalitetan, konkurentan, siguran, upravljiv i gospodarski učinkovit sustav radi postizanja visoke efikasnosti, te kontinuiranog i ravnomjernog razvoja“ (Vidučić, et al., 2007: 15).

Politika održivog razvoja turizma mora utvrditi smjernice željenog razvoja turizma određenog područja za sve dionike u turističkoj djelatnosti, a obuhvaća zakonske, ekonomske, administrativne i zakonske mjere. Politike održivog razvoja turizma tako moraju sadržavati sljedeće aktivnosti (Čavlek, 2011: 432):

- Zaštitu okoliša koja mora postati primarnim dijelom razvojne politike
- Postavljanje ciljeva održivog razvoja
- Kreiranje propisa i poticaja za održivi razvoj turizma;
- Uvođenje i provođenje takozvanih „zelenih poreza“
- Razvijanje mehanizama potpore za primjenu načela održivog razvoja.

Kada se sagledaju dosadašnje politike održivog razvoja turizma, a pogotovo segment nautičkog turizma, može se vidjeti kako se turizam u Republici Hrvatskoj donedavno razvijao stihijski, bez konkretnog plana i politike.

Politike razvoja uglavnom su bile vezane za određene destinacije, bez konkretne politike na nacionalnoj razini koja bi definirala i provodila sve gore navedene aktivnosti. Ovakav turistički razvoj dijelom je ugrozio održivost destinacija, no stanje je još uvijek popravljivo.

[2] UNWTO - The World Tourism Organization (Svjetska turistička organizacja)

3.3. Standardi održivog razvoja nautičkog turizma

Danas na globalnoj razini postoji čitav niz regulativa zaštite okoliša, a fokus u ovom dijelu rada stavit će se na zakonske regulative u Republici Hrvatskoj koje su uglavnom temeljene na smjernicama i standardima na razini Europske unije.

Od međunarodnih ugovora, konvencija, standarda, projekata i protokola u Republici Hrvatskoj se, u segmentu nautičkog turizma primjenjuju MARPOL konvencija, ISO standard 14001:2004 i Plava zastava (Gračan, et al., 2011: 257).

MARPOL konvencija jedna je od najvažnijih konvencija o zaštiti mora od onečišćenja svim tvarima koje dolaze iz brodova na globalnoj razini. Konvencija zabranjuje svako onečišćenje mora iz brodova, što uključuje onečišćenja curenjem, izbacivanjem ispuštanjem ili pražnjenjem tvari s brodova. Cilj konvencije je potpuna eliminacija onečišćenja mora s brodova, bilo da se radi o slučajnom ili namjernom onečišćenju.

Konvencijom su tako propisani i standardi u izgradnji brodova, a Hrvatska je konvenciju potpisala 1991. godine (Milošević Pujo i Radovan, 2005: 231).

ISO standard 14001:2004 međunarodni je standard za upravljanje okolišem, a sastoji se od serije normi kojima se u tvrtkama uvodi sustav upravljanja okolišem (Gračan, et al., 2011: 276). Za sada je navedeni ISO standard implementirala samo marina „Punat“, a standardom je propisano očuvanje okoliša na način da je (Gračan, et al., 2011: 274):

- U marini zabranjena upotreba brodskih WC-a
- Sav otpad odlaže se u ekološke spremnike prema vrsti otpada
- Svako bacanje ili izlijevanje otpada u more strogo je kažnjivo
- Zabranjeno je korištenje automatskih pumpi za pražnjenje kaljuže, a voditelj plovila dužan je u kaljužu plovila staviti eko-spužve.

Plava zastava zapravo je međunarodna nagrada temeljena na projektu zaštite okoliša, mora i priobalja. U svrhu provođenja projekta u Republici Hrvatskoj od 1997. godine djeluje Udruga „Lijepa naša“. Plava zastava simbol je očuvanog, ugodnog i sigurnog okoliša namijenjenog odmoru, rekreaciji i zabavi, a nositeljima osigurava promidžbu temeljenu na visokoj kvaliteti

usluge, čistoći mora i obale kao i opremljenosti i uređenosti plaža i marina (Gračan, et al., 2011: 278).

Plava zastava je projekt koji u ovom trenutku uključuje 40-ak zemalja, od čega ih je 30-ak europskih, s ukupno preko 2.500 plavih zastava. Kako se Plava zastava dodjeljuje samo za jednu sezonu, nositelji su dužni svake godine podnositi zahtjev za njeno odobrenje. U Republici Hrvatskoj je u sezoni 2017. Plavu zastavu imalo 99 plaža i 19 marina. Najveći broj Plavih zastava u istoj je godini imala Španjolska, čak 684 (Blue flag, 2017).

3.4. Ekološki i ekonomski aspekti razvoja nautičkog turizma

Ključni čimbenik razvoja nautičkog turizma svakako je stanje prirode i njeni resursi, što dovodi do veze između nautičkog turizma i ekologije, a pogotovo u segmentima zaštite okoliša. Kao glavna komponenta u odlučivanju turista o posjeti određenoj destinaciji navodi se stanje okoliša, što je vidljivo i na razvoju turizma i nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Ugrožavanje prirode i ekološke ravnoteže može se razmatrati kao goruće pitanje dosadašnjeg razvoja masovnog nautičkog turizma, pogotovo kada se u obzir uzme nagli razvoj nautičkog turizma u kratkom roku.

Ekonomski aspekti razvoja turizma određene lokacije neosporni su, a turizam je u tim područjima glavni pokretač gospodarstva koji omogućava lokalnom stanovništvu bolji životni standard, no s druge strane, turizam i nautički turizam stvara značajno opterećenje na morski i obalni prostor.

Razvoj nautičkog turizma pretpostavlja i izgradnju te razvoj luka za nautički turizam. Njihova izgradnja najčešće je bila vezana za one najljepše, a istovremeno i najosjetljivije dijelove obala, te bez plana o zaštiti okoliša. Nekontrolirani razvoj i izgradnja, kao i neodgovarajuća prometna rješenja i prenapučenost rezultirali su narušenim stanjem okoliša.
Hrvatski je nautički turizam danas suočen s dvije suprotstavljene strane, s jedne strane tu je nekontrolirani razvoj masovnog turizma koji je unazad nekoliko godina značajno negativno utjecao na okoliš. Ovakav razvoj rezultat je želje za što bržim povećanjem turističkog kretanja i poboljšanja gospodarskog i ekonomskog stanja. No, s druge strane, kvaliteta okoliša najvažniji je kriterij atraktivnosti destinacije. Pitanje koje se u ovom razmatranju postavlja je kako pomiriti te dvije suprotstavljene strane. Odgovor se nalazi u izgradnji i održavanju visokih ekoloških

standarda i zakonskih propisa. U slučaju Republike Hrvatske, mjere na području ekologije trebaju biti usmjerene na (Dulčić, 1997: 180):

- Određivanje gornje granice turističke izgradnje
- Propisivanje i kontrola ekoloških utjecaja
- Utvrđivanje smjernica za zbrinjavanje otpada i otpadnih voda i
- Osiguranje kvalitete higijene na plažama.

Iz gore navedenog vidljive su mjere predložene 1997. godine. Kada se navedene mjere usporede s aktualnom Strategijom razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske vidljivo je kako Strategija prepoznaje problem zaštite okoliša kada je razvoj nautičkog turizma u pitanju, te navodi „Negativni utjecaj turizma na prostor i okoliš može se svesti na najmanju moguću mjeru samo upravljanjem njegovim razvojem, što podrazumijeva planiranje racionalnog i kontroliranog, odnosno ograničenog i usmjeravanog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša. nadalje, provedbenim propisima luke nautičkog turizma obvezuju se na implementaciju sustava prihvatnih uređaja radi sakupljanja otpadnih tvari s plovnih objekata“ (Ministarastvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma, 2008:. 21-22).

Razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske mora uvažavati ekološke aspekte, jednako ako ne i više, od ekonomskih i gospodarskih aspekata te slijediti model umjerenog razvoja nautičkog turizma koji je dugoročno ekološki i ekonomski održiv.

4. ANALIZA STANJA NAUTIČKOG TURIZMA U SPLITSKO-DALMATINSKOJ ŽUPANIJI

U ovome analitičkom dijelu rada izvršena je analiza postojećeg stanja nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije i prikazani su rezultati provedenog empirijskog istraživanja koje se temeljilo na anketiranju relevantnih dionika nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije.

4.1. Strateški okvir održivog razvoja nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji

Nacionalni program razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj obuhvaćen je Strategijom razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje od 2009.-2019. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma, 2008: 21-24) Strategija prepoznaje problem u smislu zaštite okoliša te kao najveću prijetnju dugoročnog razvoja nautičkog turizma navodi nekontrolirano korištenje prirodno oblikovanog prostora i prirodnih dobara. Samim time, strategija održiv razvoj smatra imperativom daljnjeg razvoja nautičkog turizma. Strategija dalje navodi kako „Negativni
utjecaj turizma na prostor i okoliš može se svesti na najmanju moguću mjeru samo upravljanjem njegovim razvojem, što podrazumijeva planiranje racionalnog i kontroliranog, odnosno ograničenog i usmjeravanog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša.“

Strategija također definira dva osnovna pravca razvoja nautičkog turizma gdje je, s jedne strane, cilj zaštititi vrijedna područja koja predstavljaju glavnu prednost nautičkog turizma i razloge dolaska gostiju. S druge strane, Strategija planira izgradnju novih luka nautičkog turizma na „manje vrijednim“ područjima, uz obaveznu primjenu najviših standarda zaštite okoliša. Ovdje Strategija prepoznaje područja koja već jesu devastirana, s naglaskom na područja napuštenih vojnih objekata, propale industrije, kamenoloma i slično. Kao ograničavajuće kriterije Strategija navodi mnoga zaštićena područja i područja ekološke mreže gdje će izgradnja i nadogradnja nautičkih kapaciteta biti moguća ali uz primjenu posebnih uvjeta.

Dosadašnje stanje ukazuje kako najveću prijetnju Jadranu predstavljaju otpadne i balastne vode gdje invazivne strane vrste organizama ugrožavaju biološku raznolikost Jadranskog mora. Sljedeća moguća prijetnja je nekontroliran porast broja turista, što se može spriječiti jedino utvrđivanjem nosivih kapaciteta.

Strategija nadalje predviđa dva moguća scenarija razvoja nautičkog turizma. Prvi scenarij pretpostavlja intenzivan razvoj, a temelji se na prostornim planovima županija koji predviđaju izgradnju novih prihvatnih kapaciteta s ukupno 33.655 vezova. Drugi scenarij pretpostavlja umjereni razvoj, a temeljen je na provedenom istraživanju prije izrade Strategije. Umjeren razvoj predlaže da se u slijedećem razdoblju od 10 godina poveća prihvatni kapacitet vezova za smještaj dodatnih 15.000 plovila i to na način da 1/3 vezova bude u lukama nautičkog turizma, 1/3 u postojećim lukama otvorenim za javni promet, te 1/3 na površinama na kopnu. Dakle, 2/3 vezova u moru i 1/3 na kopnu. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma, 2008).

Strategija u konačnici zaključuje kako je za Republiku Hrvatsku prihvatljiv drugi scenarij, odnosno scenarij umjerenog razvoja nautičkog turizma koji je u skladu s održivošću razvoja nautičkog turizma.

Održivi razvoj nautičkog turizma Strategija je uvrstila u misiju i strateške razvojne ciljeve gdje navodi kako je misija razvoja (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma, 2008: 28) :

- Razvoj po mjeri nautičara koji poštuju prirodu i okoliš
- Doprinos razvitku gospodarstva
- Rast zaposlenosti i standarda lokalnog stanovništva
- Zaštita prirodne i kulturne baštine te
- Kvalitativno i kvantitativno povećanje razine usluge nautičkog turizma.

Kao ključne strateške ciljeve Strategija navodi (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma, 2008: 28-29) :

- Održivo korištenje i upravljanje resursima što uključuje prostor i okoliš, nautičku infrastrukturu i usluge u nautičkom turizmu
- Revidiranje prostorno-planskih dokumenata za realizaciju scenarija umjerene izgradnje novih prihvatnih kapaciteta

- Povećanje prihvatnih kapaciteta sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka
- Uspostava sustava nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom
- Opremanje i nadzor plovnih objekata i luka nautičkog turizma uređajima i opremom za zaštitu mora od onečišćenja
- Uspostava integralnog upravljanja sustavom nautičkog turizma
- Pojednostavljenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva
- Povećanje proizvodnje plovnih objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima
- Poticanje razvitka postojećih i izgradnja novih remontnih i servisnih centara
- Jačanje konkurentnosti svih subjekata nautičkog turizma
- Primjena novih tehnologija i ekoloških standarda
- Uspostava sustava kontinuiranog obrazovanja sudionika u nautičkom turizmu.

Navedeni popis strateških ciljeva ukazuje na činjenicu kako je u fokusu Strategije razvoja nautičkog turizma zaštita okoliša. Analizom svih točaka vidljivo je kako se od 12 točaka njih 4 direktno odnose na zaštitu okoliša, dok su ostale točke u indirektnoj vezi sa zaštitom okoliša. Osim nacionalne Strategije, razvoj nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije obuhvaćen je i Akcijskim planom razvitka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije iz 2013. godine. Plan također predviđa razvoj nautičkog turizma županije u skladu s održivošću gdje se fokus posebno stavlja na očuvanje zaštićenih lokaliteta posebne prirodne vrijednosti. Akcijski plan slijedi odrednice održivog razvoja nautičkog turizma prema nacionalnoj Strategiji (Hrvatski hidrografski institut, 2013).

Razvoj nautičkog turizma obuhvaćen je i Glavnim planom razvoja turizma Splitskodalmatinske županije. Plan prepoznaje prednosti razvoja nautičkog turizma, te daje ocjenu sadašnjeg stanja nautičkog turizma u županiji. Također, 2017. godine Turistička zajednica Splitsko-dalmatinske županije povodom godine održivog turizma krenula je u izradu Studije nosivih (turističkih) kapaciteta Splitsko-dalmatinske županije, a sve u cilju održivog razvoja turizma (Turistička zajednica Spitsko-dalmatinske županije, 2017). Svakako se predlaže analiza novog dokumenta kada isti bude dostupan javnosti.

4.2. Analiza postojećeg stanja nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije

Analiza postojećeg stanja nautičkog turizma obuhvaća analizu ponude i potražnje te analizu postojećih marina i luka.

4.2.1. Konkurentnost ponude i obilježja potražnje

Splitsko-dalmatinska županija prostorno je najveća županija Republike Hrvatske, s ukupnom površinom od 14.045 $m2$, od čega kopneni dio čini 4.572 $m2$ (32,5%), dok morski dio čini čak 9.473 $m2$, odnosno 67,5%. Županiju čini 368 naselja, od kojih je 16 gradova i 39 općina. Glavni grad i središte županije čini grad Split s bogatom kulturnom i povijesnom baštinom. Kada se analizira kopnena prometna povezanost, županija je prometno odlično povezana s ostatkom zemlje. Također, luka Split najveća je putnička luka Republike Hrvatske, te je od strateškog značaja posebno u segmentu razvoja turizma županije. Što se pak zračnog prometa tiče, Zračna luka Split bilježi najveći zračni promet na Jadranskom dijelu zemlje, s trendom kontinuiranog rasta. Na razini županije postoje još i zračne luke na otocima Braču i Hvaru (Hrvatski hidrografski institut, 2013: 22-25).

Osnovni preduvjet razvoja nautičkog turizma svakako je privlačnost destinacije, što Jadran i Splitsko-dalmatinska županije ima. Povoljna lokacija, uzme li se u obzir geografska karakteristika i socio-kulturne implikacije, Sredozemlje i Jadransko more stavljaju na značajno mjesto razvoja nautičkog turizma.

Kao poželjne geografske karakteristike nautičkog turizma u Jadranu svakako se izdvajaju razvedena morska obala s otocima i hridima, bogata flora i fauna, povoljni klimatski uvjeti, bogato kulturno i povijesno naslijeđe, kao i brojne turistički poželjne destinacije. Sve navedeno sugerira kako hrvatska strana Jadrana ima odlične, a ne samo osnovne, preduvjete za razvoj nautičkog turizma. Komparativna prednost i konkurentnost ponude očituje se i u brojnim prirodnim u kulturnim atrakcijama, nacionalnim parkovima te njihovoj očuvanosti.

No, kada se ističu glavne konkurentske prednosti, važno je naglasiti kako je na prvom mjestu potreba za njihovim očuvanjem, što pretpostavlja održivi razvoj nautičkog turizma. Razvoj koji nije u skladu s održivošću u konačnici dovodi do gubitka atraktivnosti destinacije, što postaje

ključni problem uzme li se u obzir dosadašnji razvoj nautičkog turizma gdje nije riješeno pitanje zbrinjavanja otpada u lukama i marinama nautičkog turizma. Drugi problem koji se nameće kada je održivi razvoj u pitanju je svakako nekontrolirana izgradnja.

Kada se govori o konkurentnosti ponude, navedene geografske i socio-kulturne karakteristike nisu dovoljne. Jedna od ključnih stavki u ovom segmentu svakako je i sigurnost koja se odnosi na sigurnost same plovidbe te sigurnost u lukama i marinama. Sigurnost same plovidbe, prema karakteristikama i stanju Jadranskog mora nije upitna, no sigurnost u nautičkim lukama i marinama je stavka kojoj bi se trebalo više posvetiti, a sve se ponovo veže na dosadašnji nekontrolirani razvoj gdje se prednost davala kvantiteti.

Sve navedeno dovodi do pitanja stvarnim razvojnih mogućnosti i iskorištavanju konkurentskih prednosti kako cijele hrvatske strane Jadrana, tako i teritorija Splitsko-dalmatinske županije.

Kada se sagledaju opće karakteristike područja Splitsko-dalmatinske županije iz aspekta mogućnosti konkurentnog i održivog razvoja nautičkog turizma prvo što je vidljivo je razvedenost obale i broj otoka.

„Na području Splitsko-dalmatinske županije nalaze se četiri veća otoka: Šolta, Brač, Hvar i Vis, a od naseljenih otoka tu su još otoci Veli Drvenik, Mali Drvenik, Sv. Klement, Šćedro, Biševo i Sv. Andrija, a cjelokupno otočno područje čine 74 otoka i 57 hridi i grebena“ (Hrvatski hidrografski institut, 2013: 26).

Klima priobalnog otočnog dijela županije mediteranska je s malo oborina, što pogoduje razvoju nautičkog turizma na ovome području. Konkurentnost ponude čine i zaštićeni lokaliteti posebne prirodne vrijednosti u koje se ubrajaju posebni rezervati, spomenici prirode, značajni krajobrazi i spomenici parkovne arhitekture.
Iz aspekta razvoja nautičkog turizma ovdje se mogu izdvojiti otok Brusnik specifične vulkanske geološke građe; Modra špilja kao izrazito velika turistička atrakcija; Otok Jabuka; Medvidina špilja; Špilja na otoku Ravniku; Zlatni rat; Stiniva; Otočić Ravnik; Pakleni otoci; Otok Šćedro; te Otočić Zečevo (More i krš, 2018).

Iz svega navedenog može se reći kako Splitsko-dalmatinskoj županije ne nedostaje konkurentne ponude za razvoj nautičkog turizma. Kako bi se nakon analize stanja mogle dati smjernice i

preporuke budućeg održivog razvoja nautičkog turizma važno je analizirati i obilježja nautičke potražnje. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2017), u lukama nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije je u 2016. godini bilo zabilježeno ukupno 52.995 plovila u tranzitu, od čega je bilo 10.211 motornih jahti, 39.939 jahti na jedra, te 2.845 ostalih plovila. Navedene brojke ukazuju na povećanje broja prometa u lukama nautičkog turizma u 2016. godini za 4,8% u odnosu na godinu ranije, što je rezultiralo povećanjem prihoda za 8,9%.

Prema posljednjem Tomas Nautika Jahting istraživanju[3] provedenog tijekom 2017. godine (Institut za turizam, 2018) na uzorku od 1.600 ispitanika, prosječna dob nautičara čine osobe u dobi od 30 do 49 godina života (55%), završenog višeg ili visokog obrazovanja (51%) s mjesečnim primanjima kućanstva većim od 3.500 eura (56%). Najveći broj nautičara plovi s članovima obitelji (37 %) dok samo s partnerom 35 % nautičara. Prosječna dnevna potrošnja nautičara prema istraživanju iznosila je 126 eura po danu i 1.486 eura tijekom cjelokupnog boravka u Hrvatskoj. Nautičari najčešće dolaze vlastitim automobilom (58%), zatim plovilom na kojem i borave (13%) te zrakoplovom (24% od kojih 64% koristi usluge niskobudžetnih avio prijevoznika); zrakoplovom češće do polazne luke dolaze nautičari u čarteru. Najčešći oblik najma plovila je najam plovila bez skipera u kojem je bilo 66% i 34% unajmilo je plovilo sa skiperom. Unajmljenog skipera ima 51% čarteraša i 10% ostalih nautičara. Na plovilima su u prosjeku borave 4 osobe, uključujući skipera ili unajmljenu posadu. Nautičari na putovanju najčešće borave od 4 do 7 noćenja (59%), zatim slijedi od 8 do 14 noćenja, a prosječna plovidba traje deset noćenja. tijekom plovidbe nautičari u prosjeku posjete tri marine.
Najveći broj noćenja nautičari ostvaraju u marinama (58,8%), zatim slijedi u mjesnim lučicama (19,8%), na bovi (11,5%), na sidru izvan mjesnih lučica i marina (6,5%) te u smještajnim objektima na kopnu (3,3%).

Kada je riječ o aktivnostima nautičara tijekom boravka u destinaciji, gotovo svi odlaze u restorane (96 %) i kupnju (84 %), zatim slijedi ribolov, izleti u nacionalne parkove ili druga zaštićena prirodna područja, razgledavanje znamenitosti, bavljenje sa sportsko-rekreacijskim aktivnostima na moru te posjećivanje lokalnih zabava.

[3] TOMAS NAUTIKA Jahting istraživanja – najpoznatija tržišna istraživanja Instituta za turizam. Istraživanja obuhvaćaju stavove i potrošnju nautičara u Hrvatskoj.

Tijekom 2017. godine nautičari su bili izrazito zadovoljni za svih 25 elemenata nautičke i turističke ponude, a za 17 od ukupno 25 elemenata ponude iskazali su vrlo visok stupanj zadovoljstva. Najbolje su zadovoljni sa ljepotom prirode i krajolika, ekološkom očuvanošću, osobnom sigurnošću, prihvatom u zračnoj luci i marini, prostornim rasporedom marina te stanjem broda (ispravnost, uređenost, opremljenost i slično). Međutim, traže kvalitetniju ponudu u marinama te veće mogućnosti za kupnju. Uz osnovne smetnje tijekom plovidbe su navedene: neodgovorno ponašanje drugih nautičara na moru, buka koja remeti komfor boravka na brodu u marini/luci, prevelik broj plovila na moru, problemi s odlaganjem otpada te plutajući/morski otpad (Institut za turizam, 2018).

Hrvatska je ocijenjena boljom od konkurencije kad je riječ o svim aspektima ljepote i očuvanosti prirode te klimi, čistoći mora i obalnih mjesta, kao i u socijalnim elementima: sigurnosti, gostoljubivosti i imidžu zemlje. Nadalje, boljim od konkurencije ocijenjen je i prostorni raspored marina. Prema provedenom istraživanju Jadran predstavlja poželjnu i konkurentnu nautička destinaciju.

4.2.2. Analiza postojećih luka i marina

Objekte nautičkog turizma čine osnovni i komplementarni objekti. U osnovne objekte ubrajaju se marine koje mogu biti kategorizirane kao marine I., II. ili III. kategorije, te suhe marine. Komplementarne objekte čine odlagališta plovnih objekata i sidrišta (Favro i Kovačić, 2012).

Marina je zapravo osnovni objekt nautičkog turizma, s obzirom da njenu ponudu čini splet povezanih uslužnih elemenata. „Marina se definira kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za usluge veza i čuvanja plovnih objekata, te za smještaj turista nautičara u plovnim objektima ili u smještajnim objektima marine“ (Luković i Bilić, 2007: 116).

Prema podacima državnog zavoda za statistiku (2017), u Splitsko-dalmatinskoj županije postoji 27 luka nautičkog turizma (detaljni prikaz u Tablici 1.), s ukupno 2.451 vezova. Za usporedbu, u 2012. godini u županiji je bilo ukupno 12 luka nautičkog turizma, s ukupno 2.238 veza. Najveća potražnja nautičkog turizma očituje se u porastu broja marina i sidrišta. Za usporedbu, na području Splitsko-dalmatinske županije u 2007. godini nije postojalo niti jedno sidrište. Marina je iste godine bilo tek 9, što uključuje i 5 ACI marina.

Tablica 1. Kapacitet luka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije u 2016. godini

Kapacitet luka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije u 2016. godini	***m***
POVRŠINA AKVATORIJA	434.830 m^2
UKUPAN BROJ VEZOVA	2.451
BROJ MJESTA ZA SMJEŠTAJ PLOVILA NA KOPNU	603
UKUPNA POVRŠINA PROSTORA NA KOPNU	81.262 m^2

Izvor: DZS, 2017. NAUTIČKI TURIZAM: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016 (Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm, preuzeto: 24.2.2020)

Površina akvatorija u 2016. godini u Splitsko-dalmatinskoj županiji iznosila je 434.830 m^2 raspoređenih na ukupno 11 luka nautičkog turizma s 2.451 vezom. Također, broj mjesta za smještaj plovila na kopnu u 2016. godini iznosio je 603, na površini od 81.262 m^2.

Tablica 2. Broj plovila u lukama nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije u 2016. godini

Broj plovila u lukama nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije		**Ukupno**	**Motorne jahte**	**Jahte na jedra**	**ostalo**
Broj plovila na stalnom vezu	Vez na moru	1.608	402	1.105	101
	Vez na kopnu	342	135	118	89
Plovila u tranzitu	Vez na moru	52.827	10.157	39.742	2.828
	Vez na kopnu	168	64	97	17

Izvor: DZS, 2017. NAUTIČKI TURIZAM: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016 (Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm, preuzeto: 24.2.2020).

Broj plovila na stalnom vezu u 2016. godini povećan je u odnosu na 2015. godinu za 11,1%, dok je broj plovila u tranzitu povećan za 4,8% u odnosu na prethodnu godinu.

Tablica 3. Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji u 2015. i 2016. godini (mil. kn)

Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma	**2015**	**2016**	**INDEKS 2016/15**
Iznajmljivanje vezova Ukupno	104.454	115.937	111,0
– Stalni	73.096	79.302	108,5
– Tranzitni	31.358	36.635	116,8
Servisne usluge	12.443	13.847	111,3
Ostali prihodi	29.387	29.596	100,7
UKUPNO	**146.284**	**159.380**	**109,0**

Izvor: DZS, 2017. NAUTIČKI TURIZAM: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016 (Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm, preuzeto: 24.2.2020).

Iz tablice 2. vidljivo je kako najveće prihode luka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije ostvaruju od iznajmljivanja stalnih vezova, dok se na drugom mjestu nalaze prihodi od iznajmljivanja tranzitnih vezova. Povećanje prihoda u 2016. godini, u odnosu na godinu ranije zabilježeni su u svim segmentima, a najveće povećanje bilježi se u segmentu iznajmljivanja tranzitnih vezova, što ukazuje na povećanje turističke potražnje u segmentu nautičkog turizma županije.

Prema podacima Ministarstva turizma iz 2018. godine, u Splitsko-dalmatinskoj županiji postoji ukupno pet kategoriziranih marina (Tablica 3).

Tablica 4. Kategorizirane marine Splitsko-dalmatinske županije u siječnju 2018. godine

Kategorija objekata	**Objekt**	**Sjedište objekta (ulica i mjesto)**	**Broj smještajnih jedinica**		
			Suhih vezova	**Vezova u moru**	**Ukupno**
1		-	-	-	-
2			72	318	390
	ACI marina Milna	Milna, o. Brač 21405 Milna	15	185	200
	Marina Trogir	Put brodograditelja 16 21220 Trogir	57	133	190
3			-	150	150
	Tučepi	Kraj 39a, 21325 Tučepi	-	150	150
4			173	725	898
	ACI marina Split	Uvala Baluni 8 21000 Split	30	355	385
	Marina Baotić	Konacvine ulica 15 21220 Seget Donji	143	370	513
5			-	-	-

Izvor: Ministarstvo turizma, 2018. Kategorizacija. (Dostupno na: http://www.mint.hr/pristupinformacijama/kategorizacija-11512/11512, preuzeto: 2.3.2020)

Iz prethodne tablice je vidljivo kako u Splitsko-dalmatinskoj županiji ne postoji niti jedna marina prve kategorije. Nadalje, važno je napomenuti kako se podaci Ministarstva, DZS i Turističke zajednice o broju marina na području Splitsko-dalmatinske županije ne poklapaju. Prema najnovijim podacima Ministarstva, u županiji postoji tek pet kategoriziranih marina, dok podaci DZS iz 2016. godine ukazuju na ukupno 13 kategoriziranih marina. Nadalje, prema podacima Turističke zajednice Splitsko-dalmatinske županije, u trenutku pisanja ovog rada postoji 16 marina.

Također, prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, na području Splitsko-dalmatinske županije u trenutku pisanja ovog rada postoji 14 sidrišta, od čega ih je pet na otoku Visu, tri na otoku Hvaru i šest na otoku Braču.

4.2. SWOT analiza nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije

U ovom dijelu rada napravljena je SWOT analiza nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske koja se temelji na analizi aktualnog stanja i ponude nautičkog turizma destinacije.

Tablica 5. SWOT analiza nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije

SNAGE	SLABOSTI
– Prirodne ljepote i biološka raznolikost – Očuvanost krajolika i podmorja – Broj otoka – Razvedena obala – Povoljni klimatski uvjeti – Povoljan geografski položaj – Povijesno kulturna raznolikost – Osobna sigurnost i sigurnost plovidbe – Pomorska tradicija	– Nedostatak vezova, pogotovo – vezova za veće brodove – Niska razina tehničke – opremljenosti marina – Nedostatak dodatnih usluga marina – Vrijednost za novac – Niska kvaliteta usluge – Kategorizacija luka i marina – Problem otpada – Nekontrolirana izgradnja – Sezonalnost – Zakonodavstvo
PRILIKE	PRIJETNJE
– Rast popularnosti destinacije – Rast broja nautičara i broja dolazaka – Mogućnost daljnjeg razvoja nautičkog turizma i povećanje kapaciteta luka i marina – Razvoj održivog nautičkog turizma – Turistički trendovi – Nova tržišta – Očekivana stabilnost osobne sigurnosti – Mogućnost porasta kvalitete popratnih usluga – Investicije	– Daljnji nekontrolirani razvoj i preizgrađenost – Nejasne strategije razvoja – Zagađenje okoliša – Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša – Neodgovarajuća zakonska regulativa

Izvor: Izrada autora rada

Kao glavna snaga razvoja nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije svakako se ističe priroda, njene ljepote, raznolikost i nezagađenost. No, s obzirom da je upravo iz toga razloga Splitsko-dalmatinska županija poželjna nautička destinacija javlja se i najveća prijetnja u smislu

daljnjeg nekontroliranog razvoja i izgradnje, a uslijed nedovoljno razvijene svijesti građana o potrebi zaštite okoliša što pak dovodi do zagađenja okoliša.

Nadalje, povoljni klimatski uvjeti također su konkurentska prednost destinacije, kao i povoljan geografski položaj. Povoljan geografski položaj odnosi se na lakoću dolaska, s obzirom na razvijen cestovni prijevoz i izgradnju autoceste koja povezuje Hrvatsku s emitivnim tržištima. U ovom kontekstu utjecaj zračnog prijevoza također nije zanemariv, no treba napomenuti kako Splitsko-dalmatinska županija još uvijek nije na željenoj razini razvoja čarter letova, no za očekivati je kako će se uslijed kontinuiranog porasta potražnje i ova situacija promijeniti.

Sigurnost je također jedna od temeljnih prednosti nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Sigurnost je vezana za sigurnost plovidbe kao i sigurnost u pristaništima, što je u županiji na visokoj razini.

S druge strane, nautički turizam Splitsko-dalmatinske županije ima i određene slabosti među kojima se ističe nedostatak broja vezova kao i niska razina tehničke opremljenosti i niska kvaliteta usluga marina u odnosu na konkurenciju. Navedene slabosti moguće je riješiti jednom od temeljnih prilika razvoja nautičkog turizma, a to je mogućnost povećanja broja kapaciteta. Nadalje, slabost se svakako očituje i u nejasnoj kategorizaciji luka i marina gdje je vidljiva neusklađenost na lokalnoj, odnosno državnoj razini što se mora rješavati postavljanjem jasnih strategije i zakonske regulative.
Također, kao veliki nedostatak razvoja nautičkog turizma mora se spomenuti i problem otpada koji se odnosi na sve kategorije otpada u nautičkom turizmu kao što su otpadne i kaljužne vode, otpad iz nautičkih brodova, kao i otpad nastao servisiranjem i održavanjem plovila. Problem se ovdje može promatrati iz aspekta dosadašnje nekontrolirane izgradnje, što je također velika slabost razvoja nautičkog turizma. Upravo nekontrolirana izgradnja dovela je do situacije koja prepoznaje niz slabosti. Kao jedna od slabosti na koju je teško utjecati svakako je i visoka sezonalnost. Ova problematika, s obzirom na prirodu nautičkog turizma, i s obzirom na vremenske uvjete izvan sezone, teško da se može ublažiti.

Kao glavna prilika za razvoj nautičkog turizma ističe se rast popularnosti destinacije te kontinuiran rast nautičkih turista, što destinaciji pruža mogućnost za daljnji razvoj u skladu s održivim politikama.

5. ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska je poželjna nautička destinacija gotovo isključivo zbog svojih prirodnih ljepota, te povijesnih i kulturnih vrijednosti. Kako trend razvoja turizma prati i trend razvoja nautičkog turizma, njegova je dugoročna održivost sve češće tema teoretičara, ali i rasprava u sklopu razvojnih strategija na nacionalnih razini.

Nautički se turizam do sada razvijao u smjeru pozitivnih gospodarskih učinaka koji su neupitni, no dugoročni razvoj ipak zahtjeva promišljanje u smjeru održivosti. Prije svega ovakav je razvoj nužan zbog činjenice kako konkurentska prednost destinacije počiva na atraktivnosti, kako prirodnih tako i povijesnih i kulturnih sadržaja. Analiza aktualnog stanja nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije, kao i analiza strateških dokumenata te analiza rezultata istraživanja provedenog u svrhu pisanja ovog rada potvrđuje kako je dosadašnji razvoj nautičkog turizma dugoročno ekološki neodrživ. Nadalje, aktualna strategija razvoja nautičkog turizma na nacionalnoj razini prepoznaje potrebu održivog razvoja te upravo održivost stavlja u fokus ciljeva razvoja
Cjelokupna analiza aktualnog stanja, kao i analize na temelju kojih su donesene važeće strategije potvrđuju kako je perspektivan razvoj moguć samo u okvirima održivog razvoja.

Konačan zaključak ovog rada ide u smjeru zabrinutosti za daljnji razvoj nautičkog turizma u kontekstu održivosti. Zabrinutost se javlja iz činjenice kako se, unatoč jasnim strateškim dokumentima, nautički turizam Splitsko-dalmatinske županije i dalje ne razvija u željenom smjeru, a niti u okvirima održivosti. Najveći problemi detektirani su u nedostatku komunikacije i koordinacije lokalne i nacionalne razine zadužene za održivi razvoj. Za kraj se može zaključiti kako Splitsko-dalmatinska županija, želi li zadržati vlastitu konkurentnost u nautičkom turizmu, mora što prije napraviti korake u smjeru rješavanja prvo gorućih problema s postojećim lukama i marina nautičkog turizma, a potom i korake u smjeru daljnjeg održivog razvoja.

IZJAVA

Izjava o autorstvu završnog rada i akademskoj čestitosti

Ime i prezime studenta: Hana Mijić

Matični broj studenta: 0234056474

Naslov rada: Nautički turizam na području Splitsko-dalmatinske županije s osvrtom na održivi razvoj

Pod punom odgovornošću potvrđujem da je ovo moj autorski rad čiji niti jedan dio nije nastao kopiranjem ili plagiranjem tuđeg sadržaja. Prilikom izrade rada koristio sam tuđe materijale navedene u popisu literature, ali nisam kopirao niti jedan njihov dio, osim citata za koje sam naveo autora i izvor te ih jasno označio znakovima navodnika. U slučaju da se u bilo kojem trenutku dokaže suprotno, spreman sam snositi sve posljedice uključivo i poništenje javne isprave stečene dijelom i na temelju ovoga rada.

Potvrđujem da je elektronička verzija rada identična onoj tiskanoj te da je to verzija rada koju je odobrio mentor.

Datum Potpis studenta

_____ _____

LITERATURA

Knjige

1. Čavlek, N.:. *Turizam: ekonomske osnove i organizacijski sustav*, Školska knjiiga,.Zagreb, 2011.
2. Črnjak, M., Črnjak K.: *Menadžment održivog razvoja: Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu*, Rijeka, 2009.
3. Dulčić, A.: *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, EKOKON d.o.o., Split, 2002.
4. Jadrešić, V.: *Janusovo lice turizma – od masovnog do selektivno – održivog turizma*, Plejada d.o.o., Zagreb, 2010.
5. Luković, T., Gržetić, Z.: N*autičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana*, Hidrografski institut, Split, 2007.
6. Pavić-Rogošić, L.: *Održivi razvoj*, Odraz, Zagreb, 2010.
7. Šamanović, J.: 2002. *Nautički turizam i menadžment marina*, Visoka pomorska škola, Split, 2002.
8. Vidučić, V., Pašalić Ž., Munitić, A., Zelenika, R., Šimunić, S.: *Pomorski turizam: prometne, razvojne i ekološke dileme*, Split:Pomorski fakultet, 2007.
9. Vujić, V.: *Održivi razvoj turizma*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Rijeka, 2005.
10. Vukonić, B., Čavlek, N. : *Rječnik turizma*, Masmedia, Zagreb, 2001.

Znanstveni i stručni članci

1. Dulčić, A. *Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko-dalmatinske županije*. Turizam, Vol. 7, str.8, 1997.
2. Luković, T.: *Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe. Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies,* 2012. str. 399-430.
3. Vojvodić, K.: *Razvoj tržišta riječnih krstarenja,* Naše more, 2008, Vol. 55, str.1-2.
4. Milošević Pujo, B., Radovan, H.: Sprj*ečavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji*. Naše more, 2005, Vol. 52, str.5-6.

5. Luković, T.: *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 2007, Vol. 58, str. 689-708.
6. Luković, T., Bilić, M.: *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja*, Časopis Naše more, 2007, Vol.54, str.3-4.
7. Favro, S., Kovačić, M.: *Mogućnosti razvoja nautičkog turizma na području Zadarske županije*, Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research, 2012.
8. Institut za turizam (2015). Akcijski plan razvoja nautičkog turizma. Zagreb: Ministarstvo turizma/Institut za turizam..
9. Institut za turizam, 2017. Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj. Dostupno na:
10. Tomas Nautika Jahting, Institut za turizam, 2018

Internetski i elektronički izvori

1. Blue flag, 2017. OUR NUMBERS -ALL BLUE FLAG AWARDED SITES PER COUNTRY. Dostupno na: http://www.blueflag.global/all-bf-sites/ [Pristup: 26. veljače 2020].
2. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma, 2008. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. Dostupno na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf [Pristup: 27. veljače 2020].
3. Travelife, 2015. Travelife obuka: Društveno odgovorno poslovanje za turoperatore i turističke agencije. Dostupno na: https://travelife.info/uploads/csr/1418894567_handbook_hr.pdf [Pristup: 25. veljače 2020].
4. More i krš, 2018. Prirodne vrijednosti. Dostupno na: http://www.dalmatiannature.hr/parkovna-arhitektura/vitturi [Pristup: 28. veljače 2018].
5. Turistička zajednica Splitsko-dalmatinske županije, 2017.

6. Hrvatski hidrografski institut, 2013. Akcijski plan razvitka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije. Dostupno na: http://adriatic-expert.hr/wpcontent/uploads/2014/12/STUDIJA_SDZ_DRAFT_250713_compress-NL2.pdf [Pristup: 27. veljače 2020].

7. DZS, 2017. NAUTIČKI TURIZAM: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016 (Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm, preuzeto: 24.2.2020)
8. Ministarstvo turizma, 2018. Kategorizacija. (Dostupno na: http://www.mint.hr/pristupinformacijama/kategorizacija-11512/11512, preuzeto: 2.3.2020)

POPIS SLIKA I TABLICA

Popis slika

Slika 1. Dimenzije održivog razvoja 8

Popis tablica

Tablica 1. Kapacitet luka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije u 2016. godini .. 21
Tablica 2. Broj plovila u lukama nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije u 2016. godini 21
Tablica 3. Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji u 2015. i 2016. godini (mil. kn) 22
Tablica 4. Kategorizirane marine Splitsko-dalmatinske županije u siječnju 2018. godine 23
Tablica 5. SWOT analiza nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije 24