

Nautički turizam - dublji zaron u socioekonomske implikacije u Hrvatskoj i globalno

Nikolić, Matea

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:541355>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-25**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

PRAVNI FAKULTET

Sveučilišni integrirani prijediplomski i diplomski studij Pravo

Matea Nikolić

**Nautički turizam - dublji zaron u socioekonomske implikacije u
Hrvatskoj i globalno**

DIPLOMSKI RAD

Mentor: izv. prof. dr. sc. Ružica Šimić Banović

Zagreb, 2023. godina

Izjava o izvornosti

Ja, Matea Nikolić pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Matea Nikolić, v.r.

SADRŽAJ

1. UVOD	3
2. UVOD U NAUTIČKI TURIZAM.....	4
3. PRAVNI OKVIRI NAUTIČKOG TURIZMA	6
3.1. Globalna regulacija nautičkog turizma.....	6
3.2. Nacionalni pravni propisi i njihove implikacije	8
3.3. Regionalne razlike u pravnim okvirima	10
4. EKONOMSKI ČIMBENICI U NAUTIČKOM TURIZMU	12
4.1. Infrastruktura	12
4.2. Diverzifikacija usluga nautičkog turizma.....	13
4.3. Marketinške i promotivne strategije	14
4.4. Održive prakse.....	15
5. EKONOMSKI UTJECAJ JAHTANJA	16
5.1. Ekonomske implikacije izgradnje jahti	16
5.2. Tokovi prihoda: iznajmljivanje, događaji i marine.....	19
5.2.1. Iznajmljivanje.....	20
5.2.2. Događaji	22
5.2.3. Marine i vezovi.....	24
5.3. Mogućnosti zapošljavanja u jahtanju	26
5.4. Poticanje lokalnih ekonomija	28
6. SOCIO-KULTURNE DIMENZIJE JAHTINGA	32
6.1. Demografija turista na jahti	33
6.2. Odgovor lokalnog stanovništva na jahtanje.....	34
6.3. Svijest o održivom razvoju	35
6.4. Utjecaj globalne zdravstvene krize na jahtanje	37
7. ZAKLJUČAK	38
8. POPIS LITERATURE	42

1. UVOD

Unutar dinamičnog razvoja nautičkog turizma, međuigra zakonskih okvira i ekonomske dinamike ključna je odrednica rasta industrije, održivosti i konkurentskog pozicioniranja. Nautički turizam, koji obuhvaća različite oblike pomorskih aktivnosti i avantura, nametnuo se kao značajan sektor unutar globalne turističke industrije. Jahtanje (eng. *yachting*) se posebno ističe jedinstvenim spojem luksuza, avanture i povezanosti s morem. Međutim, kao i svi aspekti turizma, jahtanje ostavlja trag na gospodarstvima, društvima i okolišima. Ovaj rad ima za cilj razotkriti zamršenost jahtanja unutar sektora nautičkog turizma baveći se istraživačkim pitanjem: *Kako se jahtanje razvilo kao značajan aspekt nautičkog turizma i koje su njegove ekonomske i društvene implikacije za industriju i odredišta?*

Korijeni jahtanja mogu se pratiti do drevnih civilizacija gdje je plovidba bila ne samo nužnost već i simbol moći i bogatstva. Kako su se pomorska putovanja sve manje bavila istraživanjem, a više rasonodom, jahtanje je počelo zauzimati svoju nišu. Danas simbolizira luksuz, slobodu i duboko poštovanje ljepote prirode. Međutim, s porastom njegove popularnosti, postavljaju se pitanja. Kako jahtanje doprinosi ekonomiji odredišta? Promiče li istinsku kulturnu razmjenu ili samo nakratko dodiruje obale bez integracije?

Ekonomski gledano, jahtanje je nedvojbeno ojačalo lokalna gospodarstva. Sa svakim čarterom, pristaništem u marini i događajem vezanim uz jahtu, novac se slijeva u obalna područja. S milijunima usmjerenim u infrastrukturu, izradu plovila, zapošljavanje i zamršenost pomorskih operacija, ekonomski vrtlozi koje stvaraju odjekuju kroz globalna i lokalna gospodarstva. Ali bitno je raščlaniti ovu ekonomsku blagodat i vidjeti kako se ona raspoređuje među dionicima ove industrije. Sociokulturno gledano, jahtanje dovodi raznoliku publiku na obalu. Demografski i psihografski podaci turista na jahti mogu pružiti uvid u njihove interakcije s lokalnim kulturama. Iako te interakcije mogu biti obogaćujuće, postoji i rizik od površnih angažmana, što dovodi do propuštenih prilika za istinsku kulturnu razmjenu. Ova je studija čvrsto utemeljena na rigoroznom ispitivanju sekundarnih izvora, pomno provjerenoj relevantnosti i točnosti. Nadopunjujući ovaj metodički pristup, pozicija unutar industrije jahti kao 'istraživača-insajder' nudi privilegiranu prednost autorici. Takva dvostruka stručnost, koja kombinira akademsku temeljitost s iskustvom iz prve ruke u industriji, jamči dubinu, preciznost i valjanost ovdje predstavljenih analiza. Iako ekološki utjecaj jahtanja nedvojbeno ima veliku važnost, on neće biti središnja točka ovog istraživanja zbog svoje opsežne i višestruke prirode.

2. UVOD U NAUTIČKI TURIZAM

Sukladno akademskom i industrijskom diskursu, nužno je definirati preciznu definiciju nautičkog turizma kako bi se osigurala jasnoća i razumijevanje. Takva definicija pruža temeljnu osnovu za pravne, ekonomske i regulatorne rasprave koje se odnose na ovaj sektor. Nadalje, primijećeno je da postoji više tumačenja i definicija nautičkog turizma u različitim jurisdikcijama i znanstvenim publikacijama. Ova višestrukost definicija naglašava potrebu za standardiziranim i široko prihvaćenom artikulacijom kako bi se olakšalo jednoobrazno razumijevanje i primjena.

Prema nacionalnom definiranju, nautički turizam se sastoji od ukupnosti raznolikih niza aktivnosti i interakcija koje pokreću turisti koji se bave plovidbom, unutar ili izvan luka nautičkog turizma, zajedno s korištenjem plovila i srodnih sredstava u potrazi za rekreacijskim, sportskim, zabavnim ili drugim rekreacijskim i praktičnim potrebama¹. Po pitanju kategorizacije nautičkog turizma, koja crpi svoju legitimnost iz distinktivnih atributa i karakteristika svojstvenih ovoj industriji, primarne temeljne kategorije su 1) marine, 2) charter usluge i 3) krstarenje, uz dodatak sekundarnih (npr. ribolov, surfanje, rafting i dr.) i dodatnih aktivnosti (npr. brodogradnja superjahta, usluge skipera, škole jedrenja, i dr.)².

Unutar djelokruga nautičkog turizma, državno odobrene trgovačke luke namijenjene za aktivnosti nautičkog turizma, kolokvijalno nazvane "industrija marina", predstavljaju ključni gospodarski aspekt u cijelom europskom krajoliku³. Nautički turizam proširuje svoj doseg kako bi obuhvatio globalni spektar vodenih tijela, uključujući, ali ne ograničavajući se na oceane, jezera, rijeke i kanale, obuhvaćajući sve slane i slatkovodne domene⁴. Međutim, važno je napomenuti da je analiza industrije marina zamršena zbog nepostojanja jedinstvenog europskog sustava registracije marina, što rezultira s bitno različitim skupovima podataka o broju i kapacitetu marina⁵. Unatoč tome, ove razlike ne ometaju sveobuhvatne zaključke o njihovom suštinskom značaju i ulozi u europskom miljeu.

¹ Luković, Tihomir. 'Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe', Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies, InTech, DOI:: 10.5772/38058., 2012., str. 400.

² Ibid, str. 402.

³ Ibid, str. 403.

⁴ Ibid, str. 403.

⁵ Ibid, str. 403.

Čarter industrija, koja obuhvaća iznajmljivanje plovila zajedno s pratećim uslugama, smještena kao podskup unutar sektora nautičkog turizma, te pokazuje inherentnu međuovisnost s marinama, a njezina održivost ovisi o njihovoj prisutnosti⁶. Što se tiče kapitalnih ulaganja, sektor čartera smatra se najmanje zrelim među industrijama nautičkog turizma, istodobno se noseći s visokim razinama neizvjesnosti i rizika koji proizlaze iz njegovih strukturnih zamršenosti i operativnih metodologija⁷.

Treća temeljna kategorija, industrija krstarenja, ima integralnu turističku ulogu ne samo unutar pojedinačnih nacionalnih gospodarstava već i na globalnoj gospodarskoj pozornici⁸. Ova industrija se smatra vrstom poslovanja organiziranim kao kružno putovanje plovilima, bila ta plovila vlasništvu *cruising* kompanija ili posebno nabavljenim plovilima⁹. Pružaju se i promicaju doživljaji odmora usredotočenih na putovanje i boravak na preookeanskim ili riječnim brodovima, koji su dizajnirani da ponude sadržaje, aktivnosti i usluge na brodu. Takav turizam karakteristično obuhvaća itinerare sa zaustavljanjem na različitim, unaprijed određenim, mjestima, dopuštajući putnicima da se iskrcaju i sudjeluju u strukturiranim ili autonomnim kopnenim izletima.

Što se tiče istaknutih karakteristika trijade glavnih industrija unutar nautičkog turizma, treba primijetiti njihovu izraženu povezanost s morskim i slatkovodnim mjestima i njihove česte operacije pod određenim lokalnim koncesijama¹⁰. Operativni modaliteti pod koncesijama utječu na poslovanje na dvostruki, ovisno o tome je li koncesija izravna ili neizravna (na primjer, unutar sektora marina, izravna koncesija obično se ostvaruje putem formaliziranog ugovora o koncesiji; nasuprot tome, u sektorima čartera i krstarenja, koncesija se očituje na skrovitiji način, omogućena kroz različite mehanizme kao što je održavanje vodenih putova)¹¹.

Navedeno definiranje nautičkog turizma proizlazi iz znanstveno-praktičnog načina razvrstavanja, dok u suprotnosti postoji i humanistička škola definiranja, gdje se fokus stavlja na motiv nautičara ili turista, te opisuje turizam kao „jedinstveni turistički doživljaj koji

⁶ Luković, Tihomir. 'Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe', Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies, op. cit., str. 403.

⁷ Ibid, str. 403.

⁸ Ibid, str. 403.

⁹ Luković, Tihomir. Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski Pregled, 58 (11) 689-708, 2007., str. 702.

¹⁰ Luković, Tihomir. 'Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe', Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies, str. 403-404.

¹¹ Ibid, str. 404.

obuhvaća aktivnosti na vodi i na kopnu¹². Kategorizacija primarnih oblika nautičkog turizma po humanističkoj školi, temeljena je na prevladavajućim temama koje ih karakteriziraju, omogućuje nabranje sljedećih različitih modaliteta aktivnosti u slobodno vrijeme na moru: *mobilni, plovibeni, kupališni, boravišni, športski, zimovališni, izletnički, ribolovni, kulturni, zdravstveni i ambijentalni*¹³.

3. PRAVNI OKVIRI NAUČKOG TURIZMA

Nautički turizam, kao područje koje se neprestano razvija, smješteno na spoju pomorskih operacija i aktivnosti u slobodno vrijeme, zahtijeva sveobuhvatnu pravnu kontrolu pod tripartitnim okvirom globalnog, regionalnog i nacionalnog pokroviteljstva. Na međunarodnom planu, bezbroj konvencija i ugovora nastoji ponuditi univerzalne pravne standarde, osiguravajući skladnu praksu među suverenim državama. Naknadno, unutar regionalnih parametara, posebni pravni ugovori bave se geoprostornim nijansama i zajedničkim teritorijalnim problemima, često djelujući kao posrednici između univerzalnih standarda i nacionalnih interesa. Naposljetku, nacionalna pravosudna tijela, naoružana svojim različitim zakonodavnim imperativima, socio-ekonomskim razmatranjima i ekološkim mandatima, dodatno kroje ove standarde svojim suverenim kontekstima. Ovaj rad ima za cilj proći kroz labirint pravnih koridora ovih teritorijalnih slojeva, razjašnjavajući mnogostruke pravne nijanse koje upravljaju nautičkim turizmom. Kako sektor raste u važnosti i veličini, pronicljivo razumijevanje njegovih pravnih skela je neophodno, čime se potiču razborite operacije i mudre zakonodavne formulacije.

3.1. Globalna regulacija nautičkog turizma

Pravni okvir za nautički turizam na globalnoj razini nije koncentriran u jednom dokumentu ili konvenciji. Umjesto toga, to je spoj nekoliko međunarodnih konvencija, sporazuma i smjernica raznih organizacija koje se dotiču različitih aspekata nautičkog turizma.

¹² Jadrešić, Vlatko. Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni, Zagreb, Školska knjiga, 2001., str. 144-148.

¹³ Ibid.

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora¹⁴ (dalje u tekstu: UNCLOS¹⁵), predstavlja najvažniji globalni pravni okvir stvoren s ciljem standardiziranja i pojašnjenja načela i pravila koja se tiču oceanskih aktivnosti, kroz uskladbu prava i dužnosti obalnih država, osiguravanje slobode plovidbe, i očuvanja i pravednog korištenja oceanskih resursa. UNCLOS služi kao ključna referentna točka za pomorske aktivnosti, sporove i suradnju, te opisuje prava i odgovornosti nacije u vezi s oceanskim resursima, navigacijom, upravljanjem okolišem i iscertavanjem morskih granica.

International Maritime Organization (dalje u tekstu kao: IMO), kao specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda za reguliranje pomorskog prometa radi sigurnosti, ekološke učinkovitosti i pomorske sigurnosti¹⁶. Iako primarna briga agencije nije turizam sam po sebi, mnoge njezine konvencije imaju dubok utjecaj na industriju nautičkog turizma, posebno s obzirom na oslanjanje sektora na brodove i morski okoliš.

Kao odgovor na tragični pomorski incident koji je uključivao Titanic 1912. godine, **Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru**¹⁷ (dalje u tekstu: SOLAS¹⁸) osmišljena je i naknadno formalizirana u konvenciji iz 1974. godine, te nakon toga proširena naknadnim izmjenama i dopunama kroz djelovanje IMO-a¹⁹. S propisima koji se kreću od tipa, količine i kvalitete čamaca za spašavanje do osnovne opreme za spašavanje poput prsluka za spašavanje i signala za pomoć, Poglavlje III je posebno značajno za putničke brodove, gdje je primarna briga sigurnost velikih broja putnika.

Slijedeća konvencija IMO-a nužna za spomenuti je **Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova**²⁰ (dalje u tekstu kao: MARPOL²¹). U srcu MARPOL-a su njegovi prilozi – posebna poglavlja posvećena ublažavanju raznih vrsta onečišćenja mora. Dva najkritičnija aneksa, koja imaju izravnu važnost za nautički turizam, su Dodatak I. i Dodatak II. Dodatak I., koji se bavi sprječavanjem onečišćenja naftom, postavlja temelje u odrebi 21.,

¹⁴ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, NN 9/2000.

¹⁵ The United Nations Convention on the Law of the Sea.

¹⁶ Brief History of IMO, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, pristup na dan 11.09.2023.

¹⁷ Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974., registrirano 1980. pri UN.

¹⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea.

¹⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.,

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), pristup na dan 11.09.2023.

²⁰ Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, 1973.

²¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

nalažući posebne kriterije za raspored spremnika i dizajn tankera za naftu. Određivanjem mjera za sprječavanje slučajnih i operativnih ispuštanja nafte, ovaj Dodatak osigurava da netaknuta morska turistička odredišta ostanu nezahvaćena kontaminacijom uljem. Dodatak II., s druge strane, bavi se kontrolom onečišćenja štetnim tekućim tvarima u rasutom stanju. MARPOL konvencija je više od pukog skupa smjernica; to je prikaz globalne predanosti morskoj održivosti kroz ispreplitanjem ciljeva očuvanja okoliša s težnjama nautičkog turizma.

Svjetska turistička organizacija (dalje u tekstu: UNWTO²²) pojavljuje se kao ključna institucija u području turizma, pružajući nijansirane smjernice i plodne okvire osmišljene za poticanje održive i odgovorne turističke prakse²³. Posebno u kontekstu morskog i obalnog okoliša, inicijative UNWTO-a imaju veliki značaj na razvoj turizma kroz stvaranje utjecajnih studija o turizmu i održivom razvoju, djelujući kao neobvezujući, ali ključni vodiči za države koje oblikuju svoje zakonodavne i regulatorne strukture za nautički turizam²⁴.

Međunarodna organizacija rada (dalje u tekstu: ILO²⁵) stvara zaštitu radničkih prava i dobrobiti unutar globalne pomorske sfere. Središnje mjesto u njenom djelovanju je **Konvencija o radu u pomorstvu**²⁶ (dalje u tekstu: MLC), ključni instrument koji štiti višestruka prava i osigurava odgovarajuće radne uvjete pomoraca. Ove zaštite nisu samo ograničene na tradicionalne pomorske uloge, već se proširuju i na one zaposlene na brodovima za krstarenje, koji čine sastavni dio industrije nautičkog turizma.

3.2. Nacionalni pravni propisi i njihove implikacije

Iako se ne može podcijeniti važnost međunarodnih i globalnih propisa u osiguravanju sigurnosti i održivosti nautičkog turizma, neophodno je naglasiti neizostavnu ulogu nacionalnih propisa. Prvi, uvjerljivi razlog za nacionalnu regulativu u nautičkom turizmu je inherentna varijabilnost geografskih i okolišnih uvjeta. Svaka obalna nacija može se pohvaliti jedinstvenim skupom obalnih voda, morskih ekosustava i topografskih značajki koje zahtijevaju posebnu pozornost. Nacionalni propisi, utemeljeni na ovim razlikovnim čimbenicima, ključni su za očuvanje lokalnog okoliša i sigurnosti turista i operatera. Međudjelovanje nautičkog turizma s lokalnim

²² World Tourism Organization.

²³ UNWTO, *Tourism for Sustainable Development*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

²⁴ UNWTO, *Tourism for Sustainable Development in the Least Developed Countries*, Oxford, Oxford University Press, 2017, str. 5-7.

²⁵ International Labor Organization.

²⁶ Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca, NN 11/2009.

zajednicama i njihovom kulturnom baštinom zahtijeva uključivanje kulturnih i društvenih pitanja u regulatorne okvire. Iako međunarodne smjernice pružaju temelj, često im nedostaje specifičnosti potrebne za usklađivanje turističkog razvoja s očuvanjem lokalne tradicije i načina života. S ekonomskog stajališta, nautički turizam predstavlja značajan izvor prihoda za mnoge obalne zemlje. Gospodarske koristi proizašle iz nautičkog turizma neophodne su za otvaranje radnih mjesta i prihode. Nacionalni propisi stoga su neophodni za optimizaciju ovih gospodarskih prednosti uz održavanje održivosti okoliša i zaštitu interesa turista.

Pomorski zakonik²⁷ na sveobuhvatan način obrađuje registraciju plovila, kvalifikacije posade, sigurnosne mjere, pravila plovidbe i druga bitna pitanja, oblikujući jedinstven pravni okvir koji karakterizira hrvatski nautički turizam.

Zakon o turističkoj djelatnosti²⁸ služi kao pravna osnova za regulaciju svih oblika turizma, uključujući nautički turizam. U okviru Zakona o turističkoj djelatnosti, nautički turizam je prepoznat kao posebna kategorija koja obuhvaća niz aktivnosti, od iznajmljivanja plovila i organizacije nautičkih putovanja do pružanja usluga u marinama. Konkretno, članak 52. definira što se sve smatra nautičkim turizmom, pružajući tako pravni okvir za sve aktivnosti i usluge koje spadaju pod ovu kategoriju; *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*²⁹. Nadalje, članak 53. navodi turističke usluge u nautičkom turizmu, i to: *1. iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (u daljnjem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima, 2. iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, crusing i sl.), 3. usluge skipera, 4. prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu, 5. usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.), 6. uređenje i pripremanje plovnih objekata, 7. davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.), 8. škole jedrenja, obuke za skipere i voditelje brodica, 9. druge usluge za potrebe nautičkog turizma. Kako bi se osigurala kvaliteta i sigurnost usluga*³⁰. Kako bi se osigurala kvaliteta i sigurnost usluga, članci 56. i 57. propisuju uvjete i postupak licenciranja za pružatelje usluga u nautičkom turizmu – bilo oni pravne osobe ili

²⁷ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.

²⁸ Zakon o turističkoj djelatnosti, NN 8/1996.

²⁹ Zakon o turističkoj djelatnosti, čl. 52.

³⁰ Ibid., čl. 53.

građani, zajedno sa mjerama i protokolima koji osiguravaju sigurnost kako posjetitelja tako i domaćina. Infrastruktura je ključna za razvoj nautičkog turizma, te članak 55. pruža smjernice za odredbe vezane za izgradnju i održavanje marina, sidrišta i drugih objekata potrebnih za pružanje nautičkih usluga.

Nadalje, u hrvatskom pravu su postavljeni brojni *lex specialis* zakoni koji reguliraju i nautički turizam među svojim odredbama, i to; Zakon o koncesijama, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Zakon o hrvatskom registru brodova, Zakon o lučkim kapetanijama, Zakon o plovidbi unutarnjim vodama i dr³¹. Njihova primarnost u legislativnom okviru nautičkog turizma emanira iz činjenice da predstavljaju temeljne nositelje evolucije pravnog sustava ovog sektora. Daljna regulacija turističkom, pa i nautičkog turizma pružaju esencijalnu osnovu za specifikacije i elaboraciju komponenata nautičkog turizma putem pravilnika, uredbi, odluka i naredbi s zakonskom snagom, gdje ove podzakonske akte donose nadležna ministarstva ili, prema potrebi, više ministarstva u suradnji³²³³.

3.3. Regionalne razlike u pravnim okvirima

Temeljna premisa koja podupire regionalnu regulaciju u nautičkom turizmu je prepoznavanje neponovljive geografske varijabilnosti koja karakterizira pomorske regije. Obalna područja, kopnena mora i arhipelazi posjeduju različita pomorska obilježja, uključujući različite dubine vode, uzorke plime i oseke, struje i prirodne atrakcije. Za učinkovito rješavanje ovih jedinstvenih uvjeta, regionalni propisi su zakonski imperativ. Obalne regije su akutno osjetljive na posljedice klimatskih promjena, što jamči pravnu otpornost kroz regionalnu regulativu. Porast razine mora, ekstremne vremenske prilike i promjenjivi pomorski uvjeti zahtijevaju zakonske mjere za prilagodbu i ublažavanje ovih izazova u kontekstu nautičkog turizma.

Ulazak Hrvatske u Europsku uniju 2013. označio je prijelomni trenutak u njezinoj zakonodavnoj putanji, posebice u pogledu nautičkog turizma. Kao država članica, regionalno

³¹ Luković, Tihomir. Nautički turizam – definicije i dileme, Naše more, 2007, 54(1-2)/2007 ISSN 0469-6255 (22-31).

³² Ibid.

³³ Na primjer: Pravilnik o brodicama i jahtama, Pravilnik o turističkim uslugama u nautičkom turizmu koje može pružati građanin, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih športu i rasonodi u unutarnjim vodama u teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

zakonodavno okruženje Hrvatske u području nautičkog turizma pod značajnim je utjecajem direktiva i propisa Europske unije. Unutar područja djelovanja Europske unije, **Integrirana pomorska politika Europske Unije**³⁴ (dalje u tekstu: IMP³⁵) je od najveće važnosti. Osmišljen kao sveobuhvatni okvir, IMP sinergizira različite politike EU-a povezane s oceanima i morima, gdje se, bez obzira na neisključivo određivanje nautičkog turizma, stvorene smjernice i odredbe dotiču aspekte koji su sastavni dio ove industrije, od pomorske sigurnosti do očuvanja okoliša³⁶.

Direktiva Europske unije o pomorskom prostornom planiranju³⁷ predstavlja ključni alat koji ima za cilj osigurati da rast pomorske industrije i aktivnosti, kao što je i nautički turizam, bude u skladu s ekološkim imperativima.

Nadalje, Europska komisija je donijela **Blue Growth Strategy** koja je usredotočuje se na pomorske sektore s velikim potencijalom za stvaranje održivog rasta i novih radnih mjesta³⁸. Za države poput Hrvatske, implikacije Blue Growth Strategy su višestruke. Ova strategija ne nudi samo skup preporuka; to je tapiserija najboljih praksi, uspješnih priča i inovativnih pristupa prikupljenih iz europske pomorske zajednice. Ističe ogroman potencijal pomorskog turizma, ne samo kao generator prihoda, već i kao središte održivih inovacija i razvoja zajednice³⁹.

Na kraju, upravljanje okolišem, etos sadržan u Europskom **Green Deal**-u, prožima sektor nautičkog turizma. Iako Green Deal obuhvaća širu ekološku paradigmu, njegova načela odjekuju u hrvatskoj nautičkoj domeni, bilo da se radi o održivom dizajnu plovila ili ekološki prihvatljivim operacijama marina⁴⁰.

³⁴ Integrirana pomorska politika Europske unije, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/121/integrirana-pomorska-politika-europske-unije>, pristup na dan 09.09.2023.

³⁵ Integrated Maritime Policy.

³⁶ Integrirana pomorska politika Europske unije, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/121/integrirana-pomorska-politika-europske-unije>, pristup na dan 09.09.2023.

³⁷ DIREKTIVA 2014/89/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 23. srpnja 2014. o uspostavi okvira za prostorno planiranje morskog područja.

³⁸ Blue Growth, <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/en/blue-growth>, pristup na dan 12.09.2023.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ A European Green Deal - Striving to be the first climate-neutral continent, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en, pristup na dan 14.09.2023.

4. EKONOMSKI ČIMBENICI U NAUTIČKOM TURIZMU

Nautički turizam je tijekom godina izrastao u značajan ekonomski vektor, iskorištavajući i privlačnost morskih avantura i luksuzorskog smještaja. Kao sinteza pomorskih aktivnosti i konvencionalnog turizma, ovaj sektor zahtijeva specifične strateške infrastrukture i okvire kako bi se njegov potencijal optimalno iskoristio. Prije svega, robusna infrastruktura temelj je održivog nautičkog turizma. Pomorska gospodarstva ulažu velika sredstva u marine, osiguravajući da su ta središta opremljena najsuvremenijim objektima za smještaj svega, od raskošnih jahti do skromnijih jedrilica.

4.1. Infrastrukura

Temelj svakog nautičko-turističkog poduhvata nedvojbeno leži u njegovoj pomorskoj infrastrukturi, što je još važnije, marinama i vezovima. Ulaganje u najsuvremenije opremljene marine, opremljene avangardnim sadržajima, nije puki luksuz već gospodarski imperativ. Takvi objekti mogu privući raznolik niz pomorskih plovila, od raskošnih superjahti do skromnijih jedrilica u obiteljskom vlasništvu.

U skladu s povijesnim zapisima, pomorske luke mogu se pohvaliti opsežnom poviješću koja seže do ranih faza ljudskog poduzetništva⁴¹. Unatoč značajnom napretku u metodologijama pomorskog prijevoza, temeljna svojstva i operacije luka su svjedočile minimalnim razlikama. U skladu s konvencionalnim definicijama, luka je ocrтана kao čvorište ili neksus koji olakšava ulazak i izlazak roba i pojedinaca u odnosu na morske kanale⁴². Prepoznajući razlike u kapacitetu između pomorskih i unutarnjih transportnih mehanizama, luke inherentno funkcioniraju kao središnja čvorišta za agregaciju ili raščlanjivanje tereta⁴³. Prije svega, veličina luke nameće se kao dominantan faktor u definiranju njezine biti, gdje sama veličina luke, bilo da se radi o njenom prostranstvu, godišnjem protoku tereta ili povezanosti s bezbrojnim brodskim rutama, baca sjenu na njen ekonomski otisak⁴⁴. Zemljopisna obilježja luke naglašavaju njezina prirodna ili modificirana svojstva te njihova blizina urbanim središtima i

⁴¹ Notteboom, Theo; Pallis, Athanasios; Rodrigue, Jean-Paul. *Port Economics, Management and Policy*, New York, Routledge, 2022.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid.

zaleđu po pitanju povezanosti sa ključnim transportnim putevima⁴⁵. Nadalje, upravljanje i institucionalne postavke luka služe kao okosnica njihovih operativnih modaliteta⁴⁶.

Prema godišnjem izvješću Hrvatske turističke zajednice, u 2022. godini poslovalo je 183 luka, gdje je više od 70 % luka locirano na području dalmatinskih županija⁴⁷. Od navedenog broja luka, 47% čine marine, 45 % sidrišta, a 8 % privezišta⁴⁸. Luke koje su otvorene za javni promet i smatraju se od osobitog gospodarskog interesa su luke u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku⁴⁹. Po pitanju investiranja u luke, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture navodi kako je ulaganje u projekte šest otvorenih luka ukupan iznos od 499,5 milijuna eura - financirano iz državnog proračuna i zajmova banaka uz davanje državnog jamstva⁵⁰. Uz otvorene luke, mnogi broj luka ostvaruje veliki broj posjeta, poput marine Punat na otoku Krku ili ACI marine Split, koje nude niz usluga za nautičare, uključujući popravke, održavanje i opskrbu. Po pitanju vezova, u Hrvatskoj u 2022. godine registrirano je 18.942 veza⁵¹.

4.2. Diverzifikacija usluga nautičkog turizma

Države sa pomorskim pristupom imaju golemu priliku da osnaže svoja gospodarstva širenjem spektra usluga koje nude u ovom sektoru. Ova diversifikacija ne samo da služi raznim pomorskim entuzijastima, već i jača nacionalni dotok prihoda kroz turizam.

Promicanje usluga iznajmljivanja jahti najvažnije je za smještaj turista koji ne posjeduju osobna plovila, ali su željni uroniti u pomorsko iskustvo. Pomorska događanja, sajmovi nautičara, regate i pomorski festivali još su jedan aspekt nautičkog turizma koji isprepliće rekreaciju i obrazovanje. Organizirajući takve događaje, nacije mogu prikazati svoje pomorsko nasljeđe, tehnološki napredak i poticati međunarodnu suradnju. Više o događajima u nautičkom turizmu biti će razrađeno u daljnjim poglavljima, s fokusom na jahtanje.

⁴⁵ Notteboom, Theo; Pallis, Athanasios; Rodrigue, Jean-Paul. Port Economics, Management and Policy, op. cit.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Hrvatska turistička zajednica. Nautički turizam – nautički charter – izdanje 2022., HTZ, 2020., str. 3-4.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Luke, <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/106>, pristup na dan 14.09.2023.

⁵⁰ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Investiranje u luke, <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/investiranje-u-luke/18961>, pristup na dan 11.09.2023.

⁵¹ Hrvatska turistička zajednica. Nautički turizam – nautički charter – izdanje 2022., str. 4.

4.3. Marketinške strategije

U nautičkom turizmu marketing obuhvaća sveobuhvatan skup strategija i akcija usmjerenih na usklađivanje i ispunjavanje želja i zahtjeva gostiju koji su potrošači nautičko-turističkih usluga. Temeljni cilj je postizanje optimalnog poslovnog rezultata⁵². U svojoj srži, to je poslovni pristup koji usmjerava pružatelje usluga nautičkog turizma prema zahtjevima tržišta⁵³.

Promocija je ključna komponenta marketinškog djelovanja, utjelovljujući suvremene marketinške metodologije za postizanje strateških ciljeva na tržištu nautičkog turizma⁵⁴. Ovaj promotivni okvir obuhvaća odnose s javnošću, turističko oglašavanje, poticaje prodaji, osobnu prodaju i medijsku izloženost⁵⁵. Kako bismo učinkovito promovirali našu ponudu nautičkog turizma, imperativ je da se promotivni naponi provode na dvije razine: sveobuhvatnom nacionalnom okviru i specifičnoj razini pojedinačnih poslovnih subjekata uključenih u stvaranje iskustava nautičkog turizma⁵⁶.

U domeni tržišnog natjecanja, promocija je početna točka, a primarni cilj je uspostavljanje snažnog imidža ponuđene usluge⁵⁷. Nažalost, mnoge države i dalje podcjenjuju značaj strateške promocije te se ta zapuštenost očito očituje u njihovim izvedenim i monotonim promotivnim materijalima, često sastavljenim od nemaštovito dizajniranih brošura⁵⁸. Ovi materijali, obično lišeni razlikovanja, jedva uspijevaju privući potencijalni interes turista. Takav pristup promotivnih aktivnostima kojem nedostaje i inovativnost i privlačnost, očito su nedostatni za prodor na konkurentno tržište. Posljedično, javlja se nedvosmislena potreba za kritičkom procjenom i usavršavanjem promotivnih strategija u skladu s prevladavajućim pravnim i komercijalnim standardima⁵⁹.

Postoji imperativ intenziviranja napora usmjerenih na oplemenjivanje ponude nautičkog turizma sa ciljem osiguranja postizanja konkurentskih prednosti⁶⁰.

⁵² Šamanović, Josip. Marketing strategija u funkciji razvoja nautičkog turizma, *Ekonomski vijesnik*, 2002, str. 55.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Alkier, Romina; Milošević, Vedran; Drpić, Danijel. Promocija kao faktor ojačanja konkurentne pozicije nautičkog turizma Republike Hrvatske na turističkom tržištu, *Pomorski zbornik*, 2015., str. 258.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid.

4.4. Održive prakse

Morski ekosustavi dosljedno su ugroženi ljudskim intervencijama. Uz sve veću prijetnju propadanja mora, koju uvelike pogoršavaju turizam i s njime povezane poslove, imperativ održivih intervencija postaje hitan. Razborita strategija uključuje uspostavu ekološki prihvatljivih marina i zagovaranje edukativnih eko-tura, s ciljem upoznavanja turista sa zamršenostima morskih staništa.

U skladu s usvajanjem metodologija usmjerenih na prirodu, marine moraju biti spremne poticati održivije i prilagodljivije ekosustave, ojačati biološku raznolikost, prilagoditi se klimatskim promjenama i povećati iskustvo za pomorske entuzijaste i posjetitelje; kroz strategije koje, osim što osiguravaju ekološke dividende, dodatno unapređuju fiskalnu razboritost, operativnu ekspeditivnost, vizualnu privlačnost i trajnu održivost marinskih poduzeća⁶¹. Na primjer, moglo bi se razmotriti integracija nagnutih zelenih obala ili početak uređenih zona za zadržavanje oborinskih voda, koje, ne samo da igraju ključnu ulogu u filtriranju vode, već služe i vitalnim ekološkim funkcijama poticanjem staništa⁶². Takvi izbori dizajna poništavaju nužnost za opsežnim obnavljanjem ili podešavanjem visine, posebno u regijama gdje nabava materijala za ispunu može biti ekonomski zahtjevna uz rezultat inovativne transformacije u estetske karakteristike krajolika⁶³. Slično tome, postoji opipljiva zasluga u očuvanju obalnih terena kao sastavnih komponenti projekta; očuvanjem ili pomlađivanjem živih obala, ne samo da dolazi do očitog smanjenja troškova izgradnje, već se također usklađuje izgrađeni okoliš s njegovim prirodnim dvojnikom⁶⁴.

O nautičkom turizmu, sektoru koji inherentno kapitalizira netaknutu ljepotu morskog okoliša, ne može se raspravljati bez obraćanja pozornosti na kardinalnu važnost ekološkog očuvanja. Neosporna je činjenica da su zdravlje i vitalnost morskih ekosustava izravno proporcionalni prosperitetu industrije nautičkog turizma. Međutim, nužnost očuvanja okoliša nadilaze puku estetiku ili čak ekonomiju. Obalne zajednice diljem svijeta, od kojih su mnoge sastavni dionici industrije nautičkog turizma, imaju duboko ukorijenjenu kulturnu povezanost s morskim okolišem. Degradacija morskih ekosustava neće utjecati samo na njihove ekonomske pothvate, već i na samu strukturu njihovog društveno-kulturnog identiteta.

⁶¹ Innovamarina, Introduction to Sustainability in Marinas, Lanyarote, 2023.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

Dok šire konture ove teze naglašavaju gospodarsku i socio-kulturnu dimenziju nautičkog turizma, od iznimne je važnosti priznati da bez ekološkog očuvanja ova industrija ne može opstati. Iako ovaj rad naglašava važnost ekološkog očuvanja u nautičkom turizmu, duboko poniranje u ovu materiju zahtijevalo bi posvećeno istraživanje. Međudjelovanje bioloških, ekonomskih i socioloških aspekata u ovom kontekstu je golemo i zaslužuje posebnu pozornost.

5. EKONOMSKI UTJECAJ JAHTANJA

Na prvi pogled, jahte se jednostavno mogu činiti kao ležerna plovila za imućne. Međutim, njihov ekonomski otisak znatno je širi. Od brodogradilišta u kojima su ova plovila dizajnirana i izgrađena do marina u kojima su usidrena, od raskošnih događaja koje inspiriraju do charter industrije koju potiču, jahte igraju ključnu ulogu u otvaranju radnih mjesta, stvaranju prihoda i stimulaciji lokalnog gospodarstva. Kako se globalna dinamika bogatstva mijenja i nautički turizam širi, razumijevanje ekonomskih implikacija jahtanja postaje sve važnije. Ovo istraživanje ne samo da rasvjetljava njegove trenutne doprinose, već i utire put za iskorištavanje jahtanja kao održivog gospodarskog alata za obalne zajednice i šire. U sljedećim odjeljcima dublje ćemo se pozabaviti osnovnim izvorima prihoda povezanim s jahtanjem, mogućnostima zapošljavanja koje on potiče i širim ekonomskim efektima koje izaziva.

5.1. Ekonomske implikacije izgradnje jahti

Izgradnja jahti je monumentalan zadatak, spajajući umjetnost s inženjerstvom. Ne radi se samo o stvaranju plovila, već o izradi remek-djela koje zadovoljava stroge standarde luksuza, sigurnosti i performansi. Ovaj proces, koji sam po sebi zahtijeva resurse, igra ključnu ulogu u gospodarstvima, posebno u regijama poznatim po svojoj brodograđevnoj vještini.

Europa je dom približno 150 ekspanzivnih brodogradilišta, od kojih se značajan dio - oko 40 - aktivno natječe na globalnoj sceni, posebno u izgradnji velikih, pomorskih komercijalnih brodova⁶⁵. Ova brodogradilišta su više od pukih proizvodnih pogona; oni su središta

⁶⁵ Europska komisija, Shipbuilding sector, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/maritime-industries/shipbuilding-sector_en, pristup na dan 16.09.2023.

zapošljavanja, gdje samo u Europskoj uniji, brodogradilišta, koja obuhvaćaju i civilnu i pomorsku domenu kao i nove objekte za izgradnju i popravke, osiguravaju egzistenciju za impresivnih 120.000 pojedinaca⁶⁶. Ali utjecaj industrije ne završava samo na brodogradnji, proteže se i na izgradnju pomorske opreme, koja se može pohvaliti značajnim tržišnim udjelom od 35% na globalnoj razini⁶⁷. Kada se promatra industrija u smislu tonaže, europskih 6% moglo bi se činiti skromnim, ali se prevodi kao značajna brojka u širem kontekstu⁶⁸.

Sa svojim sjedištem u Bruxellesu, EUROYARDS (osnovan kao European Economic Interest Grouping), i temeljima koji sežu iz Uredbe EEZ-a 2137/85⁶⁹, djeluje sa primarnim ciljem očuvanja interesa svojih članova kroz predstavljanje jedinstvenih stajališta međunarodnim subjektima koji određuju politike industrije i provođenjem tih politika kroz specijalizirane radne skupine⁷⁰. Članovi EUROYARDS-a su najistaknutija brodogradilišta u Europi, i to: talijanski Fincantieri S.p.A.; nizozemski Damen Shipyards Group, njemački Meyer Werft GmbH i Thyssenkrupp Marine Systems AG, norveški STX Europe ASA; i španjolski Navantia S.L.⁷¹.

Za primjer ekonomskih implikacija brodogradilišta, nizozemski Damen Shipyard Group, čija organizacija obuhvaća 54 tvrtke na globalnoj razini, podijeljene u 36 brodogradilišta i remontna brodogradilišta, 5 inženjerskih subjekata i 13 drugih tvrtki; uz impresivnu predaju više od 6.500 plovila u više od sto nacija te dosljednu otpremu oko 160 plovila godišnje klijentima širom svijeta⁷². U 2022. godini, Damen Shipyard Group je ostvario prihod od 2,5 milijarde eura⁷³, a broj zaposlenih u organizaciji prelazi brojku od 12.000; od toga 3,500 zaposlenih u Nizozemskoj i 8,500 na globalnoj razini⁷⁴. Za primjer u Hrvatskoj, 3. MAJ d.d., brodogradilište u Rijeci, ostvarilo je prihod od preko 310 milijuna kuna, no rashodi su doveli do godišnjeg

⁶⁶ Europska komisija, Shipbuilding sector, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/maritime-industries/shipbuilding-sector_en, pristup na dan 16.09.2023.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 2137/85 od 25. srpnja 1985. o Europskom gospodarskom interesnom udruženju (EGIU).

⁷⁰ EUROYARDS, <https://www.euoyard> <https://www.euoyards.com/s.com/>, pristup na dan 16.09.2023.

⁷¹ Ibid.

⁷² Council Working Party on Shipbuilding (WP6), Peer Review of the Dutch Shipbuilding Industry, OESD, 2020., str. 16.

⁷³ Damen, <https://www.damen.com/insights-center/news/damen-revenue-reaches-2-5-billion-euros-for-the-first-time>, pristup na dan 16.09.2023.

⁷⁴ Council Working Party on Shipbuilding (WP6), Peer Review of the Dutch Shipbuilding Industry, str. 16.

gubitka u iznosu većem od 101 milijuna kuna⁷⁵. Zaposlenih je ukupno 700, uz napomenu smanjenja broja u odnosu od 2021. godine, kada je broj zaposlenih iznosio 805⁷⁶.

Brodograđevni sektor u Hrvatskoj, povijesno kamen temeljac njezinog industrijskog okvira, zahtijeva detaljno ispitivanje, osobito u svjetlu nedavnih geopolitičkih i gospodarskih fluktuacija. Hrvatska brodogradilišta, posebno Brodosplit u Splitu, 3. Maj u Rijeci i Uljanik u Puli, nekoć su predstavljala nacionalnu inženjersku oštromnost. U 1980-ima je Jugoslavija postala dominantan igrač u globalnoj brodogradnji, a hrvatska brodogradilišta imala su ključnu ulogu. U jugoslavenskoj brodogradnji istaknuta je pomno razrađena gospodarska strategija koja je označila vrhunac značajno ranije započetog sveobuhvatnog tehnološko-proizvodnog kontinuuma⁷⁷. Brodogradilišta su koristila čelik, nusprodukt domaćih željezara, a sklop plovila je uključivao komponente legure dobivene iz TLM-a ili Aluminija iz Mostara, kapitalizirajući rude izvađene iz autohtonih rudnika poput Ljubije i Vareša⁷⁸. Daljnje unapređenje ovih plovila bili su motori, elektronički sustavi i hidrauličke komponente, proizvodi nacionalno priznatih subjekata (Jugoturbina, Končar, itd.)⁷⁹. Ovaj zamršeni brodograđevni ekosustav bio je poduprijet financijskom potporom Jugobanke u državnom vlasništvu, usmjerene na izvoz, koja je pokrenula primarnu emisiju valute kako bi ojačala konkurentnost proizvodnje⁸⁰. Ta epoha ne samo da je naglasila regionalni značaj hrvatskih brodogradilišta, već je utvrdila i njihovu međunarodnu važnost.

Nakon raspada Jugoslavije, industrija se suočila s višestrukim izazovima. Globalna financijska kriza iz 2008., zajedno s eskalacijom konkurencije azijskih partnera, predstavljala je značajnu prijetnju zamahu hrvatske brodogradnje. Interno, naslijeđeni dugovi i operativna neučinkovitost dodatno su pogoršali tešku situaciju u sektoru.

Ulazak Hrvatske u Europsku uniju 2013. uveo je rigorozne regulatorne odredbe. Pridržavanje direktiva Europske unije o državnim potporama nalagalo je restrukturiranje, a u nekim slučajevima i privatizaciju brodogradilišta koja su povijesno bila pod potporom države. Takve

⁷⁵ 3. MAJ Brodogradilište d.d., Financijsko izvješće i međuzvješće posloводства za razdoblje od 01.01.2022. do 31.12.2022., str. 2.

⁷⁶ Ibid., str. 1.

⁷⁷ Bilten, Brodogradnja: bogati izvor dodane vrijednosti, <https://www.bilten.org/?p=24823>, pristup na dan 25.09.2023.

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid.

tranzicije, iako su bile ključne za usklađivanje s europskim standardima, ubrzale su razdoblja industrijskih nemira, utjelovljenih radničkim demonstracijama u brodogradilištima, ponajprije Uljaniku⁸¹. Ipak, usred nevolja, došlo je do pragmatičnih promjena u strategiji. Nekoliko hrvatskih brodogradilišta, prepoznajući potencijalnu putanju sektora nautičkog turizma, započelo je diverzifikaciju u područje izgradnje i održavanja jahti.

Nedavne indikacije, kao što su ugovorne akvizicije od strane subjekata poput Brodosplita (polarni kruzer sa jamstvima u iznosu od 32 milijuna eura), ulijevaju mrvicu optimizma⁸². Hrvatska brodograđevna industrija, obilježena razdobljima povijesnog značaja i nedaća, sada je na raskrižju. Njegova buduća putanja ostaje ovisna o strateškim odlukama, ekonomskim imperativima i razumijevanju globalnog brodograđevnog miljea.

Europska komisija se suočava s izazovima brodograđevnskog sektora provođenjem raznolikih političkih inicijativa, ponajprije **LeaderSHIP 2020** sa naglaskom na inovacijama, čime se osigurava da industrija ostane na vrhuncu, pomiče granice i postavlja globalne standarde⁸³. U kombinaciji s ovom inovacijom, postoji snažna sklonost brizi za okoliš. Pomorska industrija sutrašnjice, kako izvješće predviđa, je ona koja je duboko zelena, svjesna svog ugljičnog otiska i uvijek traži održive alternative⁸⁴. Također, predviđa se da će se industrija specijalizirati za tržišta visoke tehnologije, koristeći napredne tehnologije za poticanje učinkovitosti, sigurnosti i profitabilnosti⁸⁵. Izvješće daje skup preporuka, skrojjenih i za kratkoročni i za srednji rok. Ovo nisu puki prijedlozi, već djelotvorni koraci osmišljeni da uspostave održivi rast i kataliziraju stvaranje visokovrijednih radnih mjesta, a sve je ukorijenjeno u domeni pomorskih tehnologija.

5.2. Tokovi prihoda: iznajmljivanje, događaji i marine

Industrija jahti, sa svojim raskošnim plovilima i vrhunskim događajima, svjedočanstvo je luksuza i elegancije. Ipak, ispod svoje uglađene vanjštine, funkcionira kao kritičan gospodarski

⁸¹ Reuters, Workers at Croatia's biggest shipbuilding group strike again, <https://www.reuters.com/article/croatia-strike-shipyard/workers-at-croatias-biggest-shipbuilding-group-strike-again-idUSL8N218563>, pristup na dan 25.09.2023.

⁸² Poslovni dnevnik, Uz snagu 200 radnika iz Indije i zeleno svjetlo iz SAD-a Brodosplit kreće u novi uzlet, <https://www.poslovni.hr/hrvatska/uz-snagu-iz-indije-i-zeleno-svjetlo-iz-sad-a-brodosplit-u-novi-uzlet-4405656>, pristup na dan 25.09.2023.

⁸³ Europska komisija, LeaderSHIP 2020, The Sea – New Opportunities for the Future, Bruxssels, 2013., str. 15.

⁸⁴ Ibid., str. 11.

⁸⁵ Ibid., str. 7.

pokretač u mnogim regijama. Ovaj odjeljak bavi se trima primarnim izvorima prihoda unutar industrije: iznajmljivanjem, događanjima i marinama.

5.2.1. Iznajmljivanje

Prema istraživanju European Competitiveness and Sustainable Industrial Policy Consortium iz 2015. godine, europska charter industrija može se pohvaliti prometom od oko 6 milijardi eura te brojem zaposlenih od gotovo 20.000 pojedinaca⁸⁶. Zanimljivo je da dok sjeverna Europa, posebice Švedska i baltičke države, drži rekord po broju vlasnika brodova, nevjerojatnih 70% globalnog interesa za charter usmjereno je prema Sredozemnom moru. Industrijom uglavnom upravlja pet velikih igrača: Sunsail, Le boat i Footloose (svi pod vodstvom TUI Marine), Dream Yacht Charter i Kiriakoulis, koji zajedno drže približno 80% europskog charter tržišta⁸⁷.

SuperYacht Timesu je u svom istraživanju za 2022. godinu naveo kako je početkom 2022. ostvareno najveći broj rezervacija za tu godinu (za razliku od uobičajnih rezervacija u travnju ili svibnju), i to najviše kao razlog klijenata koji su propustili tu mogućnost 2021. godine⁸⁸. S druge strane, vidljiv je trend da vlasnici jahti češće koriste svoja plovila, blago smanjujući dostupnost tijekom glavnih sezona⁸⁹. Posljedice pandemije također su prisutne, s nekim rezervacijama za 2021., otkazanim zbog Covida-19, koje su pomaknute za 2022. godinu⁹⁰. Geopolitičke napetosti u Ukrajini stvorile su jedinstven izazov, posebno za ruske klijente, gdje se čak i oni Rusi koji nisu na popisu sankcija suočavaju se s poteškoćama u charteru⁹¹. Brokerske tvrtke su oprezne, a neki vlasnici jahti radije, u trenutnim globalnim implikacijama, ne povezuju svoja plovila s ruskom klijentelom⁹². Štoviše, nametnute sankcije na financijske transakcije kompliciraju procese plaćanja za ruske pokrovitelje⁹³.

Po pitanju Hrvatske, u lipnju 2023. godine, Ministarstvo turizma i sporta održalo je konferenciju naziva „Održivi nautički turizam“ gdje je predstavljeno istraživanje Instituta za turizam o

⁸⁶ ECSIP Consortium, Study on the competitiveness of the recreational boating sector, Final Report, Rotterdam / Brussels, 2015., str. 7.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ SuperYacht Times, Monaco Yacht Show Market Report 2022, Amsterdam, 2022., str. 10.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid.

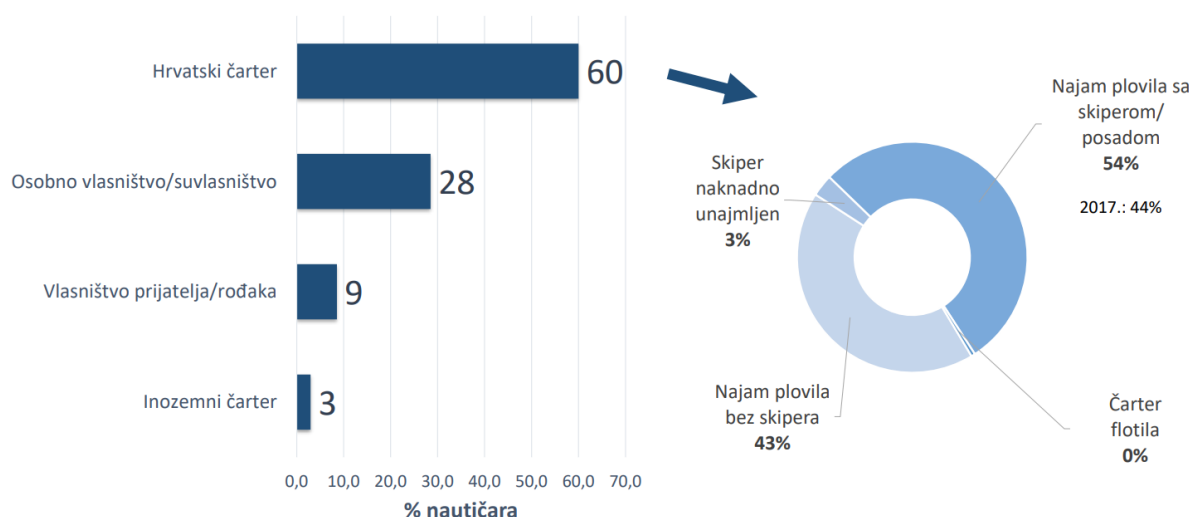
⁹¹ Ibid.

⁹² Ibid.

⁹³ Ibid.

stavovima i potrošnji nautičara u Hrvatskoj⁹⁴. Istraživanje je provedeno putem osobnih intervjua na populaciji od 2.508 ispitanika, i to nautičara iz 14 zemalja⁹⁵. Po pitanju nautičke jahting potražnje, posebice s osvrtom prema vlasništvu plovila i vrsti, istraživanje je dovelo do slijedećih zaključaka.

Slika 1. Strukutra potražnje prema vlasništvu plovila i vrsti najma



Prezeto sa: TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2021_prezentacije/230621_Tomas_Nautika_2022.pdf

Prikaz istraživanja dovodi do zaključka kako je 2022. godine 60 % čartera/iznajmljenih plovila u hrvatskom vlasništvu sudjelovalo u hrvatskom turizmu; 28 % plovila u osobnoj vlasničkoj ili suvlasničkoj strukturi; 9 % u vlasništvu drugih/prijatelja/obitelji, a 3 % u vlasništvu inozemnih vlasnika. Nadalje, od ukupnih hrvatskih čartera, 54 % najma je bilo izvršeno sa najmom skipera, 43 % bez skipera, a u 3 % je skiper naknadno unajmljen.

Procjenjuje se da Mediteran čini 40% svjetskog tržišta charter brodova⁹⁶. Superyacht News, 2017., navodi da se tijekom ljetnih mjeseci na sjevernoj hemisferi 75% svjetske flote superjahti nalazi u Mediteranu⁹⁷. Ovo isto razdoblje svjedoči o 56% prisutnosti tijekom zimskih mjeseci⁹⁸.

⁹⁴ Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023., https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2021_prezentacije/230621_Tomas_Nautika_2022.pdf pristup na dan 27.09.2023.

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Lazarus, Edi D.; Ziros, Leonidas A. Yachts and marinas as hotspots of coastal risk, 2021, *Anthropocene Coasts*. 4(1): 61-76.

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ Ibid.

Ova distribucija rezultira izraženim sezonskim ograničenjem gdje volumen brodova koji prelaze 30 metara duljine premašuje ukupne raspoložive prostore za pristajanje u regiji za procijenjenih 15%⁹⁹. Točnije, oko 3.796 superjahti natječe se za 3.287 vezova za superjahte¹⁰⁰.

Prije pokretanja charter djelatnosti u nadležnosti Republike Hrvatske, svaka pravna ili fizička osoba, dužna je službeno podnijeti detaljan zahtjev Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture. Ovaj zahtjev, posebno označen kao "Zahtjev za eCrew", preduvjet je za dodjelu korisničkih prava koja se odnose na sustav središnje baze podataka¹⁰¹. Platforma e-Crew nalaže charter subjektima da elektronički dostave potrebne popise posade i putnika, prije planiranog isplovljavanja plovila¹⁰². Nakon rigorozne procjene i validacije podnesenog zahtjeva, Ministarstvo, u skladu sa svojim zakonskim ovlastima, podnositelju zahtjeva dodjeljuje odgovarajuća korisnička prava, čime mu se omogućuje autorizirani pristup integralnom sustavu e-Crew¹⁰³. Ovaj postupak osigurava striktno pridržavanje propisa i pojednostavljeno poslovanje unutar charter sektora Republike Hrvatske. Podaci iz platforme e-Crew služe i kao pokazatelji broja putnika i plovila u hrvatskim vodama, te su jedan od temelja statističkih istraživanja po pitanju nautičkog turizma – mnoge od informacija predstavljene u ovom radu.

5.2.2. Događaji

Nautička događanja, sa svojom mješavinom luksuza, natjecanja i pomorske tradicije, ne samo da osvajaju publiku diljem svijeta, već također pokreću značajnu gospodarsku aktivnost u regijama domaćinima. Ovi događaji često pretvaraju gradove i marine u središta trgovine, turizma i umrežavanja.

Po pitanju sajмова nautičara (dalje u tekstu: *boatshow*), najveći i najposjećeniji *boatshow*-ovi u svijetu su: Fort Lauderdale International Boat Show, Monaco Yacht Show, Dubai International Boat Show, Miami International Boat Show, Palm Beach International Boat Show, Abu Dhabi International Boat Show, Mediterranean Yacht Show, Cannes Yachting Festival, Marine Equipment Trade Show i Antigua Charter Yacht Show¹⁰⁴. Od navednih *boatshow*-a,

⁹⁹ Lazarus, Edi D.; Ziros, Leonidas A. Yachts and marinas as hotspots of coastal risk, 2021, *Anthropocene Coasts*. 4(1): 61-76.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Prijava posade i putnika na plovilima, <https://gov.hr/hr/prijava-posade-i-putnika-na-plovilima/1438>, pristup na dan 25.09.2023.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Relevance Yacht, <https://relevanceyacht.com/blog/top-yacht-shows/>, pristup na 12.09.2023.

najprestižniji je daleko Monaco Yacht Show (dalje u tekstu: MYS), dok najviše posjetitelja u 2023. godine očekuje Fort Lauderdale International Boat Show – i to preko 100,000¹⁰⁵.

MYS, koji je započeo 1991. godine, ima dvije primarne zone prikaza u planu za 2023. godinu: dio na vodi i područje pristaništa; na vodi se može vidjeti 118 elitnih superjahti i više od 50 premium tendera, dok na pristaništu, 530 pomno odabranih tvrtki uključujući pionirske dizajnere i pomorske arhitekta, brokere, servisne stručnjake, kao i proizvođače naprednih tendera i pomorskih naprava¹⁰⁶. Pretpostavka broja posjetitelja za 2023. godinu je preko 35.000. S obzirom na razmjere i reputaciju događaja, neosporno je da ima značajan utjecaj na lokalni turizam. Sudionici *boatshow*-a često pridonose lokalnom gospodarstvu odsjedanjem u hotelima, posjetima restoranima, kupnjom i sudjelovanjem u drugim aktivnostima u slobodno vrijeme. Nadalje, medijska pokrivenost MYS-a dodatno promovira Monako kao luksuznu destinaciju za putovanja. U skladu sa svojom posvećenošću održivom napretku, MYS je proveo opipljive mjere za smanjenje svog ekološkog otiska i zagovaranje održivih metodologija; gdje je postavio ambiciozan cilj da smanji svoje emisije stakleničkih plinova za 55% do 2030. godine i teži postizanju stanja ugljične neutralnosti do 2050. godine¹⁰⁷.

U 2022. godine, na održanom MYS, bilo je predstavljeno 110 superjahti (jahte veličine 30 metara i više) u ukupnoj vrijednosti od 3,9 milijarde eura¹⁰⁸. U istom izvještaju, utvrđeno je da je ukupan broj superjahti u 2022. godini u svijetu 5.478, i to 63 % veličine 30 do 40 metara, 21 % 40 do 50 metara, 7% 50 do 60 metara, 6 % 60 do 80 metara, a ostaka iznad 80 metara¹⁰⁹.

Croatian Boat Show u Splitu je 2021. godine omogućio pristup 150 plovila, uz prezentaciju od više od 300 izlagača¹¹⁰. Iako je to jedan od najvećih sajmova nautike u regiji, ne može dorasti samoj veličini ili raskoši MYS-a. Oboje, i MYS i Croatian Boat Show značajni su događaji u pomorskom kalendaru, ali se bave različitim segmentima i razmjerima tržišta. MYS karakteriziraju luksuz i ekskluzivnost, dok Croatian Boat Show nudi širi i raznovrsniji pomorski izlog brodske opreme. Oboje, međutim, značajno pridonose pomorskoj industriji i gospodarstvu svojih lokacija.

¹⁰⁵ Relevance Yacht, <https://relevanceyacht.com/blog/top-yacht-shows/>, pristup na 12.09.2023.

¹⁰⁶ MYS, About the MYS, <https://www.monacoyachtshow.com/en/about-the-mys>, pristup na dan 11.09.2023.

¹⁰⁷ MYS, Transition plan net zero, <https://www.monacoyachtshow.com/en/media-file/3000/transition-plan-net-zero-detailed-en.pdf>, pristup na dan 12.09.2023.

¹⁰⁸ SuperYacht Times, Monaco Yacht Show Market Report 2022, Amsterdam, 2022, str. 3.

¹⁰⁹ Ibid., str. 5.

¹¹⁰ Croatia Boat Show, <https://croatiaboatshow.com/o-nama/>, pristup na 11.09.2023.

5.2.3. Marine i vezovi

Marine su definirane kao označeno vodeno i obalno područje, posebno izgrađeno i opremljeno za pružanje usluga privezivanja i smještaj turista na plovilima¹¹¹. Unutar svojih granica, marina također pruža osnovne usluge posjetiteljima, uključujući, ali ne ograničavajući se na, ponudu hrane i pića¹¹². Marine, koje se mogu kategorizirati u privatne subjekte i one u vlasništvu javnih tijela, bilo na općinskoj ili regionalnoj razini, ostvaruju znatan promet od blizu 4 milijarde eura, nudeći posao za oko 40.000 do 70.000 pojedinaca¹¹³. Slično čarter industriji, marine doživljavaju značajne sezonske oscilacije u potražnji i prihodima¹¹⁴. Primjetan je pomak prema privatnom vlasništvu, posebice onih koji upravljaju nizom marina ili tvore međusobno povezane mreže marina. Naime, većina tih marina koncentrirana je u nekoliko odabranih država članica, uključujući i Hrvatsku na ovoj listi¹¹⁵. Hrvatska obala, koja se proteže od Istre na sjeveru do Dubrovnika na jugu, nudi brojne luke i skrovite uvale, što je čini idealnom za jahtanje. Marine značajno pridonose hrvatskom gospodarstvu, ne samo putem naknada za vez, već i privlačenjem turista koji troše na lokalne usluge. Kao i mnoga mediteranska odredišta, hrvatske marine su sezonske, s najvećom potražnjom u ljetnim mjesecima što zahtijeva učinkovito upravljanje kako bi se osigurala profitabilnost tijekom cijele godine.

Slika 2: Kapacitet marina u Hrvatskoj 2022. godine

Kapacitet marina		
	2021.	2022.
Broj marina	85	86
Luke nautičkog turizma (sidrišta, privezišta, suhe marine)	206	220
Površina akvatorija (m ²)	4.643.877	4.793.554
Broj vezova	18.942	19.105
Ukupna dužina razvijene obale za privez (m)	73.705	75.171
Ukupna površina prostora na kopnu (m ²)	741.049	796.555

Preuzeto sa: HTZ, Turizam u brojkama 2022., https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-07/HTZ%20TUB%20HR_%202022.pdf

¹¹¹ Državni zavod za statistiku, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., ISSN 1334-0557

¹¹² Ibid.

¹¹³ ECSIP Consortium, Study on the competitiveness of the recreational boating sector, Final Report, str. 7

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ Ibid.

Izvješće Hrvatske turističke zajednice pokazuje razlikovanje broja marina, luka i vezova između 2021., i 2022. godine¹¹⁶. Broj marina i luka je blago porastao, no vidi se veći porast u broju vezova. Po pitanju popunjenosti kapaciteta vezova, izvješće Državnog zavoda za statistiku navodi kako je u 2022. godini prosječna popunjenost iznosila 65,1 % za vezove u lukama, 73,2 % za vezove u moru, a 43,6 % za vezove na kopnu¹¹⁷. Uspoređujući navedene podatke popunjenosti, TOMAS istraživanje dodaje kako je uspješnost pronalaska slobodnog tranzitnog veza u marinama i lukama u 2022. godini iznosio 91 %, dok za vezove na moru uspješnost je iznosila 85 %¹¹⁸.

Slika 3: Broj plovila u marinama prema zastavi plovila

	BROJ PLOVILA		STRUKTURA (u %)	
	2021.	2022.	2021.	2022.
UKUPNO	12.040	12.632	100,0	100,0
Hrvatska	5.275	5.589	43,8	44,2
Italija	386	391	3,2	3,1
Njemačka	2.012	2.152	16,7	17,0
Austrija	1.873	1.940	15,6	15,4
Slovenija	610	709	5,1	5,6
Ujedinjena Kraljevina	215	210	1,8	1,7
SAD	111	99	0,9	0,8
Francuska	149	129	1,2	1,0
Mađarska	146	140	1,2	1,1
Nizozemska	142	126	1,2	1,0
Češka	197	212	1,6	1,7
Švedska	46	39	0,4	0,3
Poljska	230	290	1,9	2,3
Slovačka	199	181	1,7	1,4
Švicarska	69	79	0,6	0,6
Belgija	64	60	0,5	0,5
Rusija	5	2	0,0	0,0
Grčka	1	1	0,0	0,0
Izrael	0	0	0,0	0,0
Ostale zemlje	310	283	2,6	2,2

Preuzeto sa: HTZ, Turizam u brojkama 2022., https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-07/HTZ%20TUB%20HR_%202022.pdf

¹¹⁶ HTZ, Turizam u brojkama 2022., Ministarstvo turizma i sporta Republike Hrvatske, 2023., str. 33., https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-07/HTZ%20TUB%20HR_%202022.pdf pristup na dan 27.09.2023.

¹¹⁷ Državni zavod za statistiku, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., ISSN 1334-0557.

¹¹⁸ Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023.

Po pitanju državne pripadnosti plovila u marinama 2022. godine, 44,20% plovila je pod hrvatskom zastavom, slijedeći 17 % pod njemačkom zastavom, 15,40 % pod austrijskom, 5,6 % pod slovenskom, itd.

U vezi broja plovila u tranzitu, u 2022. godini ostvaren je porast od 11,6 % u odnosu na 2021. godinu¹¹⁹. Prema kategorizaciji vrsta plovila u tranzitu, 59,6 % čine jahte na jedra, 32,5 % motorne jahta, a 8 % ostala plovila – čime je ostvaren porast u odnosu od 2021. godinu, i to porast od 9,1 % za jahte na jedra i 16,7 % za motorne jahte¹²⁰.

5.3. Mogućnosti zapošljavanja u jahtanju

Zapošljavanje u jahtanju obuhvaća širok raspon uloga, od kojih svaka zahtijeva jedinstvene vještine i stručnost. Jahte, posebice superjahte, složene su cjeline koje zahtijevaju raznoliku posadu kako bi se osigurao siguran rad, održavanje i luksuzna usluga za njihove vlasnike i goste. Na superjahti, organizacijski okvir je zamršeno modeliran prema militarističkim hijerarhijama, gdje su precizne radne odgovornosti i zapovjedni lanac strogo uspostavljeni i podržani. Iako ova struktura prevladava na većini jahti, uloge posade na manjim plovilima često mogu sadržavati šire odgovornosti zbog spajanja uloga.

Poslovi podijeljeni u četiri ključna odjela, svaki sa svojim različitim odgovornostima, zajedno čine okosnicu dnevnih operacija jahte; 1. paluba - ovaj odjel je odgovoran za osiguranje sigurnog prolaza, i koordinaciju i olakšavanje aktivnosti na otvorenom za goste, osiguravajući da trenuci slobodnog vremena budu zabavni i sigurni; 2. inženjering – poslovi upravljanja, održavanja i, kada je potrebno, popravka strojeva koji pokreću jahtu; 3. interijer - poslovi održavanja domaćinstva, briga o dobrobiti gostiju, koordinacija mnoštva aktivnosti, pa čak i upravljanje računovodstvenim zadacima; 4. *galley*/kuhinja – poslovi pripreme hrane, kontrola i osiguranje zaliha, održavanje higijenskih standarda¹²¹.

Kapetan ima glavnu odgovornost za operacije jahte, upravljanje posadom, navigaciju i sigurnost. Ova uloga nadilazi puku plovidbu; često se povezuju s vlasnicima jahti,

¹¹⁹ Državni zavod za statistiku, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., ISSN 1334-0557.

¹²⁰ Ibid.

¹²¹ YACREW, Yacht Crew Positions and Salaries, <https://www.yacrew.com/career-advice/yacht-crew-positions-salaries/>, pristup na dan 17.09.2023.

unajmljivačima i regulatornim tijelima¹²². Prosječna mjesečna plaća kapetana može iznositi od 4.000 do 15.000 eura¹²³. Prvi časnik ili glavni časnik djeluje kao kapetanova desna ruka, odgovoran za operacije na palubi, sigurnosne vježbe i često upravljanje posadom¹²⁴. Prosječna plaća ovisi o stupnju koji zauzimaju, no glavni časnik može na mjesečnoj bazi zaraditi između 3.000 do 5.000 eura¹²⁵. *Deckhand* obavlja svakodnevne zadatke na paludi, od čišćenja i održavanja, do pomoći pri pristajanju plovila, s prosječnom mjesečnom plaćom između 2.000 i 6.000 eura¹²⁶. Glavni inženjer je odgovoran za mehaničke i električne operacije plovila, osigurava da svi sustavi, od propulzije do vodovoda, funkcioniraju besprijekorno, s prosječnom mjesečnom plaćom od 5.000 do 15.000 eura¹²⁷. Što se tiče odjela interijera, glavni stjuard/stjuardesa vodi interijerski tim, i obavlja dužnosti odnosa s gostima, održavanje domaćinstva i organizaciju događaja¹²⁸. Stjuard/stjuardesa nudi usluge, od posluživanja jela i pića do održavanja kabine, s prosječnom mjesečnom plaćom od 3.000 do 6.500 eura¹²⁹. S obzirom na luksuzna očekivanja, kuhari na jahti često su izrazito ekskluzivni i vješti, s prosječnom mjesečnom plaćom između 6.000 i 10.000 eura¹³⁰.

Unutar minucioznih operacija jahting industrije pojavljuje se kritična briga: *burnout* posade. Jahtaški milje, karakteriziran strogim standardima, nameće rigorozne radne rasporede svojoj radnoj snazi. Zahtjevi za preciznošću, zajedno sa zamršenošću dinamike na brodu i ograničenim osobnim prostorom, pojačavaju napor. Članovi posade na jahti podvrgnuti su neumoljivom operativnom režimu u kojem rekreacijske aktivnosti za putnike mogu, teoretski, trajati neprekinuto – dužnosti mogu trajati i do 24 sata¹³¹. Osim ove neprestane predanosti, nekoliko pogoršavajućih čimbenika pojačava napetost: stalno prisutne psihosocijalne dimenzije njihovih uloga, sveprisutne vibracije motora, nametljiva unutarnja buka, nestabilne klimatske fluktuacije i neizbježna kretanja plovila¹³². U kombinaciji s dugotrajnim radnim vremenom, prisilnim odvajanjem od rodbine, sveprisutnim umorom, ponavljajućom nesanicom, povišenim profesionalnim pritiscima, neposrednim rizicima od pomorskih nesreća, angažmanom s

¹²² YACREW, Yacht Crew Positions and Salaries, <https://www.yacrew.com/career-advice/yacht-crew-positions-salaries/>, pristup na dan 17.09.2023.

¹²³ Ibid.

¹²⁴ Ibid.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ Ibid.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Danaci, Mehmet.; Yazir, Devran. Comprehensive analysis of yacht masters operating in Bodrum district in terms of fatigue, burnout, and job satisfaction, *International Maritime Health*, 2022, str. 33.

¹³² Ibid.

raznolikom populacijom putnika, potencijalnim zdravstvenim tegobama i ozbiljno ograničenim društvenim angažmanima, osoblje jahte, uključujući zapovjedni časnici, nalaze se nesigurno na rubu *burnout*-a¹³³.

5.4. Poticanje lokalnih ekonomija

Transformativna moć jahtanja na lokalna gospodarstva proteže se daleko od slikovite vizije luksuznih plovila usidrenih na azurnim vodama. Ova industrija, prepuna luksuza, preciznosti i bogatih pojedinaca, značajno utječe na obale diljem svijeta. Dublje zalaženje u ekonomske posljedice jahtinga nudi uvid u njegov višestruki utjecaj, ističući važnost razumijevanja njegovih širih implikacija.

Prije svega, izravne financijske injekcije proizlaze iz temeljnih potreba jahti. To uključuje naknade za vez, redovno održavanje, punjenje gorivom i opskrbu. Lokalni sektori kao što su marine, brodogradilišta, benzinske crpke i dobavljači namirnica neposredni su korisnici. Ova izravna potrošnja djeluje kao gospodarski poticaj, generirajući promet i potencijalno podižući bruto domaći proizvod regije.

Ipak, financijski odjeci ne završavaju s hitnim potrebama jahti. Turisti na jahti, kada se iskrcaju, uranjaju u lokalni milje - večeraju u restoranima, istražuju kulturna mjesta, kupuju suvenire i često ostaju prespavati. Ovo ne samo da nadopunjuje druge aspekte turističke industrije, već također potiče dublju kulturnu razmjenu, koja iako nematerijalna, može potaknuti održiviji, dugoročniji turistički angažman. Za primjer imamo TOMAS istraživanje koje prikazuje prosječne dnevne izdatke nautičara i duljinu plovidbe u 2022. godini¹³⁴.

¹³³ Danaci, Mehmet.; Yazir, Devran. Comprehensive analysis of yacht masters operating in Bodrum district in terms of fatigue, burnout, and job satisfaction, op. cit., str. 33.

¹³⁴ Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023.

Slika 3. Prosječni dnevni izdaci nautičara u eurima

PROSJEČNI DNEVNI IZDACI NAUTIČARA (€)			
	Ukupno	Čarter	'Vlasnici'
UKUPNO	182	255	98
Izdaci za plovilo	111	166	48
Najam plovila	53	98	-
Najam skipera	10	16	3
Vez	16	16	16
Gorivo	30	34	26
Ostalo	2	1	4
Izdaci za početnu opskrbu plovila	11	13	9
Ostali izdaci	60	76	41
Ugostiteljske usluge	34	42	25
Kupnja	14	19	9
Kultura i zabava	3	4	2
Sport i rekreacija	3	4	2
Izleti (u organizaciji agencije)	1	1	1
Lokalni prijevoz	3	4	2
Smještaj na kopnu	1	1	0
Ostalo	2	2	1

RAZLIKE

- Najbolji potrošači među čarterašima: iz nordijskih zemalja (298€), Britanci (296€), Talijani (280€), Francuzi (274€)
- Najbolji potrošači među ostalim nautičarima: Poljaci (136€), Švicarci (131€), Britanci (125€)

TREND
2017.-2022.

- 39% povećani izdaci čarteraša
- 31% povećani izdaci ostalih nautičara

Pruzeto sa: TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj,

https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2021_prezentacije/230621_Tomas_Nautika_2022.pdf

Vidljivo je kako je u 2022. godini ukupan prosječni izdatak čarter nautičara iznosio 255 eura, i to uključujući najveći izdatak od 166 eura za plovilo (ovo uključujući najam plovila, najam skipera, vez, gorivo i ostalo). Po nacionalnostima, najveći potrošači dolaze iz nordijskih zemalja, sa prosjekom od 298 eura dnevno, slijedeći ih Britanci sa 296 eura dnevno i Talijani sa dnevnom potrošnjom od 280 eura. Ukupan trend povećanja potrošnje u odnosu od 2017. godine iznosi 39 %. Po pitanju ostvarivanja noćenja nautičara u Hrvatskoj, 8,2% je koristilo lokalne smještajne jedinice za noćenje, i to najčešće u boravku od 4 do 7 noćenja¹³⁵. Čarteraši su skratili duljinu plovidbe u Hrvatskoj u odnosu na 2017. godinu, i to sa prosjeka od 8 noćenja na 7,3 noćenja u 2022. godini¹³⁶.

Pri proučavanju statističkih pokazatelja vezanih uz priljev turista u segmentu nautičkog chartera, nužno je prepoznati da ove brojke prvenstveno ocrtavaju okvir prema lukama ukrcaja; zabilježeni promet za svako dokumentirano putovanje pripisuje se posebno njegovoj početnoj luci polaska¹³⁷. Ovaj pristup proizlazi iz trenutnog nedostatka sofisticirane i univerzalno

¹³⁵ Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023.

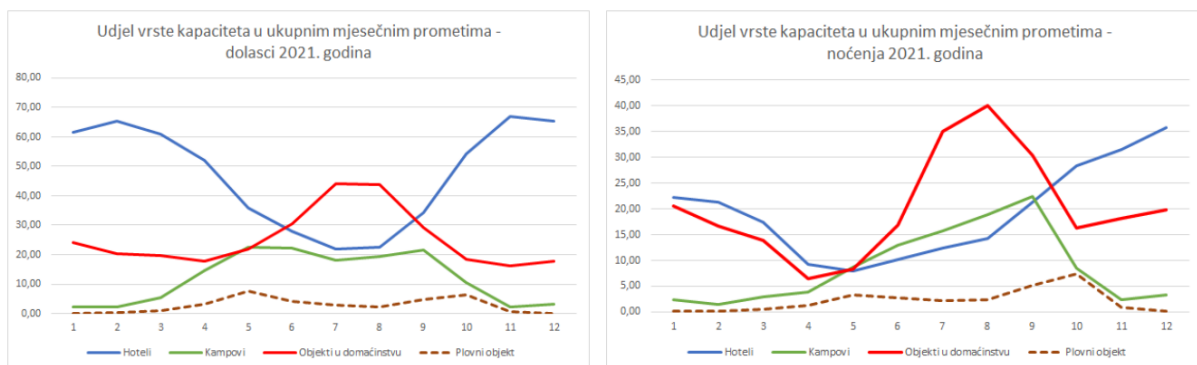
¹³⁶ Ibid.

¹³⁷ HTZ, NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKE, Nautički charter – izdanje 2022., <https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202022.pdf> pristup na dan 27.09.2023.

prihvaćene metodologije koja dinamički prati putanje plovila, što bi točnije predstavljalo prostornu progresiju i zamršenost svakog pojedinačnog putovanja¹³⁸. Napominjući ovo, u 2021. godini analiza ukupnih dolazaka i noćenja u sektoru nautičkog chartera pokazuje izraženu koncentraciju aktivnosti unutar Splitsko-dalmatinske županije, što je bilo vidljivo i prije izbijanja pandemije¹³⁹. Ova povećana koncentracija naglašava značaj županije u području chartera. Nakon Splitsko-dalmatinske po obujmu slijede Zadarska i Šibensko-kninska županija, čime se naglašava njihova uloga sekundarnih središta nautičkih charter aktivnosti u regiji¹⁴⁰.

Procjenom predpandemijske sezonske disperzije ukupnog turističkog prometa na nacionalnoj razini u odnosu na nautički charter, postaje vidljivo da je koncentracija potonjeg tijekom vršnih mjeseci srpnja i kolovoza bila manja u usporedbi s kampovima i objektima obiteljskog smještaja, no ipak nadmašujući hotele¹⁴¹. Istodobno, nautički charter pokazao je izraženu prisutnost tijekom predsezone i posezone, nadmašujući kumulativni promet u tim razdobljima¹⁴².

Slika 4. Udio nautičkog chartera u ukupnom prometu turizma u 2021. godini



Preuzeto sa: HTZ, NAUČKI TURIZAM HRVATSKE, Nautički charter – izdanje 2022.,
<https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202022.pdf>

U prikazu udjela vrsta kapaciteta u ukupnim mjesečnim prometima u 2021. godini u vezi dolazaka i noćenja, smeđom isprekidanom linijom su označene brojke plovnih objekata. Prije

¹³⁸ HTZ, NAUČKI TURIZAM HRVATSKE, Nautički charter – izdanje 2022.

¹³⁹ Ibid.

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid.

Covid-19 pandemije, najveći doprinos nautičkog čartera se ostvarivao u svibnju, lipnju i kolovozu; no u 2020. i 2021. godini, udio nautičkog čartera u prometu turizma je najbolje ostvaren u svibnju, rujnu i listopadu – sve kao odgovor na mogućnosti putovanja u odnosu na formalna ograničenja¹⁴³.

Nadalje, jahtanje postaje značajno u stvaranju radnih mjesta. Iako su radna mjesta na brodu - poput kapetana, stjuarda i inženjera – očigledna (opisano u poglavlju 5.3.), dolazi do izražaja i sve veća potražnja za kvalificiranim trgovcima, lokalnim zanatlijama, ugostiteljskim radnicima, pa čak i prevoditeljima jezika. Kako regije postaju sve više isprepletene s jahtaškom zajednicom, dolazi do posljedičnog usavršavanja lokalne radne snage. Ovaj učinak, često zanemaren, može katalizirati dugoročnu razvojnu putanju regije.

Infrastruktura, sama okosnica moderne civilizacije, također osjeća utjecaj. Priljev jahti mogao bi katalizirati lokalne uprave u poboljšanju njihove infrastrukture, bilo u obliku naprednih lučkih objekata, učinkovitije mreže cesta ili čak naprednih sustava za gospodarenje otpadom i pročišćavanje vode. To ne samo da pomaže neposrednoj jahtaškoj zajednici, već nudi dugoročne prednosti lokalnim stanovnicima.

Slika 5. Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2021. i 2022. godini

	Prihod, tis. kuna		Indeksi 2022. 2021.
	2021.	2022.	
Republika Hrvatska	945 936	1 081 808	114,4
Primorsko-goranska županija	131 633	141 277	107,3
Zadarska županija	184 981	204 806	110,7
Šibensko-kninska županija	250 195	275 875	110,3
Splitsko-dalmatinska županija	211 106	259 646	123,0
Istarska županija	120 711	143 459	118,8
Dubrovačko-neretvanska županija	47 310	56 745	119,9

Preuzeto sa: DZS, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022¹⁴⁴,

https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2023_dokumenti//230428_dzs_nauticki2022.pdf

Iz tablice je vidljivo kako je prihod u 2022. godini porastao ukupno u Hrvatskoj, i u ključnim županijama za nautički turizam. Luke su ostvarile prihod (bez PDV-a) u 2022. godini u iznosu

¹⁴³ HTZ, NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKE, Nautički charter – izdanje 2022.

¹⁴⁴ Državni zavod za statistiku, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., ISSN 1334-0557., https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2023_dokumenti//230428_dzs_nauticki2022.pdf pristup na dan 27.09.2023.

od 1,1 milijarde kuna, i to sa 14,4% povećanjem u odnosu na 2021. godinu¹⁴⁵. Šibensko-kninska županija je ostvarila najveći prihod, i to 25,5 % ukopnog hrvatskog ostvarenog prihoda luka nautičkog turizma - 276 milijuna kuna¹⁴⁶. Najveći udio u prihodima ostvaruje iznajmljivanje vezova, i to 70% od ukupnog prihoda¹⁴⁷.

Tržišta nekretnina u tim regijama također prolaze kroz transformaciju. Privlačnost jahtanja često povećava vrijednost zemljišta, posebno u blizini marina i obalnih područja. To može dovesti do povećanja bogatstva lokalnih vlasnika nekretnina i može privući daljnja ulaganja u regiju. Istovremeno, porezni prihodi rastu. Povećana poslovna aktivnost, uz povećanje zaposlenosti, prirodno povećava porezne priljeve. Kada se učinkovito iskoriste, ova sredstva mogu postati instrumentalna u poticanju projekata zajednice, obrazovnih programa i daljnjih infrastrukturnih poboljšanja.

Ipak, nužno je naglasiti nužnost održivog gospodarenja. Pretjerana ovisnost ili loše upravljanje može dovesti do izazova, od brige za okoliš do kulturnog razvodnjavanja. No, uz razumno upravljanje, jahtanje nedvojbeno može stajati kao okosnica gospodarske mašinerije obalnih regija.

6. SOCIO-KULTURNE DIMENZIJE JAHTINGA

Područje jahtanja, iako se često promatra kroz leću luksuza i ekskluzivnosti, proispituje se kroz zamršene mreže socio-kulturne dinamike. Demografija onih koji uživaju u jedrenju ne samo da rasvjetljava različite motive koji stoje iza ove potrage za slobodnim vremenom, već otkriva i širu priču o društvenim promjenama, preferencijama i promjenjivim prioritetima. Kako se globalna svijest o održivom razvoju jača, tako se i sektor jahtanja nalazi na raskrižju, sa zadatkom da uskladi svoje prakse sa sve većim zahtjevima za ekološkom odgovornošću. Nedavni izazovi, ponajviše globalna zdravstvena kriza, dodatno su naglasili važnost ispitivanja jahtanja unutar njegovog šireg društveno-kulturnog konteksta. Ovo poglavlje ispituje navedene aspekte, otkrivajući nijansirane slojeve koji svijet jahtanja čine mikrokozmosom društva u cjelini.

¹⁴⁵ Državni zavod za statistiku, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022.

¹⁴⁶ Ibid.

¹⁴⁷ Ibid.

6.1. Demografija turista na jahti

Po pitanju demografije nautičara u Hrvatskoj, TOMAS istraživanje je došlo do slijedećih zaključaka. Prosječna dob nautičara u 2022. godine je 44 godine¹⁴⁸. Detaljnije, 8 % nautičara je o dobi od ili ispod 29 godina, 61 % od 30 do 49 godina, a 31 % od 50 godina i više¹⁴⁹. Po pitanju obrazovanja, 48 % nautičara ima fakultetsko ili više obrazovanje, 44 % višu školu, a 8 % srednju školu ili niže obrazovanje¹⁵⁰. U 2022. godini je također porastao udio nautičara s većim primanjima; 78 % nautičara s mjesečnim primanjima kućanstva većim od 3.500 eura, u odnosu na 2017. godine kada je taj postotak iznosio 56 %¹⁵¹. Ovi podaci jasno prikazuju pomak u profilu nautičara koji posjećuju Hrvatsku.

Od ukupnog broja čarter turista u 2022. godini, 33 % njih je prvi put posjetilo Hrvatsku, 21 % drugi put, između 3 i 6 posjeta je ostvarilo 23 % čarter nautičara, a 7 i više posjeta 23 %¹⁵². U odnosu na 2017. godinu, udio čarter nautičara u prvom pojetu smanjen je sa 40 % na 33 % u 2022. godini¹⁵³. Najviše čarter nautičara u prvom posjetu dolazi iz nordijskih zemalja, zatim slijede nautičari iz SAD-a, Nizozemci pa Britanci. Po pitanju ponovnih posjeta, Slovenci, Talijani, SAD nautičari, Austrijanci i Nijemci drže vrh mnogobrojnih posjeta Hrvatskoj¹⁵⁴.

Nadalje, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je izdao podatke o broju čarter gostiju koji su posjetili Hrvatsku u razdoblju od 01.01.2023. do 31.08.2023¹⁵⁵. U vezi s državljanstvom čarter gostiju na hrvatskoj jahti, od stranih državljana, najviše posjeta su ostvarili državljani SAD-a; i to u broju od 4.114 gostiju¹⁵⁶. Slijede ih državljani Njemačke u iznosu od 3.269 gostiju, zatim državljani Austrije sa 2.723 gostiju i državljani Ujedinjenog Kraljevstva u broju od 1.869¹⁵⁷. Ukupan broj gostiju u navednom periodu na hrvatskim jahtama je iznosio 37.435¹⁵⁸. Po pitanju čarter gostiju koji su posjetili Hrvatsku na stranoj motornoj

¹⁴⁸ Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023.

¹⁴⁹ Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023.

¹⁵⁰ Ibid.

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Ibid.

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁵⁵ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Broj čarter gostiju, https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/USP%20STATISTICKI%20IZVJESTAJI/USP%20NAUTIKA%20REPORT%202023/USP%20NAUTIC-REP%206-9_23/CarterGostiPoDrzavljanstvuiPlovilu%20do%2031.08.23.%206-9_23.pdf, pristup na dan 20.09.2023.

¹⁵⁶ Ibid.

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ Ibid.

jahti, od ukupnog broja od 13.458, najveći broj stranih državljana dolazi iz Ujedinjenog Kraljevstva – i to 2.164, zatim iz SAD-a, s brojem od 2.040, i Njemačke s 1.587 gostiju¹⁵⁹.

6.2. Odgovor lokalnog stanovništva na jahtanje

U regijama u kojima jahtanje raste kao utjecajna industrija, raskrižje lokalnih zajednica s ovim pomorskim entitetima zahtijeva posebnu pozornost. Dolazak jahti u domaće luke stvara složenu matricu ekonomskih, društveno-kulturnih i ekoloških razmatranja. Takve interakcije potencijalno narušavaju uspostavljene lokalne obrasce, zahtijevajući razumijevanje njihove dubine i širine.

Institut za turizam je 2018. godine provelo istraživanje stavova lokalnog stanovništva o razvoju turizma u Hrvatskoj, a posebice za ovu temu – mišljenja o čarter turizmu¹⁶⁰. Od ukupnog broja ispitanog stanovništva (2.535 ispitanika u dobi od 18 do 75 godina), 65,3 % zagovara porast jahti (i brodica) u sezoni, što je u odnosu na podatak od 79 % iz 2021. godine smanjenje u pozitivnom odgovoru¹⁶¹. Istraživanje je provedeno prema 10 regija Hrvatske; Istra, Kvarner, Lika-Karlovac, Dalmacija-Zadar, Dalmacija-Šibenik, Dalmacija-Split, Dalmacija-Dubrovnik, Grad Zagreb, Središnja Hrvatska i Slavonija¹⁶². Regija Dalmacija-Šibenik predvodi sa negativnim mišljenjem o broju plovila u Hrvatskoj, i to 39,1 % lokalnog stanovništva smatra kako je previše jahti i brodica u sezoni na Jadranu. Slijedi Slavonija sa 37,8 %, Grad Zagreb sa 37,1 % i Središnja Hrvatska za 36 %¹⁶³. Statistička istraživanja na ovo pitanje nisu provedena nakon 2018. godine, tako da je trenutno nemoguće uvidjeti razvoj mišljenja lokalnog stanovništva nakon globalnih promjena.

¹⁵⁹ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Broj čarter gostiju, https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/USP%20STATISTICKI%20IZVJESTAJI/USP%20NAUTIKA%20REPORT%202023/USP%20NAUTIC-REP%206-9_23/CarterGostiPoDrzavljanstvuiPlovilu%20do%2031.08.23.%206-9_23.pdf, pristup na dan 20.09.2023.

¹⁶⁰ Institut za turizam, Stavovi lokalnog stanovništva prema razvoju turizma u Hrvatskoj u 2018. godini, Zagreb, 2019.

¹⁶¹ Ibid., str. 7.

¹⁶² Ibid., str. 18

¹⁶³ Ibid., str. 67.

6.3. Svijest o održivom razvoju

Nautički turizam je podsektor unutar šire turističke industrije čija konkurentska prednost uglavnom ovisi o dva skupa odrednica. Primarne odrednice obuhvaćaju opće elemente kao što su klimatski uvjeti, netaknuta priroda mora, privlačnost krajolika, zamršen dizajn obala i otoka te šarm susjednih naselja¹⁶⁴. Nasuprot tome, sekundarne odrednice usredotočuju se na specifičnije elemente kao što su dostupnost nautičkih luka s velikih tržišta, sigurnost plovidbe, kvaliteta lučke infrastrukture, profesionalnost i uljudnost osoblja, ponude za održavanje plovila, atrakcije na kopnu, kulturne inicijative, strukture cijena i regulatorni okviri koji uređuju pomorske operacije¹⁶⁵. Održivi razvoj u biti je usklađena konvergencija ekoloških, ekonomskih, društvenih i sociokulturnih dimenzija koja naglašava zadovoljavanje potreba sadašnjih i budućih generacija¹⁶⁶. Ključno je da ljudska uključenost, u različitim svojstvima - bilo kao turisti, zaposlenici, tvrtke povezane s primarnim ili pomoćnim turističkim aktivnostima, subjekti javnih usluga ili lokalno stanovništvo - igra ključnu ulogu u utjecaju na održivost¹⁶⁷. Zagovarati održivost u nautičkom turizmu, ili bilo kojem drugom podsektoru turizma, označava osiguranje trajne koristi za lokalne zajednice kako u gospodarskom smislu tako i u usklađivanju društvene i ekološke dinamike¹⁶⁸.

Očuvanje prirodnih dobara važno je ne samo zbog namjere dizajna, već i kao temeljni stup za održavanje jedinstvene konkurentske prednosti regije¹⁶⁹. To zahtijeva strateško usklađivanje perspektiva na profesionalnoj i etičkoj razini, osiguravajući kohezivan pristup razvoju nautičkog turizma kroz usklađivanje prostornih, ekonomskih, tehnoloških i ekoloških standarda (sve spojeno pod održivim razvojem)¹⁷⁰. Jednako je istaknuta sociokulturna dimenzija, potkrijepljena društvenim percepcijama i vrijednostima¹⁷¹. Društveni stav, osobito unutar obalnih zajednica, povremeno gravitira prema ugroženim pragovima kvalitete¹⁷². Ovo naglašava imperativ sveobuhvatnih obrazovnih nastojanja usmjerenih na sve slojeve društva, poticanje poštovanja prirodnih dobara i promicanje njihove održivosti. Takvi napori moraju biti

¹⁶⁴ Jugović, Alen; Zubak, Anamarija; Kovačić, Mirjana. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Pomorski zbornik, 2013., str. 66.

¹⁶⁵ Jugović, Alen; Zubak, Anamarija; Kovačić, Mirjana. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, op. cit., str. 66.

¹⁶⁶ Ibid

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ Ibid.

¹⁶⁹ Ibid., str. 69.

¹⁷⁰ Ibid.

¹⁷¹ Ibid.

¹⁷² Ibid.

precizno kalibrirani kako bi se podržali tipovi turizma koji poštuju ekološke granice, dok se pridržavaju strogih mjera za očuvanje prirodne i kulturne baštine¹⁷³.

Globalni poziv za održivim proizvodima odražava široku društvenu promjenu. Kako pojedinci globalno teže svjesnijem životu, osjećaju odgovornost prema okolišu, te dolazi do posljedičnog porasta potražnje za održivim proizvodima¹⁷⁴. Unutar sektora jahtanja vidljiv je pomak prema održivim jahtama, čemu posebno svjedoči Feadship, jedno od brodogradilišta locirano u Nizozemskoj, gdje su interakcije s potencijalnim klijentima jasno naglasile sklonost jahtama koje minimaliziraju degradaciju okoliša¹⁷⁵. Za ovu potrošačku demografiju, održivost nije samo izbor, već i amblem prestiža¹⁷⁶. Takav trend prožima čitavo nautičko tržište. Sekundarni poticaj guranju sektora nautike prema održivosti proizlazi iz novih direktiva koje je nametnula IMO, putem propisa koji određuju ograničenja na dopušteni ekološki otisak plovila¹⁷⁷.

Po pitanju održivosti u izgradnji jahta, intenzivna konkurencija koja prevladava u sektorima brodogradnje i dizajna potiče suzdržanost prema dijeljenju podataka i znanja ili suradničkim nastojanjima¹⁷⁸. Ovakvo okruženje koči učinkovit razvoj inovacija, s obzirom na veliku vjerojatnost da bi više brodogradilišta moglo istovremeno istraživati identične tehnologije, a ipak uskratiti suradnju kako bi očuvale svoju konkurentsku prednost¹⁷⁹. Osobito što se tiče pitanja odgovornosti za okoliš – područja koja zahtijevaju jedinstveni pristup – ovaj način razmišljanja predstavlja značajne izazove¹⁸⁰. Bez obzira na sve veću potražnju za ekološki prihvatljivim alternativama, inherentni troškovi povezani s održivim sustavima često premašuju one tradicionalnih metoda¹⁸¹. Posljedično, brojni kupci skloni su zaobići ove zelenije izbore.

¹⁷³ Jugović, Alen; Zubak, Anamarija; Kovačić, Mirjana. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, op. cit., str. 69.

¹⁷⁴ Letschert, M. E.; A Process Design Towards the Yacht Environmental Transparency Index, Delft University of Technology, 2020., str. 1

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ Ibid.

¹⁷⁷ Ibid.

¹⁷⁸ Ibid., str. 45.

¹⁷⁹ Ibid.

¹⁸⁰ Ibid.

¹⁸¹ Ibid.

6.4. Utjecaj globalne zdravstvene krize na jahtanje

Svjedoci smo globalnoj zdravstvenoj krizi bez presedana, koja je odjeknula u svim sektorima globalnog gospodarstva, a jahtaška industrija nije bila iznimka. Dok je zdravstvena kriza primarno nastala kao medicinski problem, njezine su posljedice brzo prešle u gospodarske i socio-kulturne sfere, preoblikujući tako krajolik mnogih industrija. Za sektor jahti, područje duboko isprepletено s luksuzom, putovanjima i globalnom mobilnošću, izazovi su bili višestruki.

Početa i najistaknutija posljedica globalne zdravstvene krize na jahtanje je bio nagli porast potražnje za jahtama. Kako su međunarodna putovanja i društvena okupljanja prestala, pojedinci s financijskim sredstvima za tipične odmore počeli su istraživati alternativne aktivnosti za slobodno vrijeme¹⁸². Umjesto konvencionalnih odmora usredotočenih na hotele, aktivnosti koje su obećavale samoću i bile blizu, dobile su privlačnost¹⁸³.

Ispitivanje kretanja flote superjahti po ključnim jahtaškim središtima u Europi, Americi i na Karibima otkrilo je značajnu korelaciju s utjecajem pandemije. Podaci istraživanja naglašavaju da su zemlje koje su najteže pogođene virusom zabilježile značajno smanjenje jahtaške aktivnosti¹⁸⁴. Dok su Španjolska, Francuska i Italija zabilježile pad od približno 20% u broju jahti koje krstare njihovim obalama između svibnja i kolovoza 2020. godine, Hrvatska je zabilježila porast prometa za 20%¹⁸⁵. Priča je bila još izraženija s druge strane Atlantika. Zbog nemogućnosti mnogih superjahti da se vrate u ograničenu Europu tijekom proljetno-ljetne sezone, i Florida i Karibi prijavili su zapanjujući porast prometa, preko 50% tijekom istog vremenskog okvira¹⁸⁶.

Istodobno, dok je pandemija potaknula potražnju za jahtama, također je potaknula privremeni pad u učinkovitosti proizvodnje jahti. Proizvodni pogoni morali su se zatvoriti, a brodograditelji su morali prihvatiti cjelodnevni smjenski rad kako bi osigurali usklađenost sa zahtjevima

¹⁸² The impact of the pandemic on the yachting industry, 2021., <https://www.princess.co.uk/2021/08/the-impact-of-the-pandemic-on-the-yachting-industry/>, pristup na dan 18.09.2023.

¹⁸³ Ibid.

¹⁸⁴ Yacht Club de Monaco, Covid-19: How the pandemic impacts yachting, 2020., <https://yacht-club-monaco.mc/en/covid-19-how-the-pandemic-impacts-yachting/>, pristup na dan 18.09.2023.

¹⁸⁵ Ibid.

¹⁸⁶ Ibid.

socijalnog distanciranja¹⁸⁷. Za određene proizvođače dovršavanje plovila postalo je još veći izazov zbog prekida u opskrbnom lancu za vanjske komponente¹⁸⁸. Naravno, s porastom potražnje usporedo sa sve manjom ponudom, konkurencija za kupnju brodova znatno se pojačala¹⁸⁹.

Budući da su tradicionalne marketiniške platforme poput pomorskih izložbi i luksuznih lifestyle događanja postale nedostupne, brodograditelji su morali intenzivirati svoje napore kako bi održali vidljivost proizvoda¹⁹⁰. Posljedično, unaprijedili su svoje web stranice detaljnim uvidom u dizajn i inženjering, nadopunjenim video pregledima i morskim ispitivanjima¹⁹¹. Bogatstvo i čimbenik angažmana digitalnog sadržaja doživjeli su primjetna poboljšanja. Čak i kad su se ograničenja ukinula i vratila se sklonost osobnim pregovorima, napredak u digitalnoj komunikaciji u industriji nedvojbeno je ostvario veliki korak¹⁹².

7. ZAKLJUČAK

U ispitivanju golemog područja nautičkog turizma s naglaskom na jahtanje, ovaj rad je istražio njegove ključne dimenzije, od zakonskih okvira do ekonomskih posljedica i sociokulturnih razmatranja. Zamršeno tkanje međunarodnih i nacionalnih propisa naglašava složenost upravljanja globalnom industrijom i naglašava potrebu za kontinuiranim, informiranim dijalogom o standardizaciji i regionalnim prilagodbama. Ekonomski otisak jahtanja je opsežan i duboko utječe na lokalno i globalno gospodarstvo. Prvo, izgradnja jahti pojavljuje se kao velika industrija, zamršeno povezana s opskrbnim lancima, tehnologijom i tržištima kvalificirane radne snage. Ne samo da značajno doprinosi brojkama bruto domaćeg proizvoda u regijama u kojima prevladava, već i tehnološkom napretku i dinamici trgovine.

Raznolikost tokova prihoda povezanih s jahtanjem pojačava njegov gospodarski utjecaj. Iznajmljivanje pruža izravnu ekonomsku korist vlasnicima i agencijama dok potrošačima nudi

¹⁸⁷ The impact of the pandemic on the yachting industry, 2021., <https://www.princess.co.uk/2021/08/the-impact-of-the-pandemic-on-the-yachting-industry/>, pristup na dan 18.09.2023.

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁸⁹ Ibid.

¹⁹⁰ Ibid.

¹⁹¹ The impact of the pandemic on the yachting industry, 2021., <https://www.princess.co.uk/2021/08/the-impact-of-the-pandemic-on-the-yachting-industry/>, pristup na dan 18.09.2023.

¹⁹² Ibid.

pristup luksuznim iskustvima. Događaji povezani s jahtanjem, često *boatshow*-ovi, privlače globalnu publiku, generirajući značajan prihod i podižući profil destinacije. Marine, koje se često zanemaruju, predstavljaju središta gospodarskih aktivnosti. Njihovo poslovanje nadilazi puko pristajanje, obuhvaćajući niz usluga, poslovanja i mogućnosti zapošljavanja.

Nadalje, krajolik zapošljavanja u jahtanju je golem. Od inženjera do stjuarda, organizatora događaja do osoblja marine, spektar stvorenih radnih mjesta je raznolik i specijaliziran. To potiče razvoj vještina i mnogima nudi unosne putove u karijeri. Osim ovih izravnih implikacija, jahtanje igra važnu ulogu u poticanju lokalnih gospodarstava. Odredišta popularna među nautičarima bilježe porast pomoćnih poslova i gospodarskih aktivnosti. To se primarno odnosi na ugostiteljstvo i lokalne atrakcije. Dolazak gostiju veće platežne moći dovodi do povećane potrošnje, što pogoduje i malim tvrtkama i lokalnim obrtnicima.

Društveno-kulturna dinamika koja okružuje jahtanje nudi uvjerljiv uvid u evoluirajući odnos između aktivnosti u slobodno vrijeme i društvenih vrijednosti. Demografija povezana s jahtanjem pokazala je i promjenjive aspekte luksuza i temeljne motivacije koje pojedince tjeraju na takve potrage. Značajno je da je povećani naglasak na održivi razvoj pokazao sposobnost prilagodbe jahtaške zajednice i njezino prepoznavanje širih globalnih problema. Nepredviđeni izazovi koje je donijela globalna zdravstvena kriza dodatno naglašavaju otpornost industrije i njezinu intrinzičnu vezu sa širim društvenim obrascima. Ukratko, jahtanje, iako je simbol raskoši i luksuza, ostaje duboko isprepleteno s prevladavajućim socio-kulturnim strujanjima, odražavajući stalno promjenjiv krajolik društvenih preferencija, izazova i težnji.

U pregledu višestrane prirode nautičkog turizma iz hrvatske perspektive, nameće se nekoliko ključnih zapažanja. Prvo, sveobuhvatni pravni okvir koji regulira ovaj sektor odražava razumnu ravnotežu između poštivanja globalnih propisa i prilagođavanja nacionalnim nijansama. Očito je da je Hrvatska uložila namjerne napore kako bi prilagodila svoje propise u skladu sa globalnim regulativama i politikama Europske Unije, osiguravajući zaštitu svojih morskih resursa i promičući odgovorni turizam. Gospodarski gledano, Hrvatska prepoznaje golemu vrijednost nautičkog turizma i jahtanja, ulaže u infrastrukturu i kontinuirano diverzificira svoje turističke usluge kako bi zadovoljila rastuće zahtjeve. Ovaj napor vidimo kroz povećanje broja luka, marina i vezova, održavanjem pomorskih događaja, olakšavanja postupka iznajmljivanja i prijavljivanja čarter jahti, i stvaranje različitih mogućnosti zapošljavanja u ovoj industriji. Segment iznajmljivanja, svojim osjetnim doprinosom gospodarskom razvoju nacije, naglašava

važnost održavanja i podizanja standarda hrvatskog pomorskog dobra. Obalni gradovi, posebno oni koji imaju marine ili se bave izgradnjom jahti, svjedoče porastu svoje ekonomske snage, jačanju lokalnih poduzeća i općem poboljšanju životnog standarda. Ova interakcija jahtanja s lokalnim gospodarstvima naglašava holistički doprinos sektora, pojačavajući važnost održivih, strateških i naprednih politika za snalaženje u budućim izazovima i iskorištavanje potencijalnih prilika.

S društveno-kulturološke točke gledišta u Hrvatskoj, odnos između jahtaškog turizma i lokalnog stanovništva je zamršen. Demografija turista na jahti predstavlja i izazove i prilike za lokalne zajednice. Iako se broj nautičkih turista u prvom posjetu Hrvatske smanjio, ukupan broj posjeta u ovom obliku turizma i dalje raste. Vrijeme boravka i noćenja se smanjen, no dnevni prosječni dnevni izdatak je povećan što prikazuje ostvarenje neospornih ekonomskih koristi. Naposljetku, utjecaj globalne zdravstvene krize na jahtanje ponovno je potvrdio aspekte ranjivosti i otpornosti ovog sektora u Hrvatskoj, naglašavajući prilagodljivost nacije u suočavanju s nepredviđenim izazovima.

Pomorska prednost Hrvatske je jasna, ali ostvarenje njezinog punog potencijala ometaju birokratske nedosljednosti. Jedinstveni regulatorni okvir nije samo preporučljiv, već je i neophodan. Hrvatska mora uvesti rigorozan skup propisa, koji će se jednoobrazno primjenjivati, kako bi pružila jasnoću operaterima i podigla svoj položaj među svjetskim ljubiteljima jahti. Sadašnje stanje predstavlja prepreke koje umanjuju poslovni entuzijazam i stvaraju nepotrebne komplikacije potencijalnim turistima.

Nadalje, u globalnom kontekstu u kojem održivost nije samo trend nego i obveza, hrvatski sektor nautičkog turizma pokazuje očigledan jaz. Sada je hitno uvesti inovacije s ekocentričnim praksama, posebice u operacijama i dizajnu marina. Predvođeni u održivim nautičkim operacijama, Hrvatska ima potencijal zauzeti posebnu nišu na Mediteranu. Na kraju, dok inherentna ljepota hrvatskog morskog ekosustava govori sama za sebe, postoji hitna potreba za povećanjem njegove vidljivosti na globalnoj sceni. Sofisticirana, ciljana marketinška strategija, koja ističe hrvatsko pomorsko nasljeđe, njene moderne sadržaje za jahte i predanost održivosti mogla bi promijeniti igru, privlačeći veći dio međunarodne publike.

Dok hrvatski sektor nautičkog turizma stoji na snažnim temeljnim stupovima, ima dovoljno prostora za usavršavanje i rast. Rješavanjem regulatornih nedosljednosti, okretanjem prema

održivim rješenjima i povećanjem svog globalnog dosega, Hrvatska bi vrlo dobro mogla zacrtati put da postane neprikosnoveni dragulj Mediterana u području jahtanja.

Zaključno, jahtanje, koje se često doživljava kao segment luksuzne niše, ima višestruke ekonomske i sociokulturne posljedice. Njegov utjecaj, koji se proteže od proizvodnje do usluga, radnih mjesta do lokalnih poduzeća, neosporan je. Kako se ovaj sektor bude dalje razvijao, nedvojbeno će ostati značajan stup šire turističke industrije, pokrećući gospodarski rast i mogućnosti.

8. POPIS LITERATURE

Knjige i članci:

1. Alkier, Romina; Milojica, Vedran; Drpić, Danijel. Promocija kao faktor ojačanja konkurentske pozicije nautičkog turizma Republike Hrvatske na turističkom tržištu, Pomorski zbornik, 2015.
2. Council Working Party on Shipbuilding (WP6), Peer Review of the Dutch Shipbuilding Industry, OESD, 2020.
3. Danaci, Mehmet.; Yazir, Devran. Comprehensive analysis of yacht masters operating in Bodrum district in terms of fatigue, burnout, and job satisfaction, International Maritime Health, 2022.
4. ECSIP Consortium, Study on the competitiveness of the recreational boating sector, Final Report, Rotterdam / Brussels, 2015.
5. Europska komisija, LeaderSHIP 2020, The Sea – New Opportunities for the Future, Brussels, 2013.
6. Jadrešić, Vlatko. Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni, Zagreb, Školska knjiga, 2001.
7. Jugović, Alen; Zubak, Anamarija; Kovačić, Mirjana. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Pomorski zbornik, 2013.
8. Lazarus, Edi D.; Ziros, Leonidas A. Yachts and marinas as hotspots of coastal risk, 2021, Anthropocene Coasts. 4(1): 61-76.
9. Letschert, M. E.; A Process Design Towards the Yacht Environmental Transparency Index, Delft University of Technology, 2020.
10. Luković, Tihomir. 'Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe', Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies, InTech, DOI:: 10.5772/38058., 2012.
11. Luković, Tihomir. Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski Pregled, 58 (11) 689-708, 2007.
12. Luković, Tihomir. Nautički turizam – definicije i dileme, Naše more, 2007, 54(1-2)/2007 ISSN 0469-6255.
13. Notteboom, Theo; Pallis, Athanasios; Rodrigue, Jean-Paul. Port Economics, Management and Policy, New York, Routledge, 2022.

14. Šamanović, Josip. Marketing strategija u funkciji razvoja nautičkog turizma, Ekonomski vijesnik, 2002.
15. UNWTO, Tourism for Sustainable Development, Oxford, Oxford University Press, 2017.
16. UNWTO, Tourism for Sustainable Development in the Least Developed Countries, Oxford, Oxford University Press, 2017.

Pravni izvori:

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974., [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx), pristup na dan 11.09.2023.
2. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, NN 9/2000.
3. Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, 1973.
4. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974., registrirano 1980. pri UN.
5. Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
6. UREDBA VIJEĆA (EEZ) br. 2137/85 od 25. srpnja 1985. o Europskom gospodarskom interesnom udruženju (EGIU).
7. Zakon o potvrđivanju Konvencije o radu pomoraca, NN 11/2009.
8. Zakon o turističkoj djelatnosti, NN 8/1996.

Statistička izvješća i baze podataka:

1. 3. MAJ Brodogradilište d.d., Financijsko izvješće i međuzvješće posloводства za razdoblje od 01.01.2022. do 31.12.2022.
2. Državni zavod za statistiku, NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., ISSN 1334-0557, https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2023_dokumenti//230428_dzs_nauticki2022.pdf pristup na dan 27.09.2023.
3. Hrvatska turistička zajednica. Nautički turizam – nautički charter – izdanje 2022., HTZ, 2020.
4. HTZ, NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKE, Nautički charter – izdanje 2022.

5. HTZ, Turizam u brojkama 2022., Ministarstvo turizma i sporta Republike Hrvatske, 2023., https://www.htz.hr/sites/default/files/2023-07/HTZ%20TUB%20HR_%202022.pdf pristup na dan 27.09.2023.
6. Innovamarina, Introduction to Sustainability in Marinas, Lanyarote, 2023.
7. Institut za turizam, Stavovi lokalnog stanovništva prema razvoju turizma u Hrvatskoj u 2018. godini, Zagreb, 2019.
8. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Broj čarter gostiju, https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/USP%20STATISTICKI%20IZVJEŠTAJI/USP%20NAUTIKA%20REPORT%202023/USP%20NAUTIC-REP%206-9_23/CarterGostiPoDrzavljanstvuiPlovilu%20do%2031.08.23.%206-9_23.pdf, pristup na dan 20.09.2023.
9. Ministarstvo turizma i sporta, Institut za turizam, TOMAS nautika 2022 - Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, konferencija „Održivi nautički turizam“, 2023., https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2021_prezentacije/230621_Tomas_Nautika_2022.pdf pristup na dan 28.09.2023.
10. SuperYacht Times, Monaco Yacht Show Market Report 2022, Amsterdam, 2022.

Sekundarni izvori:

1. A European Green Deal - Striving to be the first climate-neutral continent, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en, pristup na dan 14.09.2023.
2. Bilten, Brodogradnja: bogati izvor dodane vrijednosti, <https://www.bilten.org/?p=24823>, pristup na dan 25.09.2023.
3. Blue Growth, <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/en/blue-growth>, pristup na dan 12.09.2023.
4. Brief History of IMO, <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, pristup na dan 11.09.2023.
5. Croatia Boat Show, <https://croatiaboatshow.com/o-nama/>, pristup na 11.09.2023.
6. Damen, <https://www.damen.com/insights-center/news/damen-revenue-reaches-2-5-billion-euros-for-the-first-time>, pristup na dan 16.09.2023.
7. EUROYARDS, <https://www.euroyard> <https://www.euroyards.com/s.com/>, pristup na dan 16.09.2023.

8. Europska komisija, Shipbuilding sector, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/maritime-industries/shipbuilding-sector_en, pristup na dan 16.09.2023.
9. Integrirana pomorska politika Europske unije, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/121/integrirana-pomorska-politika-europske-unije>, pristup na dan 09.09.2023.
10. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Investiranje u luke, <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/investiranje-u-luke/18961>, pristup na dan 11.09.2023.
11. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Luke, <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/106>, pristup na dan 14.09.2023.
12. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Prijava posade i putnika na plovilima, <https://gov.hr/hr/prijava-posade-i-putnika-na-plovilima/1438>, pristup na dan 25.09.2023.
13. MYS, About the MYS, <https://www.monacoyachtshow.com/en/about-the-mys>, pristup na dan 11.09.2023.
14. MYS, Transition plan net zero, <https://www.monacoyachtshow.com/en/media-file/3000/transition-plan-net-zero-detailed-en.pdf>, pristup na dan 12.09.2023.
15. Poslovni dnevnik, Uz snagu 200 radnika iz Indije i zeleno svjetlo iz SAD-a Brodosplit kreće u novi uzlet, <https://www.poslovni.hr/hrvatska/uz-snagu-iz-indije-i-zeleno-svjetlo-iz-sad-a-brodosplit-u-novi-uzlet-4405656>, pristup na dan 25.09.2023.
16. Relevance Yacht, <https://relevanceyacht.com/blog/top-yacht-shows/>, pristup na dan 12.09.2023.
17. Reuters, Workers at Croatia's biggest shipbuilding group strike again, <https://www.reuters.com/article/croatia-strike-shipyard/workers-at-croatias-biggest-shipbuilding-group-strike-again-idUSL8N218563>, pristup na dan 25.09.2023.
18. The impact of the pandemic on the yachting industry, 2021., <https://www.princess.co.uk/2021/08/the-impact-of-the-pandemic-on-the-yachting-industry/>, pristup na dan 18.09.2023.
19. Yacht Club de Monaco, Covid-19: How the pandemic impacts yachting, 2020., <https://yacht-club-monaco.mc/en/covid-19-how-the-pandemic-impacts-yachting/>, pristup na dan 18.09.2023.
20. YACREW, Yacht Crew Positions and Salaries, <https://www.yacrew.com/career-advice/yacht-crew-positions-salaries/>, pristup na dan 17.09.2023.