Tržišni trendovi i razvoj novih marina

Mimica, Leon

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:031916

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

LEON MIMICA

TRŽIŠNI TRENDOVI I RAZVOJ NOVIH MARINA

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2020.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

TRŽIŠNI TRENDOVI I RAZVOJ NOVIH MARINA

ZAVRŠNI RAD

MENTOR: **STUDENT:**

dr. sc. Eli Marušić **Leon Mimica (MB: 0171247041)**

SPLIT, 2020.

SAŽETAK

U završnom radu opisuju se nautičke luke, osobito marine, zatim stanje na tržištu, odnosno trendovi u ovom sektoru te budući izazovi. Nautički sektor ima promet od oko 28 milijardi eura, a 2014. godine je pružio zaposlenje najmanje 200 000 ljudi. Najbitnije grupe unutar nautičkog turizma su nautičke luke, posebice marine, zatim *charter* i krstarenje. Razvoj luka nautičkog turizma je strogo povezan s infrastrukturom nautičkih luka. Da bi nautički sektor opstao, mora raditi na poboljšanju pružanja kvalitetnih usluga i raznovrsnoj i kreativnoj ponudi. S ciljem ostvarivanja održivog razvoja Hrvatske, razvijena je Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014.-2020., koja se bavi raznim pitanjima poboljšanja nautičkog turizma. Nautički sektor je u usponu i nema mnogo teških problema koji pogađaju sektor, ali treba pronaći mjesta poboljšanju usluga. U Hrvatskoj postoje i mnoge aktualne nautičke aktivnosti, poput ronjenja, kiteboardinga, kajakiranja, kanuiranja ili jedrenja na dasci. Hrvatska je poželjna nautička destinacija koja iz godine u godinu privlači sve bogatiju klijentelu koja je sprema potrošiti mnogo resursa radi osobne zabave. U budućnosti je potrebno raditi na većim ulaganjima u inovacije, upotrebu novih materijala, nove proizvodne tehnike, nove tehnologije, a sve veća potražnja na tržištu nautičkog turizma ide u tom smjeru.

Ključne riječi: *nautički turizam, nautičke luke, marine, održivi razvoj, trendovi*

ABSTRACT

The paper describes nautical ports, especially marinas, the market opportunities (the trends) in this sector and future challenges. The nautical sector has a turnover of about €28 billion, and in 2014 it provided employment to at least 200 000 people. The most important groups within nautical tourism are nautical ports, especially marinas, then charter and cruising. The development of nautical ports is strictly related with their infrastructure. In order for the nautical sector to sustain, it must work on improvement of the provision of quality services and a diverse and creative offer. One of the goals of achieving sustainable development of Croatia, the Maritime Development and Integral Maritime Policy Strategy of the Republic of Croatia for the Period 2014 - 2020 has been developed. This document deals with various issues of improving nautical tourism. The nautical sector is on the rise and there are not many rough problems affecting the sector, but places need to be found to improve services. There are many current nautical activities in Croatia, such as diving, kiteboarding, kayaking, canoeing or windsurfing. Croatia is a desirable nautical destination that attracts an increasingly rich clientele from year to year, which is ready to spend a lot of resources for personal demands. In the future, it is necessary to invest more in innovation, the use of new materials, new production techniques, new technologies, and as it seems, the growing demand in the nautical tourism market is going in that direction.

Key words: *nautical tourism, nautical ports, marinas, sustainable development, trends*

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. POJAM I SADRŽAJ NAUTIČKOG TURIZMA 2
2.1. NAUTIČKI TURIZAM 2
2.2. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA 6
2.3. USLUGE *CHARTERA* I PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA 7
2.3.1. Jahting turizam 9
2.3.2. Kruzing turizam 10
3. TRENDOVI KOJI UTJEČU NA ODRŽIVOST SEKTORA 11
3.1. TRENDOVI ZAPOSLENIH CHARTERA I MARINA 12
3.2. TRENDOVI POSLOVANJA CHARTERA I MARINA 12
3.3. TRENDOVI NA TRŽIŠTU MARINA 13
3.4. TRENDOVI NA TRŽIŠTU USLUGA *CHARTERA* 14
3.5. ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA ODRŽIVOST SEKTORA 16
4. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ 20
4.1. TRENDOVI NA TRŽIŠTU NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ 23
4.2. VIZIJA, MISIJA I STRATEŠKI CILJEVI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA 25
5. IZAZOVI ZA BUDUĆNOST 27
5.1. IZAZOVI ZA HRVATSKU 29
ZAKLJUČAK 31
LITERATURA 33
POPIS SLIKA 35
POPIS TABLICA 36

1. UVOD

Nautički turizam je danas fenomen koji za sebe veže mnoge djelatnosti. Posljednjih desetaka godina nautički turizam je sve popularniji, osobito među turistima koji imaju veće financijske mogućnosti. Ovaj oblik turizma odnosi se na korisnike koji borave u lukama nautičkog turizma ili izvan njih na plovilu koje ne mora nužno isploviti iz luke, već može tijekom svog boravka ostati unutar nje.

Nautički sektor daje velik doprinos gospodarskom rastu. Ova grana turizma zapošljava desetke tisuća ljudi na razini Europske unije. Proizvodnja, upravljanje, te ugostiteljstvo i povezane usluge podržavaju relativno visoku vrijednost i kvalificiranu zaposlenost u usporedbi s većinom ostalih obalnih turističkih aktivnosti. Nautički sektor ima promet od oko 28 milijardi eura, a 2014. godine je pružio zaposlenje najmanje 200 000 ljudi [1]. Marine, kao najzastupljenije nautičke luke, i povezane nautičke aktivnosti sastavni su dio sektora. Marina Punat nastala je 1964. godine, najstarija je marina u Hrvatskoj i više puta je proglašena najboljom hrvatskom marinom. Najveća marina na Jadranu je D-Marin Dalmacija blizu Zadra, dok je jedna od najljepših i najboljih jadranskih marina je ACI marina Dubrovnik, koja je proglašena najboljom marinom u kategoriji marina 250-450 vezova.

Rad je podijeljen na nekoliko poglavlja. U prvom poglavlju definirani su pojmovi nautički turizam, nautičke luke, te usluge *chartera*. U drugom poglavlju obrađeni su tržišni trendovi koji utječu na održivost sektora, kao i prateći problemi. U trećem poglavlju obrađeno je stanje nautičkog turizma u Hrvatskoj, trenutni trendovi u sektoru te strateški ciljevi. U zadnjem poglavlju je dotaknuta tema izazova za budućnost nautičkog turizma općenito, s posebnim naglaskom na Hrvatsku.

2. POJAM I SADRŽAJ NAUTIČKOG TURIZMA

Općenito se turizam može definirati kao ukupnost odnosa i pojava koji proizlaze iz putovanja i odsjedanja privremenih posjetitelja – turista – u nekom mjestu, pri čemu se podrazumijeva da osoba ne zasniva stalno prebivalište niti se namjerava baviti nekom privrednom djelatnosti u tom mjestu [2]. Turisti odlaze na turistička putovanja u smislu odmora, zabave, kulture, sporta i rekreacije; ostali oblici putovanja koji nisu povezani s navedenim djelatnostima (npr. poslovna putovanja) ne smatraju se turističkim [3].

Turizam je kao gospodarska grana iznimno važna djelatnost u mnogim državama, pa tako i u Hrvatskoj, te uvelike pridonosi ekonomskom napretku tih zemalja. Turizam se ne može promatrati kao jedan gospodarski sektor, već kao skup različitih privrednih (ugostiteljstvo, promet, turističke i putničke agencije, trgovina na malo, razne vrste komunalnih djelatnosti, obrti i poduzeća) i neprivrednih djelatnosti (kulturno-umjetničke, sportske i druge aktivnosti, rad mnogih turističkih organizacija i organa na regionalnom, nacionalnom i međunarodnom planu). Turističke organizacije imaju važnu ulogu u turizmu jer one zapravo predstavljaju i nude navedene djelatnosti koje su uopće motivirale turiste da posjete neko mjesto [3].

Kretanja turista ovise o vrstama i oblicima turizma. Vrste turizma uvjetovane su određenim kriterijem (npr. trajanjem boravka ili stupnjem mobilnosti turista), dok su posebni oblici turizma uvjetovani motivima koji privlače turizme na određene destinacije te su usmjereni na određene dijelove turističke potražnje. Jedan od specifičnih oblika turizma je nautički turizam čije je glavno obilježje kretanje turista plovilima po moru ili rijekama te njihovo pristajanje u lukama i marinama, uključujući i svu infrastrukturu u njima potrebnu za njihov prihvat, ali i sve sadržaje koje mjesta pristajanja nude [3].

2.1. NAUTIČKI TURIZAM

Nautički turizam se posljednjih nekoliko desetljeća nametnuo kao iznimno privlačan oblik turizma, uglavnom za imućnije turiste, koji su spremni potrošiti veću količinu financijskih sredstava. Nautički turizam je trenutno u usponu, a kako dosadašnji trendovi pokazuju, rezultati su u skladu s očekivanjima i kreću se prema sve većim brojevima.

Nautički turizam kao fenomen, je složena, multifunkcionalna djelatnost, zbog čega ga je i teže definirati. Radi dobivanja prave definicije nautičkog turizma, potrebno je istražiti njegov potpun potencijal, što on sve može ponuditi, te sve elemente koji ga definiraju [4].

Etimologija pojma *nautički* proizlazi iz grčke riječi *naus*, koja znači brod, lađa, vještina plovidbe. Suvremeno poimanje riječi *nautika* i *navigacija,* označava skup praktičnih i teoretskih znanja i vještina koje su potrebne osobi koja upravlja plovilom da bi mogla uspješno i sigurno prevesti plovilo od polazišne do odredišne luke. U širem smislu te riječi označuju pomorstvo, ali sam nautički turizam nije naročito usmjeren i vezan za pomorstvo, već više na sam turizam. Zakonom o turističkoj djelatnosti pravno je definiran i reguliran pojam nautičkog turizma u smislu gospodarske djelatnosti kao *plovidba i boravak turista – nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije* [4]. U tom smislu nautički turizam podrazumijeva niz usluga, poput iznajmljivanja prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (vez) za smještaj plovila i turista nautičara koji na njima borave, iznajmljivanje plovila za odmor i rekreaciju, usluga skipera, prihvata, čuvanja i održavanja plovila na vezu u moru i na suhome vezu, usluga opskrbe nautičara vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima ili opremom, uređenja i pripremanja plovila, davanja informacija nautičarima o vremenskoj prognozi, usluga nautičkih vodiča, kao i škola jedrenja, obuka za skipere i voditelje brodica [4].

Međutim, najprihvatljivija definicija nautičkog turizma koja u potpunosti opisuje bit samog pojma, njegov sadržaj i značenje, bila bi da je nautički turizam skup multifunkcionalnih aktivnosti i odnosa koji proizlaze iz boravka turista – nautičara – u lukama nautičkog turizma ili izvan njih korištenjem plovnih i drugih objekata vezanih uz nautičku turističku djelatnost radi zabave, sporta, rekreacije i drugih motiva. Nautički turizam obuhvaća boravak turista na plovilu koje ne mora nužno isploviti iz luke, već oni mogu tijekom cijelog svog boravka ostati unutar nje. Isto tako, boravak nautičara ne mora nužno biti unutar luke, već se može odvijati i na *divljem vezu*. Također, u ovu definiciju turizma ulaze i drugi plovni objekti, osim samog plovila (npr. podmornice i batiskafi) jer su lokacijski vezana za nautičke luke [4].

Generalno, nautički turizam se može klasificirati na [4]:

1) luke nautičkog turizma – podrazumijevaju skupinu poslova vezanih uz smještaj plovila i nautičara i pružanje niza usluga plovilima i nautičarima, najsloženiji oblik luka nautičkog turizma su marine (slika 1), a detaljniji model podjele je prikazan u potpoglavlju 2.2.



Slika 1. Marina Punat, otok Krk [5]

2) *charter* ili *chartering* – odnosi se na iznajmljivanje plovila koja su u vlasništvu neke tvrtke, a iznajmljuju se privatnim osobama ili gospodarskim subjektima, a ponekad posluju u suradnji s drugim *charter* tvrtkama
3) *krstarenje* – podrazumijeva kružno putovanje plovilom određene kruzerske tvrtke, a za prihvat takvih brodova potrebne su specijaliziranje kruzerske luke; u posljednje vrijeme u Hrvatskoj je, osim krstarenja modernim kruzerskim brodovima, aktualno i tzv. *Old Crusier* izletničko krstarenje na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima.



Slika 2. Hrvatski motorni jedrenjak [6]

Važno je navesti i ostale podjele nautičkog turizma iz različitih perspektiva (tablica 1).

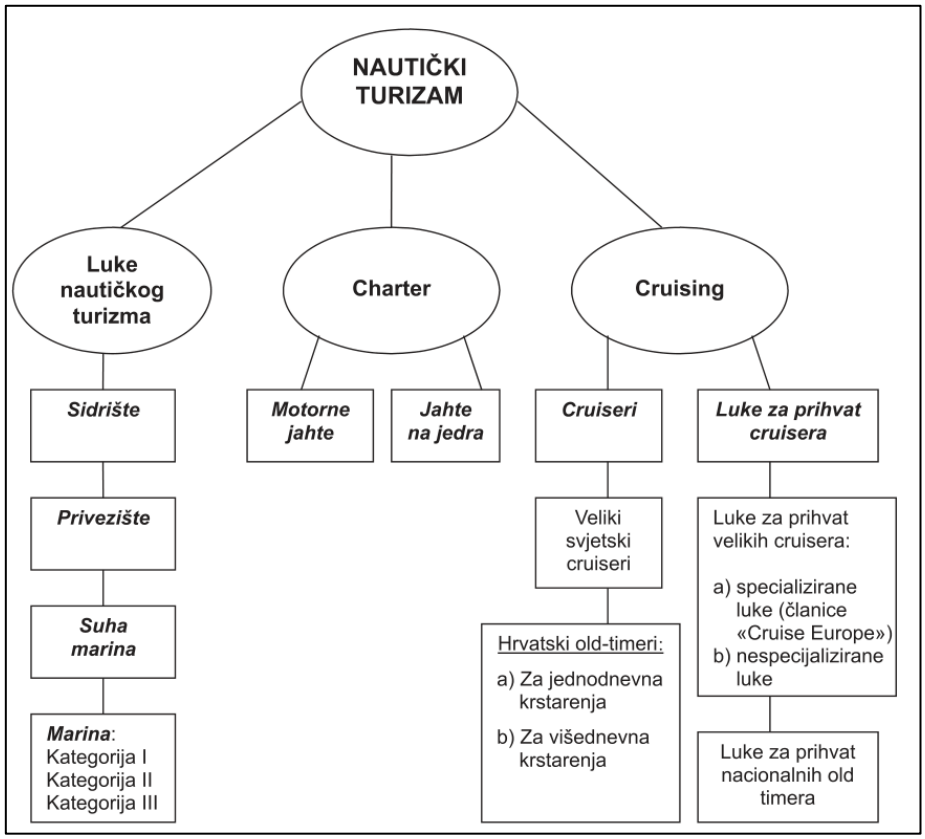
Tablica 1. Podjele nautičkog turizma (Prema: Luković, 2007.)

PODJELA PREMA:					
Motivu nautičkog turizma					
mobilni	plovidbeni	kupališni	boravišni	sportski	zimovališni
izletnički		ribolovni	kulturni	zdravstveni	ambijentalni
Veličini i vrsti plovila					
brodski ili veliki		jahting turizam		moto-nautički turizam	
Udjelu, opsegu i području plovidbe i značenja					
veliki				mali	
Organizaciji plovidbe					
individualni		grupni – masovni		u konvojima	
Itinerarima (planu plovidbe)					
u zatvorenim morima, rijekama i jezerima		prekomorski i oceanski		nacionalni	međunarodni
Svrsi plovidbe					
izletnički	krstarenje, jedrenje		sport i razonoda	podvodna plovidba	kombinirani i brzi turistički prijevoz
Sektorima (područjima)					
obalni	kupališni	kamping	ladanjski (boravišni) u turističkim lukama		otočni (na otvorenim morima i oceanima)

Slično kao i s ostalim oblicima turizma, nautički turizam je također vrlo zanimljiv u gospodarskom smislu. Razlog tomu je specifična nautička potražnja s kojom je povezana i posebna nautička potrošnja, zbog kojih nautička industrija omogućuje pružanje usluga nautičarima i njihovim plovilima, proizvodnju plovnih jedinica za zabavni turizam, proizvodnju opreme, održavanje, osposobljavanje postojećih i izgradnju novih luka [7].

2.2. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički turizam općenito, ali i u Hrvatskoj, se može modelski prikazati u tri, već spomenuta, osnovna oblika (slika 3). Luke nautičkog turizma su osnovna aktivnost nautičkog turizma i njihov razvoj je strogo povezan s infrastrukturom nautičkih luka. Luke nautičkog turizma zahtijevaju prostor za plovila i sve aktivnosti vezane za njih, zbog čega se, između ostalog, postavlja pitanje zaštite prirode. Ako se nautički turizam pomno ne planira, velike promjene u prostoru mogu negativno prijetiti brzom razvoju nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma po vrstama se dijele na sidrišta, privezišta, turističke luke, suhe marine i marine. [7].



Slika 3. Model djelatnosti nautičkog turizma u Hrvatskoj [4]

Marina predstavlja dio vodnog prostora i obale posebno sagrađen i uređen za pružanje usluga veza i čuvanja plovila te smještaja turista u njima ili smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge usluge turistima nautičarima, poput servisiranja i održavanja plovnih objekata, maloprodajne trgovine, osiguranje plovila itd. [4]. Međutim, marine također služe i kao centri za zaposlenje, posao, razvoj vještina i obuke (npr. škole jedrenja) [8].

Marine se dijele na tri kategorije: marine najvišeg standarda, marine srednjeg standarda i marine najnižeg standarda. Zbog ubrzanoga razvoja nautičkog turizma, marine, kao najrazvijeniji oblici nautičkih luka, nude veliki broj proizvoda i drugih djelatnosti. Sve se češće u marinama grade heliodromi, sportski tereni, kongresne dvorane, *welness* centri i drugi sadržaji [9]. Sidrištem se naziva dio vodnog prostora koji ima opremu za privez plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena. Privezište je dio vodnog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljeno je priveznim sustavom. Suha marina (slika 4) predstavlja ograđeni dio kopna koji je uređen za pružanje usluga spremanja i čuvanja plovnih objekata na suhom te njegova transporta u vodni prostor ili iz vodnog prostora do suhe marine [9].



Slika 4. Suha marina [10]

2.3. USLUGE *CHARTERA* I PLOVILA NAUTIČKOG TURIZMA

Usluge *chartera* u nautičkom turizmu odnose se na iznajmljivanje plovila sa ili bez skipera i iznajmljivanje grupe plovila koja kruži od luke do luke pod zapovjedništvom profesionalnog kapetana. Nisu svi potrošači u mogućnosti posjedovati plovilo, jer ono može biti previše zahtjevno ili skupo. Stoga se mnogi nautičari odlučuju na unajmljivanje plovila

jer ne žele propustiti iskustvo plovidbe [8]. *Charter* usluge mogu biti na dnevnoj (kao dopuna hotelskom smještaju), lokalnoj (plovila koja imaju svoju luku sa privezom na području njihova kružnog putovanja), tjednoj (jedrilice ili motorni brodovi najčešće duljine 7-15 m), te međunarodnoj bazi (uključuje luksuznija i novija plovila opremljena poput luksuznih hotela) [3].

Skiperi su zaposlenici *charter* tvrtki koje se može unajmiti za upravljanje plovilom u slučaju da potrošač nema važeću licencu za upravljanje plovilom. Skiper je zadužen za zapovijedanje i upravljanje plovilom, te kontroliranje i sudjelovanje u aktivnostima straže na palubi i mostu, a ako na brodu nema drugih članova posade, on vodi brigu i o održavanju plovila, obavlja sve potrebne manje popravke tijekom jedrenja, brine o papirologiji u marinama, prebacuje plovilo iz jedne marine u drugu, osigurava siguran utovar i istovar prtljage, brine o poštivanju sigurnosnih propisa i postupaka posade i putnika, itd. Skiperi su često lokalni mještani, pa mogu dati i razne korisne savjete, istaknuti neka zanimljiva mjesta za posjetiti ili podučiti o plovidbi [8].

Skiperi moraju imati važeću dozvolu za upravljanje vozilom. Svaka država ima vlastite propise o vrsti i prirodi kvalifikacija koje skiperi moraju imati, a koje uključuju različite kulturološke stavove o sigurnosti i regulaciji, različite pomorske tradicije i različite lokalne meteorološke i oceanografske uvjete. Međutim, to može dovesti do problema prilikom prelaska u tuđe teritorijalne vode jer mnoge države ne posjeduju dovoljnu fleksibilnost kada se radi o dozvolama za skipere i oni se uglavnom ne smiju slobodno kretati vodama drugih zemalja [11].

U nautičkom turizmu plovila se dijele na jahte (motorne i jahte na jedra), kruzere i ostala plovila. Motorne jahte su plovila na motorni pogon koje imaju kabinu s najmanje dva ležaja, zahod i uređaj za kuhanje. Jahta na jedra je plovilo čije je osnovno pogonsko sredstvo vjetar i ima kabinu s najmanje dva ležaja, zahod i uređaj za kuhanje. Kruzeri su veliki putnički brodovi s posadom koji mogu prevoziti veliki broj turista (nekoliko tisuća). U ostala plovila ubrajaju se čamci i gliseri [9].

2.3.1. Jahting turizam

Jahting turizam je posebna vrsta nautičkog turizma za koju je specifično da njeni korisnici provode vrijeme na moru koristeći se pritom motornim jahtama ili jedrilicama, odnosno jahtama na jedra kao sredstvima za prijevoz, ali i smještajnim objektima. Jahting turizam se značajno počeo razvijati prije dvadesetak godina, a sada je postao najznačajnija i najprofitabilnija aktivnost nautičkog turizma. Potražnja za najmom jahta je u stalnom porastu i pokazuje da je iznimno profitabilna jer se oslanja na turiste s velikim budžetom [12].

Turisti koriste vlastite jahte ili iznajmljene u *charter* tvrtkama. Najam jahte može se dogovoriti izravno od krajnjeg korisnika do tvrtke koja je vlasnik flote ili neizravno preko *charter* posrednika (brokera) neke agencije, čija je provizija za usluge uračunata u neto cijenu *chartera*.

Postoje tri grupe najma plovila, ovisno o potražnji turista [8, 12]:

- *charter* bez skipera: barem jedna od osoba na unajmljenom plovilu mora imati važeću dozvolu za upravljanje plovilom
- *charter* sa skiperom – nitko od osoba koje su unajmile plovilo nema dozvolu za skipera, a ako imaju, iz nekih razloga ne žele samostalno upravljati plovilom pa angažiraju profesionalnog skipera, koji ima dozvolu za upravljanje plovilom
- *charter* s posadom – skupina turista iznajmljuje jahtu, uključujući profesionalnog skipera i kuhara ili hostesu na brodu.

Isto tako, najam plovila se može kategorizirati u dvije grupe, ovisno o broju iznajmljenih jahti [12]:

- *charter* bez skipera – skupina turista, većinom iskusniji u upravljanju plovilom i stariji od 30 godina, iznajmljuje vlastitu jahtu i slijedi unaprijed predviđenu rutu
- *charter* flota – iznajmljena jahta je dio šire skupine jahti – flote, koje slijede vodeću jahtu, sve flotilne jahte slijede unaprijed predviđenu rutu i nema fleksibilnosti za bilo koje plovilo za odabir vlastitih ruta; ovu opciju većinom odabiru manje iskusni turisti ili turisti s potpuno nikakvim prethodnim iskustvom i pripadaju dobnoj skupini 18-25 godina.

Kada se radi o *charterima* bez skipera, turist koji unajmljuje jahtu mora imati dobro znanje o navigaciji i odabranoj ruti. Naravno, i *charter* tvrtke uvijek daju sve potrebne informacije o odabranoj destinaciji, a također predlažu i okolna mjesta za posjetiti [12].

2.3.2. Kruzing turizam

Kruzing turizam ili turizam kružnih putovanja se odnosi na krstarenja velikog broja turista velikim putničkim brodovima (kruzerima) s posadom s unaprijed isplaniranim rasporedom putovanja. Kruzeri najčešće pristaju u više luka kao turističkih destinacija u kojima silaze na kopno radi turističkih aktivnosti. Kruzer je zapravo putujući plutajući hotel koji ima raznovrsnu ponudu na brodu, zbog čega mnogi turisti čak ni ne silaze s broda jer sve što im treba se već nalazi na njemu: trgovački centri, restorani, bazeni, saune, kasina, teretane, kina, kazališta, koncertne dvorane, knjižnice, klubovi, sportska igrališta, itd. Kruzing može biti domaći, ako se odvija u unutarnjim vodama, ili međunarodni, ako se odvija u vodama dviju ili više država. Kruzing se ne mora odvijati samo na moru, već i na rijekama te jezerima [13].

3. TRENDOVI KOJI UTJEČU NA ODRŽIVOST SEKTORA

Da bi nautički sektor opstao, mora ispunjavati sve zahtjeve svojih korisnika, a to se može ostvariti tako da se korisnicima omogući pružanje osnovnih i dodatnih usluga koje su izravno ili neizravno povezane s korisnicima usluga nautičkog turizma. Nautički turizam ima veliku povijest, ali je tek nedavno počeo dobivati značaj kakav zaslužuje. Prije je glavna karakteristika nautičkog turizma bila izgradnja smještajnih objekata i većinom je bio orijentiran na masovni turizam, kao što je bilo i sa drugim oblicima turizma. Međutim, današnje oblikovanje turističke ponude orijentirano je na individualizam, upoznavanje ambijentalnih vrednota, avanturizam. Potrebno je razvijati nautički turizam obzirom na idealne prirodno-zemljopisne i maritimne uvjete neke destinacije. Ovdje veliku šansu ima nautički turizam u Hrvatskoj, jer posjeduje veliku perspektivu za razvoj i mogućnosti zadovoljavanja turističkih potreba gostiju iz mnogih zemalja Europe. Važan čimbenik koji utječe na razvitak i unaprjeđenje nautičkog turizma su prirodni uvjeti, materijalna osnova, resursi i tekuća investicijska izgradnja. Zato je bitan cilj nautičkog turizma raditi na dobroj infrastrukturnoj izgradnji odgovarajućih turističkih luka, ali i prostoru za nova zaposlenja, obrazovanju zaposlenika i inovacijama [7].

Nautički sektor daje veliki doprinos gospodarskom rastu i zapošljavanju na razini cijele EU. Marine i aktivnosti vezane za plovila predstavljaju važan dio nautičkog turizma. Proizvodnja, upravljanje, ugostiteljstvo i povezane usluge podržavaju relativno visoku vrijednost i kvalificirane zaposlenike u usporedbi s većinom ostalih obalnih turističkih aktivnosti. Procjenjuje se da je 2014. nautički sektor imao promet od oko 28 milijardi eura i zaposlio najmanje 200 000 ljudi, od čega je većina izravno zaposlenih, a manji dio neizravno (npr. proizvodnja plovila). Djelatnost nautičkog sektora koncentrirana je u sektoru usluga koji stvara približno 59% svog ekonomskog učinka i koncentrirana na obali Sredozemlja. Ova regija proizvodi oko polovice ekonomske proizvodnje i zaposlenja u sektoru, nakon Sredozemlja slijede Sjeverno more (22%), Atlantski ocean (17%) i Baltičko more (12%) [1].

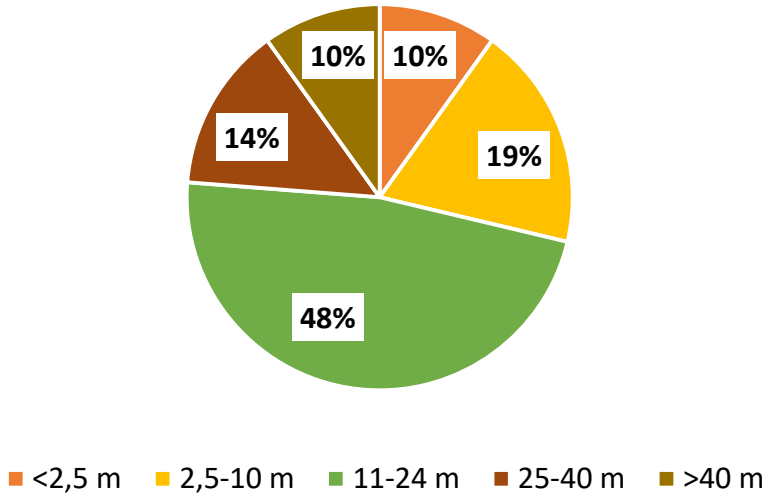
3.1. TRENDOVI ZAPOSLENIH CHARTERA I MARINA

Prema podacima Ecorysa iz 2015. vidljivo je da najveći udio zaposlenika *chartera* pripada radničkoj klasi (najviše u održavanju plovila) i pomoćnom osoblju (administracija, recepcija, hostese, itd.), dok ostali zaposlenici čine posadu, skipere, itd. Većina zaposlenika je između 25 i 50 godina starosti, a mnoge tvrtke zapošljavaju mlade ljude, koji su tek završili obrazovanje. Velika prednost ovih zaposlenika je da imaju široko znanje stranih jezika. *Charter* tvrtke zapošljavaju ljude različitih razina vještina, znanja i iskustva. I dok većina kompanija nema problema s pronalaženjem odgovarajućih zaposlenika, nekima je problem pronaći iznimno iskusne ljude s praktičnim iskustvom, npr. inženjere ili skipere [8].

Statistika Ecorysa pokazuje da većina marina zapošljava manje od 50 ljudi različitih profila: recepcionara, administrativni zaposlenici, zaposlenici brodskih gradilišta i dizalica, radnici na održavanju, električari, zaposlenici mornarice, financijski stručnjaci, itd. Većina zaposlenika je starosne dobi 25-40 godina, a razlog zapošljavanja uglavnom mladih ljudi je opet – poznavanje stranih jezika. Mnogo zaposlenih ima napredno iskustvo i, za razliku od *charter* tvrtki, marine imaju manje problema s pronalaskom osoba s odgovarajućim vještinama, znanjem i iskustvom. Ipak, poneki problemi postoje u pronalasku menadžera marina, koji često nemaju dovoljno obrazovanja i iskustva u tom području, a nema ni dovoljno pravih mogućnosti obrazovanja u mnogim zemljama, već se uglavnom radi o kratkotrajnim tečajevima [8].

3.2. TRENDOVI POSLOVANJA CHARTERA I MARINA

Prema podacima Ecorysa iz 2015. poslovni modeli u okviru nautičkog uslužnog sektora različiti su kao i sastav usluga koje se pružaju njegovim korisnicima, a i unutar samih aktivnosti *chartera* i marina postoje velike razlike. Velika većina *charter* tvrtki osigurava *charter* bez skipera i posade i *charter* s posadom. Usluge skipera bez ostatka posade, kao i ostale usluge, pruža manji dio tvrtki. Današnji trendovi pokazuju da mnogi nautički turisti sve više kupuju plovila, ali ih ostavljaju *charter* tvrtkama da se brinu o njihovom održavanju i iznajmljivanju. Što se tiče veličine broda, korisnici preferiraju srednju veličinu plovila i najviše *charter* tvrtki iznajmljuje plovila duljine 11-24 m. Ostale preferencije veličine plovila prikazane su grafički na slici 5 [8].



Slika 5. Preferencije veličina plovila nautičkih turista u Europi [8]

Što se tiče samih *charter* tvrtki, većina njih smatra kako njihov razvoj teče u pozitivnom smjeru, unatoč ekonomskoj krizi. Ekonomska kriza je ipak utjecala negativno na zaposlenost u nekim *charter* tvrtkama, a to se očitovalo u smanjenju broja zaposlenika i ureda na raznim lokacijama. Tako su mnoge tvrtke dobile veću konkurenciju, međutim ona nije tako snažna, pa tvrtke većinom smatraju da su sigurne da će ostati u poslu [8].

Glavni prihodi marina dolaze od naplaćivanja vezova brodova. Općenito se cijene vezanja naplaćuju na dnevnoj, mjesečnoj, sezonskoj ili godišnjoj osnovi, a ovise o veličini plovila i položaju unutar marine. Ovisno o veličini marine, ostale usluge osim veza, poput barova ili restorana mogu biti sastavni dio ponude. Konkurencija među marinama je uglavnom niska, a često ju se može primijetiti na lokalnoj ili regionalnoj razini. Ekonomska kriza imala je negativan utjecaj na marine, koja je zbog krize smanjila broj zaposlenih i usluge, međutim, marine očekuju postepena poboljšanja u sektoru [8].

3.3. TRENDOVI NA TRŽIŠTU MARINA

Podatci iz 2011. pokazuju da je godišnji promet za sektor marina viši od 3,2 milijarde eura. U Europi postoji više od 10 000 marina, najviše u Njemačkoj, Finskoj i Švedskoj. Međutim, Hrvatska i Grčka su vrlo popularne destinacije za rekreacijsko brodarenje, iako nemaju toliki broj marina kao navedene zemlje. Statistički podaci pokazuju da prilično malen

broj nautičara (svega oko 2%) ostaje u lukama i ostvaruje noćenja. Zbog toga je potrebno raditi na povećanju značenja i kvalitete nautičkog turizma i nautičkih luka i pozabaviti se obogaćivanjem sadržaja koji su vezani uz nautičke luke kroz raznovrsne ponude. To će zasigurno privući više nautičara, kao i tome da se počnu zadržavati u lukama na duže vrijeme. Također, mnogo toga još utječe na uspješnost kreiranja ponude i prihvat nautičkih turista, a jedan od tih bitnih čimbenika je marketing, koji mora prihvatiti i promicati suvremeni marketinški pristup u smislu ponude, raznolikosti i discipline u radu marina, kao najbitnijih nautičkih luka. Na taj način povećat će se kvaliteta nautičkog turizma, a samim time i udio nautičkog turizma u ukupnom turističkom prometu i gospodarstvu [8].

Marina ima važnu ulogu u pružanju podrške nizu usluga. One se djelomično odnose na potrošnju nautičara kada se radi o korištenju plovila za potrebe potrošnje, a djelomično na usluge povezane sa samom aktivnošću plovidbe. Budući da takve marine ne obavljaju rekreativnu funkciju brodica i vezova, ali s druge strane podržavaju usluge potrošača i mogu biti dio centra za zabavu i razonodu i biti središte lokalnih zajednica. Marine se u posljednje vrijeme sve više razvijaju kao *poslovni parkovi* sa širokim spektrom tvrtki koje svoje urede smještaju ovdje zbog dobre lokacije. Marine se često udružuju u klastere ili mreže marina koji im daju veće šanse za opstanak na tržištu, a oni mogu ponuditi bolju uslugu korisnicima [8].

Osiguravanjem objekata i jedinica za upotrebu u drugim industrijama, marine mogu povećati svoju ulogu centra za zaposlenje, poslovanje, razvoj vještina i osposobljavanje. Bez dobro razvijene mreže marina, atraktivnost plovidbe na određenom području se smanjuje. Također, marine su ključna atrakcija za turiste u mjestima duž obale. Mnogi se stručnjaci slažu da potrošnja nautičara na samu aktivnost u marini je zapravo dio njihove ukupne potrošnje [8].

3.4. TRENDOVI NA TRŽIŠTU USLUGA *CHARTERA*

Na temelju dostupnih podataka Ecorys istraživanja, vidljivo je da je godišnji promet za *charter* gotovo 6 milijardi eura, a za marine gotovo 4 milijarde eura, dok je bruto dodana vrijednost u 2011. godini iznosila 38,7 milijardi eura. Na tržištu *chartera* dominira nekoliko velikih međunarodnih tvrtki s velikim prometom (oko 80% tržišta) i velikim brojem vrlo

malih i lokalnih *charter* kompanija koje pružaju svoje usluge na manjim područjima. Sredozemno more privlači 70% svjetskih *chartera*, a najviše iznajmljenih jahti bez skipera se nalazi u Hrvatskoj, Italiji i Grčkoj, dok se najviše *charter* tvrtki nalazi u UK, Italiji i Grčkoj. Također, mnogo malih *charter* tvrtki se udružuje u klastere, kao i marine, što im omogućuje veće šanse za opstanak na tržištu u borbi sa velikim kompanijama koje imaju veće mogućnosti za promociju svojih usluga [8].

Što se tiče proizvodnje, Sjedinjene Države ostaju svjetski lider, proizvodeći ukupno približno 650 000 jedinica godišnje, tj. 4% ukupne nacionalne flote brodova. [14] Prema Europskoj udruzi brodarske industrije (eng. *European Boating Industry,* EBI), oko 6 milijuna plovila je u vlasništvu Europe, a 36 milijuna europskih građana redovito sudjeluje u rekreacijskim brodarskim aktivnostima. Vlasnici plovila u Europi dolaze iz različitih zemalja, a ističu se sjeverne zemlje (Finska, Švedska i Norveška). Skandinavija i baltičke države broje oko 2 milijuna rekreacijskih brodica. Francuska i Grčka konstantno rade na povećanju ukupne flote brodova, a poboljšanja postižu uz pomoć provođenja mjera potpore koje su usmjerene na reviziju flote i rast industrije. U Francuskoj je zabilježen snažan rast u usporedbi s prosjekom drugih zemalja jer je ta država nedavno uvela standarde koji se baziraju na otpadu i kupnji novih brodova [14]. Port of Camargue u južnoj Francuskoj je jedna od najvećih europskih marina koja može prihvatiti 4 500 plovila i ima više od 60 restorana i hotela baziranih u marini. Većina rekreacijskih plovila ukupne duljine manje od 7,5 metara (uključujući jedrilice i motorna plovila) je u privatnom vlasništvu. Za usporedbu, većina marina Sredozemlja ima prosječno 400-500 vezova [8].

Trendovi pokazuju da je većina današnjih vlasnika plovila prosječne starosti 55 godina, dok je prije 10 godina prosječna dob bila 45 godina. Dakle, demografski podaci korisnika su se drastično promijenili i sada je vidljivo kako nema mladih vlasnika plovila na tržištu. To je dalo priliku *charter* tvrtkama da povećaju udio korisnika kojima pružaju svoje usluge. Posljednjih godina prodaja plovila je pala, ali je iznajmljivanje povećano. Rekreacijsko brodarenje dobilo je na popularnosti kao nova vrsta provođenja odmora. Današnji korisnici plovila ne žele se puno baviti dugom pripremom plovidbenih putovanja, stalnim održavanjem ili mogućim problemima. Iz tog razloga oni sve manje žele posjedovati plovilo, a sve više traže *charter* usluge. Jednostavno žele otići do željene destinacije, imati spremno plovilo i ne voditi brigu ni o čemu tijekom svojih praznika. Dobra usluga na brodu i u marinama je sve važnija, a to znači da su najam posade i skipera, kao i atrakcije u

marinama i oko njih, te sigurnost i cijena, također zauzeli bitnu i sve veću ulogu u nautičkom sektoru. Tradicionalne ljubitelje plovidbe morem više privlače jedrilice, a motorna plovila preferiraju svi ostali turisti iz razloga što je njima lako upravljati, imaju elegantan dizajn, udobnost, brzinu i snagu. Gliseri i katamarani su postali veoma privlačni turistima za najam, sve više i više u usporedbi s jahtama [8].

3.5. ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA ODRŽIVOST SEKTORA

Većina europskih marina su mala ili mikro poduzeća, a njima mogu upravljati i brodarske udruge koje nemaju komercijalne težnje. Mala i mikro poduzeća su europski pokretač inovacija, ali malim marinama sudjelovanje u inovacijama nije jednostavno jer imaju malo resursa, a velika podjela industrije predstavlja prepreku suradnji i razmjeni znanja i time su inovacije zapravo ograničene. Takve prepreke suradnji i razmjeni znanja negativno utječu na razvoj nautičkog turizma i njegove tržišne ponude [1].

Unatoč porastu interesa za ulaganja u marine u prošlosti, rezultati istraživanja pokazuju kako su stvarni planovi za ulaganja u marinu uglavnom u čekanju. Visoke subvencije i prevelika ulaganja imala su za posljedicu da su se mnoge marine krenula graditi, ali nikada nisu dovršene. Zbog toga su u mnogim zemljama dopuštena samo ograničena ulaganja. Da bi se marina mogla graditi, ali i uopće imati dozvolu za rad, potrebna je koncesija koja je, ovisno o državi, različito uređena. Ako koncesija završi, nositelj često smanjuje ulaganja u održavanje marine, sve dok nije siguran može li nastaviti rad na marini [8].

Određena pitanja su važna za trenutni i budući položaj ove industrije. To su [8]:

- *Pitanja regulacije u EU.* Često postoje razlike u regulaciji između država članica. Mala i srednja poduzeća se žale da su EU norme, ali i direktive iz kojih te norme proizlaze, dostupne samo na francuskom, njemačkom i engleskom jeziku. Iz toga se može zaključiti da mnoge male tvrtke nemaju zaposlenike s dostatnim jezičnim vještinama potrebnima za razumijevanje tih dokumenata. Osim toga, ponekad postoje i problemi s trgovinom između država jer su često uvozne carine visoke, zbog čega su neki proizvođači pokrenuli proizvodnju u drugim državama. Mala i srednja poduzeća su usredotočena na svoje lokalno tržište ili trgovinu unutar granica EU, dok 10-20

velikih proizvođača plovila trguje širom svijeta. Povrh svega, malo je zemalja koje imaju uređene sustave registracije plovila i velike su razlike između sustava različitih zemalja. UK i Njemačka su primjeri zemalja koje imaju uređene i transparentne sustave registracije plovila na nacionalnoj razini u kojima se jasno vidi koliko plovila postoji, tko je vlasnik, je li platio poreze, PDV, itd. Dozvole i visine poreza između različitih država članica također nisu dovoljno usklađeni.

- *Pitanja standarda.* Kada se radi o razvoju i primjeni standardiziranih okvira u nautičkom turizmu (npr. za plovilo, ugovori o najmu, itd.), posebno između EU i SAD-a, davatelji usluga se slažu da je to složen proces, ali isto tako smatraju da će time njihove usluge dobiti na vrijednosti ako se europski i američki standardi međusobno usklade. Dok bi s jedne strane, priznavanje međunarodnih ISO standarda moglo biti od pomoći za američku stranu, s druge strane priznavanje zakona o rekreacijskim plovnim objektima moglo bi biti štetno za EU jer su ravnopravni uvjeti u EU i SAD-u različiti i zbog toga bi SAD mogao iskoristiti svoju tržišnu prednost.
- *Sigurnosni zahtjevi za rekreacijska plovila.* Članovi posade moraju biti upoznati sa pravilima obalnih država u čijim vodama izvode turističke nautičke aktivnosti. U slučaju da nemaju svu potrebnu opremu, mogu dobiti novčanu kaznu, a da bi to izbjegli, možda će trebati kupiti dodatnu opremu kako bi ispunili sigurnosne zahtjeve u obalnoj državi. Upravo zbog nepoštivanja ovih regulacijskih i sigurnosnih zahtjeva dolazi do raznih pomorskih incidenata, a u nekim državama, poput Španjolske, je to češće nego u drugima. Glavni razlozi incidenata su ljudske pogreške (nedostatak potrebnih znanja i vještina), zatim slijede tehničke greške, nepoštivanje pravila i nedostatak sigurnosne opreme.
- *Pitanja pristupa financiranju.* Pristup financiranju predstavlja problem i *charter* tvrtkama i marinama, koje se prilično često se susreću s problemima financiranja svojih poslovanja. Tu se najviše radi o bankarskim zajmovima i privatnom kapitalu jer banke često nisu sklone davati kredite, ako smatraju da se radi o rizičnom kapitalu.
- *Vještine zaposlenika*. Također su bitan problem za *chartere* i marine. Vještine potrebne za rad u sektoru su raznovrsne, npr. praktično znanje o upravljanju plovilom (skiperske dozvole), tehničke vještine upravljanja, održavanja i popravljanja plovila. Dozvole za skipere, njihove dužnosti i prava također su važan problem nautičkog turizma. Geografska dimenzija u pogledu države koja izdaje dozvole registracije i uporabe, te vrsta dozvole, namjena i plovilo su glavna pitanja koja se tiču ovih

problema. Problemi se javljaju uglavnom kada nisu usklađene regulative koje se tiču države koja izdaje dozvolu te obalne države ili države zastave.

Ljudi koji rade na održavanju brodova i čamaca čini ključno osoblje za sektor *chartera* i marina. Vrste zaposlenika u marinama mogu se podijeliti u tri kategorije s različitim zahtjevima vještina [8]:

1) menadžer marine – trebao bi posjedovati kombinaciju nautičkih vještina, kao što su skiperske dozvole i upravljačke vještine
2) nadzornik doka – trebao bi posjedovati vještine o uslužnoj djelatnosti i vještine upravljanja, te razumijevanje tehničkih aspekata
3) upravitelj marine (pomoćnik za vez, pomoćnik za brodogradilište) – trebao bi posjedovati vještine u proizvodnji brodova i usluga na brodu, te općenito više tehničkih vještina.

Postoje tri kategorije *charter* osoblja [8]:

1) flotilni inženjer – ima vještine o održavanju motora i ostale vještine održavanja plovila
2) flotilne hostese – uključuje ugostiteljske i turističke kvalifikacije
3) skiperi.

Budući da ne postoji puno kvalitetnih obrazovnih ustanova, ali i obrazovnih ustanova općenito u Europi, *charter* sektor i marine se međusobno natječu za zaposlenike i teško im je pronaći kvalificirane radnike za potrebnim setom vještina, posebno praktičnih. Između ostalog, za mnoga radna mjesta je potreban i dodatan set vještina kako bi cjelokupan doživljaj odmora za turista bio što zanimljiviji. Recimo, za skipera bi bilo poželjno da poznaje regiju, kulturu određenog područja, okolicu, itd. U posljednje vrijeme poželjno je da zaposlenici imaju i IT vještine.

- *Inovacije.* Zakonodavstvo EU s jedne strane nameće stroge ekološke standarde kao temelj za ulaganja u ekološki prihvatljivije motore plovila, zbog čega su EU standardi vodeći na tržištu električnih plovila u usporedbi s ostatkom svijeta. S druge strane tu je električna mobilnost kao nova tehnologija koja se razvija brže od tehničkih standarda. Zakonodavstvo za električne motore prilagođeno je motornim vozilima na kopnu, a nautičkoj industriji nedostaju upravo prilagođeni standardi i zakoni.
- *Recikliranje.* Većina europskih zemalja nema uređen sustav za recikliranje rabljenih plovila. Stoga je važno naglasiti važnost toga, jer tržište rabljenih proizvoda brzo raste i negativno utječe na potražnju novih plovila, a može imati i negativan utjecaj na

okoliš. Velike zemlje, poput Francuske i Švedske su uspostavile uređene sustave za recikliranje, dok Njemačka nema takvo postrojenje. Veliki problem je i recikliranje plastike, ali i EU regulative za recikliranje, koje su puno strože u usporedbi sa onima za izgradnju plovila. Dakle, moglo bi se reći da je skuplje uništiti plovilo, nego ga sagraditi.

- *Visoki PDV.* Još jedan od problema nautičkog sektora s kojim se svi njegovi sudionici suočavaju. Visoke cijene najma plovila, ali i visoki porezi za marine, obeshrabrujuće utječu i na pružatelje i na primatelje usluga.

4. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Prema hrvatskom Zakonu o morskim lukama, luke nautičkog turizma pripadaju lukama posebne namjene koje se dijele na luke od značenja za Republiku Hrvatsku za kapacitet veći od 200 vezova i na luke županijskog značenja za one kapaciteta manjeg od 200 vezova. Lukama posebne namjene županijskog značenja pripadaju [7]:

- luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova
- industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1 000 GT
- brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50 m, odnosno veličinom doka do 1 000 t nosivosti
- športske luke
- ribarske luke.

Hrvatske marine u strukturi luka nautičkog turizma imaju vodeću ulogu, a slična je situacija i na cijelom Mediteranu, osim u Grčkoj i Turskoj). Detaljan prikaz statističkih podataka DZS-a za 2018. i 2019. godinu prikazan je u tablicama 2 i 3. Podatci DZS-a za 2019. godinu pokazuju da se od Savudrije do Rta Oštro prostire 167 luka nautičkoga turizma. Od toga je 78 marina (od toga 17 suhih marina), 75 sidrišta, 9 privezišta i 5 odlagališta za plovila. Luke nautičkog turizma zauzimaju 4 349 270 m^2 akvatorija, a nautičarima je na raspolaganju 18 179 vezova u moru. Porast broja plovila na stalnom vezu je 4,6% (14 249 plovila) u odnosu na 2018. godinu. Najviše plovila na stalnom vezu je pod zastavom Hrvatske (44,1%), zatim Austrije (15,6%), Njemačke (15,5%), Slovenije (5,0%) i Italije (3,8%) [9].

Tablica 2. Kapaciteti luka nautičkog turizma RH i zaposleni 2018. i 2019. godine [9]

	2018.	**2019.**
Površina akvatorija (m^2)	4 075 400	4 349 270
Ukupan broj vezova	17 274	18 179
Od toga za plovila duljine		
Do 6 m	597	674
6-8 m	1 247	1 246
8-10 m	2 736	2 840
10-12 m	4 434	4 511
12-15 m	4 862	5 116
15-20 m	2 699	2 984
Više od 20 m	699	808
Dužina razvijene obale za privez plovila (m)	64 844	67 587
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	4 780	5 551
Ukupna površina prostora na kopnu (m^2)	745 453	786 238
Od toga natkriveni prostor (hangar) (m^2)	9 256	15 353
Ukupan broj zaposlenih	1 741	1 901
Od toga sezonski	432	461

Tablica 3. Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma 2019. godine [9]

	Plovila na stalnom vezu			
	ukupno	**motorne jahte**	**jahte na jedra**	**ostalo**
Ukupno	14 249	7 249	6 330	670
Plovila za koja je upotrijebljen vez u moru	12 100	5 613	5 935	552
Prema zastavi plovila (abecednim slijedom)				
Austrija	1 883	1 126	730	27
Belgija	67	37	29	1
Češka	190	102	80	8
Finska	12	3	9	-
Francuska	165	19	112	34
Grčka	31	10	19	2
Hrvatska	5 341	1 934	3 022	385
Italija	464	307	147	10
Izrael	3	1	2	-
Mađarska	138	88	47	3
Nizozemska	171	89	78	4
Norveška	46	13	33	-
Njemačka	1 875	987	854	34
Poljska	162	96	55	11
Rusija	3	1	1	1
SAD	112	67	41	4
Slovačka	198	135	58	5
Slovenija	599	277	320	2
Švedska	43	8	33	2
Švicarska	76	27	47	2
UK	244	103	134	7
Ostale europske zemlje	162	110	47	5
Ostale izvaneuropske zemlje	115	73	37	5
Prema duljni plovila				
Do 6 m	278	249	10	19
6-8 m	816	666	103	47
8-10 m	1 703	959	713	31
10-12 m	3 521	1 286	2 046	189
12-15 m	3 876	1 186	2 488	202
15-20 m	1 461	879	536	46
Više od 20 m	445	388	39	18
Plovila za koja je upotrijebljeno samo mjesto na kopnu	2 149	1 636	395	118

4.1. TRENDOVI NA TRŽIŠTU NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ

Brošura Hrvatske turističke zajednice slikovito opisuje turističku ponudu nautičkog sektora u Hrvatskoj. Hrvatska može promovirati nautički turizam i unaprjeđivati ga kroz svoje raznovrsne i mnogobrojne značajke: više od tisuću otoka i otočića, privlačna mjesta i plaže, velika povijesna i kulturna baština, obilje netaknute prirode, razvijena nautička infrastruktura, ugodna klima, domaća jela i pića, itd. [15].

Charter u Hrvatskoj je u iznimno dobrom položaju jer je više iznajmljenih plovila na Jadranu nego vlasničkih. Jedrilice, katamarani i motorna plovila bez posade se najviše iznajmljuju i Hrvatska je među vodećim *charter* tržištima u svijetu. Jahte s posadom kao ploveći hoteli su izbor uglavnom bogatijih turista koji žele vrhunsku uslugu. U Hrvatskoj ima mnogo vezova za privez plovila i na tim mjestima postoji i odgovarajuća infrastruktura [15].

Mnoge marine pružaju punu uslugu nautičarima i otvorene su cijele godine. Mnoge mogu prihvatiti megajahte, a unutar područja marina postoje dobre mogućnosti za hotelski i apartmanski smještaj. Hrvatske marine su često dobro povezane sa zračnim lukama i općenito su dobro prometno povezane. Neke marine imaju vlastite tehničke servise za održavanje i popravak plovila i motora, koji pružaju usluge mehaničara, elektroničara, električara, plastičara, stolara, dizalice i trgovinu rezervnim dijelovima. Unutar marina su dostupni i ostali sadržaji, poput restorana, trgovina, *wellness* i *spa* centara, turističkih agencija, suvenirnica, pošte, liječničkih ambulanti, ureda za izdavanje dozvola, raznovrsne sportske ponude i zabavnih sadržaja poput noćnih klubova i kasina. Neke marine imaju benzinske postaje i snažne dizalice za razne potrebe marine, kod nekih su gatovi opskrbljeni vodom i strujom, ali se isporučuju ograničeno. Neke marine zadovoljavaju najviše ekološke standarde na svijetu te su dobitnici certifikata Plave zastave. Većina marina nudi besplatno korištenje interneta. U sklopu marine moguće je dobiti usluge ronioca [15].

Hrvatska glasi kao savršeno mjesto za jedriličare koji se vole dokazivati na jedriličarskim natjecanjima. Prvi jedriličari na dasci na Jadranu su se pojavili početkom 1970–ih godina i jedrenje se odvijalo uglavnom na izoliranim lokacijama. Međutim, kada je dobio na popularnosti, počeo se brzo razvijati što je dovelo do toga da je cijeli Jadran pun privlačnih lokacija za jedrenje na dasci. Godišnje se održava više od 400 natjecateljskih regata za sve generacije. Hrvatski olimpijski tim jedan je od najuspješnijih u svijetu. Mnogi

strani jedriličari dolaze u hrvatske trening kampove da bi se bavili aktivnostima jedrenja. Broj jedriličara na regatama je iz godine u godinu sve veći. Zlatni rat na otoku Braču je jedinstveni prirodni fenomen jer je oblikovan morskim strujama, a zahvaljujući vjetrovima danas je centar okupljanja ljubitelja jedrenja na dasci [15].

Što se tiče adrenalinskih sportova, osim jedrenja, na Jadranu su popularni i kiteboarding, veslanje u kajaku i kanuu, te rafting. Kiteboarding se također brzo razvija i sve više ljudi se bavi tom aktivnosti. Zlatni rat okuplja i ljubitelje kiteboardinga gdje se organiziraju tečajevi za početnike od strane lokalnih klubova i tvrtki, i to područje nudi svu potrebnu infrastrukturu i tehničku podršku s profesionalnim osobljem, organiziraju opremu (kajtove i daske, neoprenska odijela i specijalne kite trapeze). Kajakiranje je zanimljiva aktivnost kojom se mogu proći velike udaljenosti, a putem zastati na mnoštvu teško pristupačnih lokacija [15]. Postoje i dodatni oblici nautičkog turizma koji se intenzivno razvijaju, a to su npr. ronilački turizam, športski ribolov, i drugi [7]. Ronjenje u Jadranskom moru je izrazito privlačno turistima nautičarima jer ima atraktivno, živopisno i bogato morsko dno. U Jadranu se nalaze brojne podmorske špilje, podvodna arheološka nalazišta, kao i olupine brodova (i aviona) potonulih od još u antičkom dobu. Na hrvatskoj obali je registrirano 100 ronilačkih klubova koji osiguravaju opremu i stručno vodstvo [15].

U Hrvatskoj se u posljednje vrijeme razvija posebna vrsta krstarenja, tzv. *Old Crusier*, a odnosi se na višednevno ili izletničko krstarenje na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima koji su kvalitetno opremljeni i mogu otploviti na duža krstarenja i ugostiti turiste na brodu na duže vrijeme. Krstarenje je intenzivno povezano s lukama starih gradova na obali. Tu se ističu velike luke poput Dubrovnika, Splita i Zadra. Domaće jadransko krstarenje ovim jedrenjacima odvija se u manjim lukama poput Trogira, Telaščice, Hvara i Bola. Kako se nautički turizam, a s njime i krstarenja, ubrzano razvijaju, stare luke se tome prilagođavaju. Mnogi gradovi na hrvatskoj obali su postali privlačni velikim kruzerima, a među njima se, kao međunarodno priznato odredište svih većih kruzerskih ruta, ističe Dubrovnik [4].

Tijekom ulaska i boravka stranih brodica i jahti namijenjenih za sport i razonodu u Hrvatskoj nautičari moraju imati na umu određena pravila koja se tiču regulativnih okvira o nautičkom turizmu u Hrvatskoj. Ta pravila odnose se na rutu i sigurnost uplovljavanja u luku

gdje će se prijaviti njegov ulazak u državu i izlazak iz nje, te će turist platiti naknade propisane pravilnicima (NN 97/2013) [16]:

- naknadu za boravišnu pristojbu
- naknadu za sigurnost plovidbe
- naknadu za zaštitu od onečišćenja
- naknadu za korištenje objekata sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru Hrvatske.

Na plovilu koje plovi u Republici Hrvatskoj moraju se u svrhu provjere nalaziti sljedeći dokumenti u izvorniku: dokaz da su plaćene sve naknade, dokaz da je plovilo sposobno za plovidbu, dokaz da je osoba koja zapovijeda plovilom sposobna upravljati plovilom, dokaz o osiguranju od odgovornosti za štetu počinjenu trećim osobama, dokaz o vlasništvu ili punomoć za korištenje plovila. Za upravljanje plovilima osoba mora biti osposobljena sukladno propisima države čiju zastavu brodica ili jahta vije. Hrvatska ima službu traganja i spašavanja na moru i sastoji se od brodova obalne straže, plovila posebne namjene, zrakoplova i helikoptera (NN 97/2013) [16].

4.2. VIZIJA, MISIJA I STRATEŠKI CILJEVI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

U kontekstu globalizacije, tržišnih zbivanja i promjena, razvojna politika hrvatskog nautičkog turizma ide prema smjeru razvoja novog sustava i izgradnje novih odnosa koji se temelje na vlastitim vrijednostima, ali istovremeno poštuju međunarodno transparentne kriterije i pravila. Hrvatska ima strategiju održivog razvoja, pri čemu je naglasak u razvoju nautičkog turizma sustavno i ciljano planiranje razvoja. „*Hrvatski jadranski prostor jedan je od najznačajnijih prirodnih i gospodarskih vrijednosti koji treba štititi i čuvati za buduće generacije* [7].“ Prilikom izgradnje nove infrastrukture bitno je ne narušavati kvalitetu okoliša. Zaštita mora od ekoloških onečišćenja je strateški značajna za razvoj nautičkog turizma i cijelog gospodarstva, ali isto tako i za zaštitu ekoloških i prirodnih uvjeta življenja [7].

Radi ostvarivanja vizije boljeg strateškog, održivog razvoja Hrvatske, razvijena je Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014.-

2020., koja se bavi raznim pitanjima poboljšanja nautičkog turizma. Planovi strategije uključuju [17]:

- povećanje flote, prometa, poboljšanje kvalitete sektora
- unaprjeđivanje povezivanja otoka s kopnom i otoka međusobno radi poticanja održivog razvoja otoka
- poboljšanje uvjeta za pomorce kroz školovanja i uvjeta za izbor pomorskog zanimanja
- izgradnju novih luka i kvalitetno održavanje postojećih
- stalni rad na podizanju razine sigurnosti i zaštite u svim područjima nautičkog turizma
- sprječavanje onečišćenja okoliša i štetnih utjecaja na vodene resurse, ali i infrastrukturu nautičkog turizma, kroz primjenu standarda i regulativnih okvira
- jačanje administrativne sposobnosti
- jačanje pomorskih znanja i kulture kroz jačanje međunarodne ulogu Hrvatske kao pomorske države, te razvijanje znanja o nautičkim djelatnostima, aktivnostima i mogućnostima.

5. IZAZOVI ZA BUDUĆNOST

Održivo i potpuno korištenje obalnog bogatstva u smislu njegovih plovidbenih prednosti moguće je ostvariti kombiniranjem ekonomskih i ekoloških načela pa je potrebno poticati ulaganja koja su ekološka (koriste i čuvaju okoliš), gospodarska (vraćaju uloženo), tehnološka (ostvaruju planiranu proizvodnju) i društvena (čuvaju i unapređuju okoliš, osobito na otocima) [7]. „*Svako djelomično i u nekom obliku neodrživo korištenje obalnog potencijala prijeti poremećajima obalnog i otočnog sustava* [7].“

Što se tiče inovacija u području *chartera* i marina, oni se moraju konstantno prilagođavati promjenama na tržištu. Jedan od načina koji dobro utječe na imidž tvrtke je kroz mobilne aplikacije, koje mogu imati jako pozitivan učinak, osobito na mlađu populaciju, jer to povećava kvalitetu usluge, a samim time i njihovu količinu. Glavne inovacije kod *chartera* i marina su uvođenje novih poslovnih modela, koji uključuju posadu na brodu (skipere, hostese, itd.), zatim rezervacije preko interneta, aplikacije za pametne telefone, dostupnost *wifi* mreža, itd. Jahting turizam zbog toga je postao ekskluzivnim mjestom za posao, ali i za zabavu. Tako su se stvorile i ideje o jahtama kao plovilima za zabavu koja svaki dan posjećuju drugu lokaciju, te na taj način iz dana u dan mijenjaju poslovni model *charter* tvrtki [8].

Višekratna upotreba novih materijala, nove proizvodne tehnike i nove tehnologije mogu otvoriti više tržišta. Za 3D printanje se obično smatra da povećava brzinu proizvodnje, a uz to dolaze i manji troškovi te zadovoljavanje potražnje potrošača s većom brzinom i većim utjecajem na proizvodnju. Naposljetku, proizvodnja u ili blizu sjedišta može biti jeftinija od proizvodnje u inozemstvu. 3D tehnologija ima svijetlu mogućnost u nautičkom turizmu jer bi se u budućnosti plovila mogla 3D ispisivati sa 100% recikliranim materijalom, koji autonomno troše energiju i opremljeni su najnovijim informatičkim tehnologijama [11].

Marine se često žele istaknuti korištenjem oznaka kvalitete, koje promiču održivi razvoj marina i okolnih područja. Eko-oznake korisnicima plovila daju informacije koje otkrivaju relativnu kvalitetu marina čime se povećava potražnja za nautičkim turizmom općenito. Osim toga, jednom kada marina ostvari dobru ocjenu na određenom području, i konkurenti počinju težiti poboljšanju standarda [8].

Veliki izazov za budućnost nautičkog turizma su i ekološka pitanja. To se osobito tiče razvoja nautičkog turizma u marinama koje se nalaze u prirodnim parkovima, npr. Kornati ili Pakleni otoci. Izgradnja marina i pripadajuće infrastrukture može onečistiti prirodu. Previše udaljene točke snabdijevanja i nedostatak komunalne infrastrukture može dovesti do problema s opskrbom i očuvanjem prirode. Sve veća potražnja za vezovima uzrokuje i sve više problema zaštite okoliša i uređenja prostora. I globalno gledajući, zagađivanje okoliša u jednoj zemlji proizvodi posljedice u drugim zemljama. Sredozemno more je slobodno prirodno dobro koje se koristi u rekreativne svrhe, a istodobno je ono i besplatno odlagalište smeća [8].

Povećana ulaganja u infrastrukturu luka mogu negativno utjecati na morski okoliš, premda će se to manje isticati u budućnosti kada se radi o ulaganjima u zamjenu postojeće infrastrukture i načina na koji inovacije mogu umanjiti utjecaj nautičke infrastrukture i aktivnosti na okoliš. Ovdje je također bitno spomenuti da bi novčane potpore potaknule ulaganja u sektoru recikliranja za opremanjem odgovarajućih postrojenja. To bi također potaknulo inovacije u procesu dizajniranja i izrade novih plovila kako bi se poboljšala isplativost i recikliranost jer brodovi koji ispunjavaju ekološke kriterije bi mogli očekivati smanjenje naknada. Ulaganjima se nastoji promicati suradnja, inovacije i ulaganja u kritičnim područjima nautičkog turizma, te na specifičnom području kombiniranih nautičkih i obalnih proizvoda. Očekuje se da će to poboljšati konkurentsku poziciju nautičkog turizma, a samim time i povećati i poboljšati utjecaj nautičkog turizma [8].

Također, bitno je podijeliti ponudu različitim generacija. Starije generacije koje imaju veću kupovnu moć bi željele da su aktivnosti koje su im dostupne prilagođene za njihove posebne želje i potrebe. To se može postići kombinacijom poboljšanja infrastrukture i usluga, kao što su želja za dizajnom plovila kojima se može jednostavno kretati, platforme za vez prilagođene za lak pristup jahtama i usluge priveza, te prilagođena ponuda socijalno-kulturne usluge u marinama i njihovoj okolici. Ponuda za mlađe generacije može uključivati jednostavno iznajmljivanje opreme, aktivnosti za djecu, nautičke škole i organizirana natjecanja, te inovativne načine korištenja prostora marine izvan sezona [11].

Očekuje se da će tržišne inovacije i ulaganja ostati u normalnim vrijednostima i udovoljavati svim zahtjevima. Međutim, strukturalna pitanja mogu ograničavati postupak prilagođavanja sektora. Postojeća turistička podrška nije u potpunosti djelotvorna u

rješavanju tržišnih izazova. Potrebno je raditi na rješavanju prepreka prekograničnoj suradnji i razmjeni znanja, pristupu financijama i nedostatku informacija. Također, poticanje planiranja, inovacija i ulaganja koja pomažu sektoru da se prilagodi i iskoristi promjene u potražnji potrošača proširuju njegovu ulogu kao centra i poticaja ekonomskih aktivnosti. To ima dobar utjecaj na konkurentnost sektora i učinak obalnih regija [1].

Strategija plavog rasta prepoznala je nautički turizam kao sektor s velikim potencijalom za održivi rast, ali i mogućnosti za otvaranje puno radnih mjesta. Strategija za obalni i pomorski turizam (eng. *Coastal and Maritime Tourism strategy*, CMT) razvijena je za podršku Strategiji plavog rasta. U tom dokumentu se raspravlja o izazovima sektora i predlažu se regulatorne promjene i mjere politike za Europsku komisiju, preporučuju se akcije koje države članice, regionalne i lokalne vlasti i sama turistička industrija trebaju poduzimati. Između ostalog, Strategija smatra da bi satelitske komunikacijske usluge mogle imati vodeću ulogu u raznim područjima nautičkog turizma. Cilj CMT strategije je potaknuti učinkovitost i konkurentnost, promovirati vještine i inovacije, ojačati održivost, povećati raspoloživa sredstva iz EU [1].

Svakako jedni od najbitnijih, ako ne i najbitniji izazovi za opstanak nautičkog sektora su ograničene vještine, inovacije i pristup resursima. Unatoč svim dobrim stranama, nautički sektor turizma pruža relativno nisko kvalificiranu i nisku zaposlenost što zajedno s pitanjima sezonalnosti može ograničiti privlačenje talentirane i kvalificirane radne snage. To se ističe u priobalnim područjima koja imaju relativno nisku razinu obrazovanja i produktivnosti. Niže razine profesionalizma mogu imati negativne učinke u smislu ograničavanja pristupa financiranju. Zbog toga je važno potaknuti performanse i konkurentnost, promicati vještine i inovacije, te jačati održivost [1].

5.1. IZAZOVI ZA HRVATSKU

Glavni izazovi za budućnost održivog razvoja nautičkog turizma su dugoročno izbjegavanje svih vrsta šteta i zagađenja te održavanje konkurentnosti i prosperiteta ovog sektora o kojem u konačnici ovisi i ukupna ekonomska dobrobit Hrvatske. Hrvatskoj je potrebno da ostvari neto korist u kojoj niti jedna šteta ili nepotrebni trošak ne traju dugoročno

i moguće ih je otkloniti ukoliko se osmišljenim aktivnostima planirano pozabavi tom temom [7].

Da bi se Jadransko more zaštitilo učinkovito, lokalna samouprava bi se trebala pozabaviti sljedećim pitanjima [7]:

- utvrditi granice pomorskog dobra sa susjednim županijama kroz prostorne planove uređenja županija
- utvrditi i izraditi katastar zagađivača mora, utvrditi načine otklanjanja zagađenja i utvrditi mjesta stalne kontrole kvalitete obalnog mora – posebno za unutrašnje morske vode i teritorijalno more
- odrediti organizacije i poduzeća koja će se baviti monitoringom mora u skladu s međunarodnim i nacionalnim standardima
- gradovi i općine trebaju ugraditi sustav mehaničkog i biološkog pročišćavanja sanitarnih otpadnih voda prije njihova ispuštanja u more
- potrebno je utvrditi standarde opreme za luke nautičkog turizma i opremiti luke za prihvat otpadnih voda sa svih plovila
- sprječavati ispuštanja u more (gorivo, ulje, kaljuže, tvrdi otpad, fekalije) u unutarnjim i teritorijalnim vodama radi zaštite pomorskog dobra i održavanja kvalitete mora
- naplaćivati turističke poreze na unapređenje okoliša.

ZAKLJUČAK

Nautički turizam je trenutno u velikom usponu, a može ga se definirati kao skup različitih aktivnosti i odnosa koji proizlaze iz boravka nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih korištenjem plovila i drugih objekata vezanih uz nautičku turističku djelatnost iz raznih motiva. Razvoj luka nautičkog turizma je strogo povezan s infrastrukturom nautičkih luka. Najbitnije grupe unutar nautičkog turizma su nautičke luke, posebice marine, zatim *charter* i krstarenje. Marine pružaju usluge veza, čuvanja plovila, smještaja turista u njima ili smještajnim objektima marine, usluge servisiranja i održavanja plovnih objekata, maloprodajne trgovine, osiguranje plovila, a služe i kao centri za zaposlenje, posao, razvoj vještina i obuke. *Charter* usluge u nautičkom turizmu odnose se na iznajmljivanje plovila sa ili bez skipera ili posade. Skiperi su zaposlenici *charter* tvrtki koje se može unajmiti za upravljanje plovilom i mora imati valjanu skipersku dozvolu. Plovila nautičkog turizma se dijele na jahte (motorne i jahte na jedra), kruzere i ostala plovila.

Da bi nautički sektor opstao, mora ispunjavati mnoge zahtjeve svojih korisnika, što može ostvariti kroz pružanje kvalitetnih usluga i što raznovrsnije i kreativnije ponude. Nautički sektor daje veliki doprinos gospodarskom rastu i zapošljavanju na razini cijele Europske unije obzirom da nautički sektor ima veliki godišnji promet i zapošljava desetke tisuća ljudi. Struktura zaposlenika nautičkog sektora je raznovrsna, i što se tiče dobi, i što se tiče razina vještina, znanja i iskustva. Većinom sektor nema puno problema što se tiče profila traženih zaposlenika, ali manji problemi se ogledaju npr. u dostatnim mogućnostima obrazovanja i iskustva. Problemi se najviše tiču razlika u regulativnim okvirima između država EU, primjeni standarda sigurnosnih zahtjeva, pristupa financiranju, vještina zaposlenika, inovacija, recikliranja i općenito ekoloških pitanja, te visokih naknada i poreza.

Nautički turizam u Hrvatskoj je u usponu, nautičke luke se razvijaju konstantno, a osim luka, *chartera* i kruzinga, postoje i mnoge aktualne nautičke aktivnosti, poput ronjenja, sportskog ribolova, kiteboardinga, kajakiranja ili kanuiranja, jedrenja na dasci, krstarenja hrvatskim tradicionalnim motornim jedrenjacima. Hrvatska je u poziciji da odlično promovira nautički turizam i unaprjeđuje ga kroz svoje mnogobrojne mogućnosti za raznovrsnu ponudu. Mnoge marine pružaju punu uslugu nautičarima i otvorene su cijele godine.

Budućnost donosi mnogo ulaganja u inovacije i upotrebu novih materijala, nove proizvodne tehnike i nove tehnologije. Sve veća potražnja u svim segmentima nautičkog sektora pokazuje da nautički turizam ide u dobrom smjeru što se tiče njegova razvoja. Strategija nautičkog turizma za sve države EU je potaknuti učinkovitost i konkurentnost, promovirati vještine i inovacije, ojačati održivost, te povećati raspoloživa sredstva iz EU. Ograničene vještine, inovacije i pristup resursima su jedni od najbitnijih izazova za opstanak nautičkog sektora.

LITERATURA

[1] European Commission: *Assessment of the Impact of Business Development Improvements around Nautical Tourism*, Final report, ICF, Brussels, 2016., https://www.europeanboatingindustry.eu/images/Documents/For_publications/Business-development-around-nautical-tourism.pdf, (pristupljeno 22.07.2020.)

[2] Hrvatska enciklopedija, turizam, 2020., https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=62763, (pristupljeno 09.07.2020.)

[3] Madžar, J.: *Nautički turizam*, Završni rad, Veleučilište u Šibeniku, Šibenik, 2016.

[4] Luković, T.: *Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje*, Ekonomski pregled, 58, 11, 2007, str. 689-708.

[5] http://www.krk.hr/smjestaj/Marina_Punat, (pristupljeno 10.07.2020.)

[6] https://www.croatia-yachting-charter.com/hr/plovilo/split-town-port/motorsailer/sy-providenca-sy-providenca/6311/sve/1, (pristupljeno 10.07.2020.)

[7] Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, 41, 1, 2003, str. 135-154.

[8] ECSIP Consortium: *Study on the competitiveness of the recreational boating sector, Final Report, Rotterdam/Brussels, 2015.*

[9] Državni zavod za statistiku: *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019., Zagreb, 2020., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-04_01_2019.htm, (pristupljeno 10.07.2020.)*

[10] https://www.fvgmarinas.com/en/i-marina/dry-marina-punta-gabbiani/, (pristupljeno 22.07.2020.)

[11] European Commission: *Commission staff working document on nautical tourism*, Brussels, 2017., https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-126_en.pdf, (pristupljeno 10.07.2020.)

[12] Ioannidis, S. A. K.: *An Overview of Yachting Tourism and Its Role in the Development of Coastal Areas of Croatia*, Journal of Hospitality and Tourism Issues, 1, 1, 2019, str. 30-43.

[13] Horak, S.; Marušić, Z.; Krasić, D.; et al.: *Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj*, Institut za turizam, Zagreb, 2007., https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf, (pristupljeno 10.07.2020.)

[14] Cappato A.: *Cruises and Recreational Boating in the Mediterranean*, Plan Bleu, UNEP/MAP Regional Activity Centre, 2011., https://planbleu.org/sites/default/files/upload/files/2-1-EN_Croisiere%26plaisance.pdf, (pristupljeno 10.07.2020.)

[15] Hrvatska turistička zajednica: *Nautička Hrvatska*, Brošura, https://www.htz.hr/hr-HR/promo-materijali/brosure, (pristupljeno 22.07.2020.)

[16] *Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske*, NN 97/2013, https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2013_07_97_2189.html, pristupljeno 10.07.2020.)

[17] Vlada Republike Hrvatske: *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014. do 2020. godine*, Zagreb, 2014., https://www.eu-projekti.info/eu/wp-content/uploads/2018/05/POMORSKA-STARTEGIJA-VRH-2207201-web-26-7_14.pdf, (pristupljeno 22.07.2020.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Marina Punat, otok Krk 4
Slika 2. Hrvatski motorni jedrenjak 5
Slika 3. Model djelatnosti nautičkog turizma u Hrvatskoj 6
Slika 4. Suha marina..... 7
Slika 5. Preferencije veličina plovila nautičkih turista u Europi 13

POPIS TABLICA

Tablica 1. Podjele nautičkog turizma 5
Tablica 2. Kapaciteti luka nautičkog turizma RH i zaposleni 2018. i 2019. godine 21
Tablica 3. Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma 2019. godine 22