

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

Suzana Knežević

**OCJENA POSTOJEĆEG STANJA I PREDUVJETI ZA
RAZVOJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA U
PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2013.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**OCJENA POSTOJEĆEG STANJA I PREDUVJETI ZA
RAZVOJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA U
PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma

Mentor: Prof.dr.sc. Čedomir Dundović, izv.prof.dr.sc. Mirjana Kovačić

Student: Suzana Knežević

JMBAG: 0112028767

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, rujan 2013.

SADRŽAJ

UVOD	1
1. TEMELJNE ZNAČAJKE NAUTIČKOG TURIZMA.....	2
2. KVANTITATIVNA I KVALITATIVNA ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE	11
2.1. Nautički turizam 2011. godine.....	11
2.2. Nautički turizam 2012. godine.....	17
2.3. Stavovi i potrošnja turista nautičara tijekom 2012. godine	24
2.3.1. Sociodemografske karakteristike nautičara	25
2.3.2. Učestalost plovidbe nautičara u Hrvatskoj i izvori informacija.....	29
2.3.3. Prijevozno sredstvo nautičara za dolazak i odlazak iz Hrvatske	31
2.3.4. Obilježja plovidbe.....	31
2.3.5. Zadovoljstvo turista nautičara ponudom u Hrvatskoj.....	37
2.3.6. Potrošnja nautičara.....	39
3. PRIRODNO GEOGRAFSKA OBILJEŽJA PRIMORSKO - GORANSKE ŽUPANIJE KAO PREDUVJET RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA	43
3.1. Prirodna obilježja prostora.....	44
3.2. Klima i vjetrovi.....	46
3.3. Karakteristike sjevernog Jadrana	48
3.4. Položaj i promet.....	50
3.5. Kulturno-povijesna i prirodna baština	51
4. NAUTIČKI TURIZAM I LUKE U PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI ...	55
4.1. Marina Punt.....	60
4.2. ACI Marina Supetarska Draga.....	64
4.3. Daljnji razvoj nautičkog turizma	67

5. NAUTIČKO-TURISTIČKI PROJEKTI U GRADU RIJECI	73
5.1. Luka nautičkog turizma Kantrida	74
5.2. Luka nautičkog turizma Brajdica.....	77
5.3. Luka nautičkog turizma Baroš	80
ZAKLJUČAK.....	84
LITERATURA	86
POPIS SLIKA.....	90
POPIS TABLICA	90
POPIS GRAFOVA	91

UVOD

Nautički turizam u svijetu bilježi stalni rast te postaje dominantna vrsta turizma. Trend je prisutan i u Hrvatskoj koja, zbog svojeg izrazito dobrog položaja, prirodnih, povijesnih i kulturnih karakteristika, ima tendenciju postati jedna od najznačajnijih nautičkih destinacija.

Sjeverni Jadran, odnosno Primorsko-goranska županija, uvijek je kaskala u turističkom pogledu za srednjim i južnim Jadranom. Razlog tome bila je koncentracija na razvoj industrije koja je iskoristila vrlo povoljan geoprometni položaj i najjeftiniji način prijevoza – pomorski, a ujedno i kočila razvoj turizma.

Danas, kad većina industrije ne postoji, županija se sve više okreće razvitku turizma i nastoji iskoristiti svoje brojne prednosti, a nedostatke poput brojnih industrijskih skladišta, pogona i sl. okrenuti u svoju korist i uključiti u turističku ponudu.

Radna hipoteza: Primorsko-goranska županija ima potencijal postati važno odredište za turiste nautičare te uspješno konkurirati županijama u Hrvatskoj koje trenutno igraju vodeću ulogu u nautičkom turizmu.

Svrha rada je prikazati trenutačno stanje nautičkog turizma i luka u Primorsko-goranskoj županiji te uvjete za daljnji razvoj, a cilj je na temelju navedenih podataka o raspoloživim kapacitetima, potražnji, resursima, stanju i sl. utvrditi da li županija zaista može i dalje razvijati nautički turizam te biti konkurentna u tom području.

Prilikom izrade diplomskog rada korištene su metode indukcije i dedukcije, analize i sinteze, kompilacije te metoda deskripcije.

Rad se sastoji od pet poglavlja pri čemu prvo poglavlje obuhvaća teorijski dio nautičkog turizma i luka a preostala četiri prikazuju podatke direktno vezane za temu. Tako se drugo poglavlje koncentrira na kvantitativnu i kvalitativnu analizu nautičkog turizma Hrvatske, treće na karakteristike i obilježja Primorsko-goranske županije koji pogoduju razvoju nautičkog turizma, a posljednja dva poglavlja prikazuju karakteristike nautičkog turizma županije te planirane projekte koji su nužni za njegov daljnji razvoj.

1. TEMELJNE ZNAČAJKE NAUTIČKOG TURIZMA

Nautički turizam je specifičan oblik modernih turističkih kretanja i jedan od najekspanzivnijih oblika turističke rekreacije. Pored plovidbe u vlastitoj organizaciji, odnosno krstarenja vlastitim ili unajmljenim plovilima s boravkom i/ili noćenjem turista na njima, obuhvaća i kružna putovanja u organizaciji vlasnika plovnih objekata i putničkih agencija s boravkom turista na plovnim objektima te plovidbu turista na plovnim objektima radi drugih oblika odmora i rekreacije. Plovni objekti nautičkog turizma su plovni objekti za krstarenja, kružna putovanja i drugi plovni objekti opremljeni za višednevni boravak i/ili noćenje na moru.

Bitna razlika između nautičkog turizma i ostalih oblika turizma jest plovidba, odnosno velika pokretljivost turista nautičara, koja podrazumijeva čestu, a nerijetko i svakodnevnu promjenu mjesta boravka.

Zakonsko reguliranje nautičkoga turizma u Hrvatskoj određeno je Zakonom o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96, 19/96 i 76/98) člankom 52. koji definira nautički turizam na sljedeći način: “plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije“. Zakon člankom 53. također definira i grupe usluga nautičkog turizma na sljedeće:¹

1. Iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (u daljem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima
2. Iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.)
3. Usluge skipera
4. Prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhome vezu
5. Usluge opskrbe nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.)
6. Uređenje i pripremanje plovnih objekata

¹ Zakon o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96 i 76/98), članak 53.

7. Davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vođači i sl.)
8. Škole jedrenja, obuke za skipere i vođače brodica
9. Druge usluge za potrebe nautičkog turizma

Razvrstavanje osnovnih vrsta nautičkoga turizma², zbog prevladavajućeg motiva koji ga oblikuje, omogućuje razlikovanje sljedećih vrsta nautičkoga turizma: mobilni, plovidbeni, kupališni, boravišni, športski, zimovališni, izletnički, ribolovni, kulturni, zdravstveni i ambijentalni.

Sa stajališta veličine i vrste plovila, nautički turizam dijelimo na:

- brodski ili veliki (putnički, putničko-turistički brodovi, putničko-teretni brodovi, trajekti, ferry boat i hidrokilni brodovi, brodovi – ploveće kuće ili ploveći hoteli i sl.)
- jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina za krstarenje i izlete)
- moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri raznih vrsta, razna plovila za šport i rekreaciju, specijalna plovila za podvodnu aktivnost itd.)

Sa stajališta udjela, opsega i područja plovidbe i značenja u nautičkom turizmu on se dijeli na:

- veliki nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, krizing, duži izleti, čarteri)
- mali nautički turizam ili zabavna navigacija (suvremeno malo brodarstvo - jahte, jedrilice, športski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i dokolicu i sl.)

² Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, 58 (11), 2007. str. 699

Sa stajališta organizacije plovidbe razlikujemo ove podvrste nautičkog turizma:

- individualni
- grupni – masovni
- nautički turizam u konvojima

Podjela nautičkoga turizma prema itinerarima:

- u zatvorenim morima, rijekama i jezerima
- prekomorski i oceanski – lokalni
- nacionalni
- međunarodni

Vrste nautičkoga turizma prema svrsi plovidbe:

- izletnički
- krstarenje, jedrenje
- plovidba radi sporta i razonode
- podvodna plovidba
- kombinirani i brzi turistički prijevoz

Podjela nautičkoga turizma prema sektorima:

- obalni
- kupališni (razna plovila-vozila za rekreaciju i šport na moru na nožni, ručni ili motorni pogon)
- nautički kamping
- ladanjski (boravišni) u turističkim lukama
- nautički turizam na otvorenim morima i oceanima – otočni

U teoretskom i pojmovnom smislu nautički turizam se dijeli na tri osnovna oblika:

1. Charter ili Chartering
2. Cruising
3. Luke nautičkog turizma

Charter ili chartering podrazumijeva iznajmljivanje plovila turistima nautičarima dok cruising podrazumijeva kružno putovanje plovilom cruising kompanije ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Taj je oblik poslovanja u nautičkom turizmu veoma razvijen i bilježi veliki rast na svjetskom turističkom tržištu.

Sama definicija luke nautičkog turizma može se pronaći u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72/08) koji je donesen na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti (NN 8/96, 19/96 i 79/98) i kojim se propisuju vrste, minimalni uvjeti i način kategorizacije luka nautičkog turizma. Pravilnik definira luku nautičkog turizma na sljedeći način: "Luka nautičkog turizma u smislu Pravilnika je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.)". Pravilnik također navodi da se luke nautičkog turizma dijele u vrste pri čemu sama vrsta ovisi o uslugama koje se pružaju u luci.

Luke nautičkog turizma dijele se na sljedeće vrste:

1. Sidrišta
2. Odlagališta plovnih objekata
3. Suhe marine
4. Marine

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom i umjetna zaštita izgradnjom valobrana nije dozvoljena.

Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti odlagalište plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

Suha marina je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja

iz vode plovnog objekta. U suhoj marini mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu te se pružati usluge pića, napitaka i prehrane.

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno Pravilniku. U marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane sukladno Pravilniku.

Klasifikacija luka nautičkog turizma vrši se i prema lokaciji, kapacitetu, korisnicima i sl.³

Luke nautičkog turizma prema lokaciji:

1. Luke unutar područja grada i naselja
2. Luke izvan područja grada i naselja

Luke nautičkog turizma prema kapacitetu akvatorija:

1. Male luke do 150 vezova
2. Srednje luke do 600 vezova
3. Velike luke iznad 600 vezova

Luke nautičkog turizma prema korisnicima:

1. Sportske luke (sportska društva)
2. Komunalne luke (lokalno stanovništvo)
3. Komercijalne luke (turisti)

Također, marine, kao vrste luka nautičkog turizma, moguće je podijeliti na kategorije, ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih Pravilnikom za pojedinu kategoriju odnosno ovisno o kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Kategorije marina označavaju se sidrima.

³ Kovačić, M., Dundović, Č.: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 29

Marine se kategoriziraju na sljedeći način:

1. Dva sidra (IV. kategorija)
2. Tri sidra (III. kategorija)
3. Četiri sidra (II. kategorija)
4. Pet sidara (I. kategorija)

Važno je napomenuti da je za obavljanje djelatnosti u nautičkom turizmu, odnosno za gradnju i pružanje usluga u lukama nautičkog turizma potrebno dobiti koncesiju na pomorskom dobru. Naime, u Republici Hrvatskoj pomorsko dobro je opće dobro na kojem se ne može stjecati pravo vlasništva niti bilo koja druga stvarna prava i u tom području glavnu ulogu igraju dva zakona: Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama te Zakon o koncesijama. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama razlikuje luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Definicija luke posebne namjene glasi: "morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka)", što znači da je luka nautičkog turizma luka posebne namjene, dok koncesiju definira na sljedeći način: "pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama, sukladno prostornim planovima".

Nadalje, kad je riječ o samom razvoju luke nautičkog turizma, važno je napomenuti da su one jedan od najkoncentriranijih oblika razvoja u priobalju te imaju tendenciju znatnog modificiranja okoliša.

Koncentriranjem vezova i sidrišta na manjem prostoru doprinosi se boljoj racionalizaciji obalnog prostora. Plutajućim dokovima, tamo gdje je to moguće, omogućava se prihvat većeg broja plovila po jedinici površine. Pored toga postojeća infrastruktura i organizacija unutar marine omogućava veću sigurnost i bolja rješenja vezana za zaštitu okoliša. Na taj se način negativni utjecaj na okoliš koncentrira na manji broj lokacija, što znači manji stupanj žrtvovanja prirodnih staništa te ukupno manji negativni utjecaj na kvalitetu mora i biološku raznolikost.

Izgradnja novih luka treba biti iznimka, pri čemu treba isključiti netaknute, po prirodnim ljepotama iznimne otoke i akvatorije. Umjesto takvih lokacija poželjno je

razmotriti lokacije u devastiranim zaljevima i dijelovima obale, pri čemu bi izgradnja turističkih kapaciteta u sklopu općih programa sanacije mogla imati i dodatne pozitivne učinke, primjerice osigurati radna mjesta lokalnom stanovništvu, posebno na otocima.

Ako govorimo o odabiru lokacije za izgradnju nove luke nautičkog turizma, brojni su elementi koji lokaciju čine povoljnom za izgradnju poput karakteristika bazena, obale, klime, reljefa, hidrografskih elemenata, uvjeta tla i sl. Pregled pojedinih poželjnih i nepoželjnih karakteristika za odabir lokacije luke dan je u sljedećoj tablici.

Tablica 1: Pregled poželjnih i nepoželjnih obilježja prostora za potencijalnu lokaciju luke nautičkog turizma

Kriterij	Nepoželjno	Poželjno
Dubina	Mala (<1 m)	Veća (>2m)
Kvaliteta mora	Povoljna za korištenje i uzgoj školjkaša	Nije povoljna za korištenje i uzgoj školjkaša
Blizina uzgajališta školjaka	Uzgajalište u neposrednoj blizini	Uzgajalište na većoj udaljenosti
Potreba za jaružanjem dna	Potrebna česta jaružanja	Nema potrebe za čestim jaružanjem
Izmjena vode	Nedovoljna za održavanje kvalitetne vode	Dovoljna za održavanje kvalitetne vode
Udaljenost od kanala s navigacijskom dubinom	Veća od 50 m	Manja od 20 m
Zaštićene, rijetke i ugrožene vrste	Prisutne	Odsutne
Postojeće aktivnosti u području	Prisutna marikultura, ribolov, rekreativne aktivnosti ili bilo koje druge aktivnosti neusklađene s marinama	Nisu prisutne neusklađene aktivnosti
Podvodna vegetacija	Prisutna	Odsutna
Stabilnost obale	Potrebne strukture za kontrolu erozije	Nema erozije; obala zaštićena prirodnom ili uzgojenom vegetacijom
Mrijest i odrastanje ribe i drugih morskih organizama	Važno područje za mrijest i odrastanje ili je takvo područje u blizini	Područje nije važno za mrijest i odrastanje i takvog područja nema u blizini

Izvor: Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006., str. 115

Nakon određivanja povoljne lokacije za izgradnju luke, određuje se njezina veličina. Ona prije svega ovisi karakteristikama plovila koja će dolaziti u luku odnosno o njihovoj vrsti, veličini i učestalosti dolazaka.

Gradnja infra i suprastrukturnih objekata sljedeći je važan korak budući oni omogućuju obavljanje nautičke djelatnosti. Navedeni objekti dijele se u dvije skupine:

- Osnovni objekti (infrastruktura) – služe za obavljanje osnovne djelatnosti luke odnosno za pružanje veza
- Objekti i struktura (suprastruktura) – služe za obavljanje komplementarnih djelatnosti

Glavni elementi projekta luke nautičkog turizma su:

- Lukobran
- Operativna obala i obalni zid
- Gat
- Pomorska signalizacija
- Vez ili privez
- Plovni putovi, okretište i ulaz u luku
- Komunalna infrastruktura i suprastruktura
- Uređenje okoliša

Lukobran je objekt koja se nalazi u moru i spojen je s kopnom a njegova je svrha štititi akvatorij luke od valova i morskih struja. Lukobrani se, s obzirom na način gradnje, dijele na sljedeće vrste:

- Betonski blokovi ispunjeni kamenjem
- Čelični stupovi sa šupljikavim blokovima zabijenim u tlo
- Pontoni (plutajući lukobrani)

Operativna obala odijeljena je od vodene površine obalnim zidom i najčešće ima svrhu šetališta.

Gat je objekt koji služi za privez plovila i može biti plutajući (pontonsko privezište) i fiksni.

Pojam veza može se podijeliti na vez u vodi i smještaj na kopnu. Vezovi u akvatoriju moraju biti okrenuti u smjeru struje a nikako okomiti na nju. Broj vezova u luci ovisi o veličini i smještaju plovila te o zaštićenosti luke od valova.

Plovni put između vezova trebao bi iznositi od 1,25 do 1,75 metara, širina ulaza u luku najmanje 18 metara, odnosno 4x širina najšireg plovila koje će koristiti tu luku, a širina okretišta treba biti najmanje 2,25 dužine najdužeg plovila koje će koristiti akvatorij.⁴

Preporuke za dizajn i održavanje marina:⁵

- Otvoreni dizajn lukobrana i dokova (fiksni ili plutajućih) koji osigurava dobru cirkulaciju i izmjenu vode
- Korištenje za okoliš neutralnih materijala
- Omogućiti što veći prolaz svjetla
- Maksimalno smanjiti potrebu za jaružanjem

⁴ Kovačić, M., Dundović, Č.: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str.55-89

⁵ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006., str. 117

2. KVANTITATIVNA I KVALITATIVNA ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE

Poglavlje obuhvaća statističke podatke prikupljene od strane Državnog zavoda za statistiku, odnosno njihova priopćenja ali i podatke prikupljene od strane Instituta za turizam, Tomas Nautika 2012. o nautičkom turizmu Hrvatske, odnosno stavovima i potrošnji turista nautičara.

2.1. Nautički turizam 2011. godine

Istraživanje nautičkog turizma Državnog zavoda za statistiku 2011. godine obuhvatilo je 98 luka nautičkog turizma. Podjela tih 98 luka po vrstama prikazana je u Tablici 2.

Tablica 2: Luke nautičkog turizma po vrstama u Republici Hrvatskoj 2011. godine

	Ukupno	Sidrište	Privezište	Suha marina	Marina I. kategorije	Marina II. kategorije	Marina III. kategorije	Marina kategorizirana i označena sidrima	Nerazvrstane luke nautičkog turizma
Republika Hrvatska	98	19	14	11	6	24	17	3	4
Primorsko-goranska	30	8	6	7	1	3	3	1	1
Zadarska	21	9	3	1	-	4	4	-	-
Šibensko-kninska	13	2	-	-	2	4	5	-	-
Splitsko-dalmatinska	13	-	1	2	-	5	3	1	1
Istarska	15	-	3	-	3	6	2	1	-
Dubrovačko-neretvanska	6	-	1	1	-	2	-	-	2

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm, 21.06.2013.

Iz Tablice 2 je vidljivo da u Hrvatskoj prevladavaju marine kao vrste luka nautičkog turizma odnosno od ukupnog broja luka čak 61 čine marine, od čega je 11 suhih. Isto tako među marinama prevladavaju one II. kategorije, dok je broj marina I. kategorije gotovo zanemariv, njih tek 6.

Budući da je prethodno navedeno da kategorija marine ovisi o brojnim čimbenicima poput kvalitete opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja u neposrednoj blizini marine te kvaliteti održavanja marine u cjelini može se

zaključiti da marine nisu toliko koncentrirane odnosno usmjerene na privlačenje klijentele koja traži vrlo visoku uslugu i ima mogućnosti takvu uslugu i platiti.

Ako se obrati pozornost na Primorsko-goransku županiju ona po broju luka nautičkog turizma dominira u cijeloj državi, međutim većinu luka čine sidrišta, njih čak 18 od ukupno 30, koja nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom i zapravo je njihova komercijalna isplativost relativno mala.

Od plovila na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru 47,9% bile su motorne jahte, 46,8% jahte na jedra, a 5,3% ostala plovila.⁶

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2011. iznosio je 600,2 milijuna kuna, pri čemu je 439,4 milijuna kuna ostvareno od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda čini 73,2%. U odnosu na 2010., ukupan prihod veći je za 4,5%, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 0,8%. Pregled ukupnog prihoda te podjela prihoda po izvorima i županijama prikazan je u Tablici 3.

⁶ Državni zavod za statistiku RH, Priopćenje 4.4.5.: Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2011., http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm, 21.06.2013.

Tablica 3: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a, usporedba 2010. i 2011. godine u tisućama kuna

	2010.	2011.		2010.	2011.
Republika Hrvatska	574 112	600 225	Splitsko-dalmatinska	78 982	86 666
Iznajmljivanje vezova	435 909	439 435	Iznajmljivanje vezova	64 829	68 500
Stalni	339 288	349 460	Stalni	40 539	43 376
Tranzitni	96 621	89 975	Tranzitni	24 290	25 124
Servisne usluge	49 949	56 939	Servisne usluge	7 768	8 896
Ostali prihodi	88 254	103 851	Ostali prihodi	6 385	9 270
Primorsko-goranska	87 473	94 881	Istarska	111 101	108 677
Iznajmljivanje vezova	71 696	70 906	Iznajmljivanje vezova	91 304	88 633
Stalni	61 330	61 749	Stalni	73 563	73 050
Tranzitni	10 366	9 157	Tranzitni	17 741	15 583
Servisne usluge	5 662	5 757	Servisne usluge	6 250	8 793
Ostali prihodi	10 115	18 218	Ostali prihodi	13 547	11 251
Zadarska	130 993	137 731	Dubrovačko-neretvanska	30 528	32 421
Iznajmljivanje vezova	97 995	101 657	Iznajmljivanje vezova	23 223	22 552
Stalni	85 335	90 675	Stalni	10 900	11 364
Tranzitni	12 660	10 982	Tranzitni	13 323	11 188
Servisne usluge	8 309	12 112	Servisne usluge	4 885	5 194
Ostali prihodi	24 698	23 962	Ostali prihodi	2 420	4 675
Šibensko-kninska	135 035	139 849			
Iznajmljivanje vezova	86 862	87 187			
Stalni	67 621	69 246			
Tranzitni	19 241	17 941			
Servisne usluge	17 075	16 187			
Ostali prihodi	31 098	36 475			

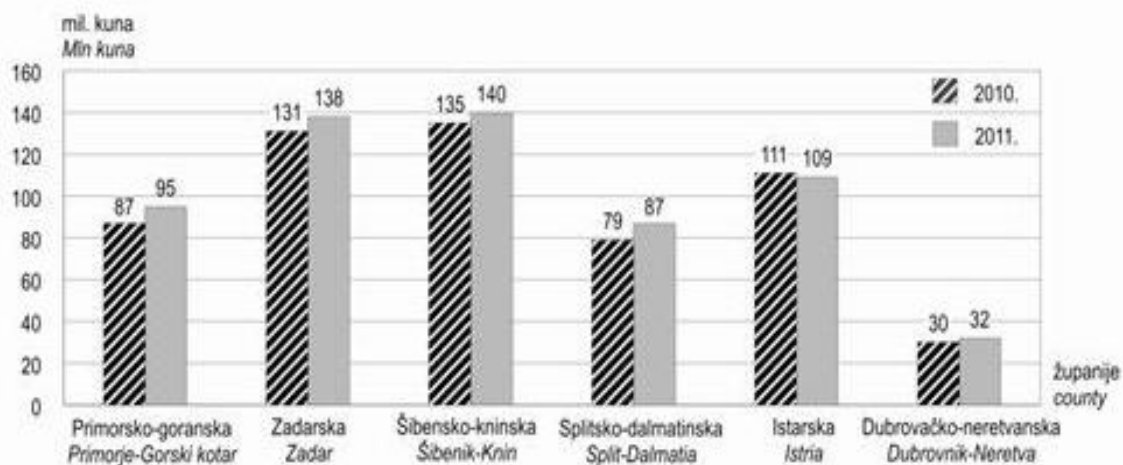
Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm, 21.06.2013.

Iz Tablice 3 vidljivo je da najveći prihod ostvaruju luke u Šibensko-kninskoj te Zadarskoj županiji iako je Šibensko-kninska županija pri samom dnu po ukupnom broju luka nautičkog turizma u Hrvatskoj, dok Primorsko-goranska županija, koja prednjači po broju luka, zapravo ostvaruje relativno mali prihod, ali i ona prati trend njegova povećanja u odnosu na 2010. godinu. Iz tablice je također vidljivo da ostali prihodi također predstavljaju značajnu stavku u ukupnim prihodima što dokazuje da za razvoj nautičkog turizma nije dovoljno pružiti samo uslugu veza.⁷

Radi veće preglednosti i jednostavnijeg razumijevanja strukture prihoda korišten je sljedeći grafikoni koji prikazuje identične podatke kao i Tablica 3 ali u vizualno lakše shvatljivom obliku.

⁷ Ostali prihodi obuhvaćaju prihode ostvarene od iznajmljivanja plovila i poslovnog prostora u vlasništvu luke nautičkog turizma, prodaje robe i ugostiteljskih usluga.

Graf 1: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma u 2010. i 2011. godini



Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm, 21.06.2013.

Ukupna površina akvatorija luka nautičkog turizma 2011. godine iznosila je 3 295 891 m², a broj vezova 17 059.

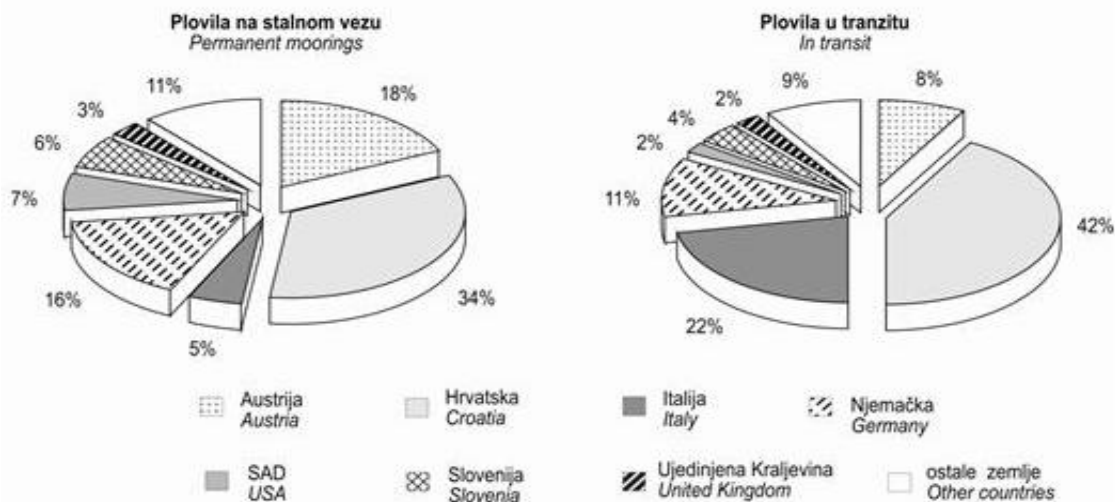
Na dan 31. prosinca 2011. na stalnom vezu bilo je 14 286 plovila što je za 1,0% manje nego 31. prosinca 2010. Vezom u moru koristilo se 85,5% plovila a isključivo mjestom na kopnu 14,5% plovila.

Tablica 4: Kapacitet luka nautičkog turizma, stanje 31. kolovoza 2011.

Republika Hrvatska		Šibensko-kninska	
Površina akvatorija, m ²	3 293 891	Površina akvatorija, m ²	561 662
Ukupan broj vezova	17 059	Ukupan broj vezova	3 081
Za plovila duljine do 6 m	1 074	Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	845
6 - 8 m	1 470	Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	130 891
8 - 10 m	2 905	Splitsko-dalmatinska	
10 - 12 m	4 332	Površina akvatorija, m ²	239 150
12 - 15 m	4 382	Ukupan broj vezova	1 913
15 - 20 m	2 443	Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	443
Više od 20 m	653	Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	74 289
Dužina razvijene obale za privez plovila, m	64 345	Istarska županija	
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	5 231	Površina akvatorija, m ²	681 061
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	772 338	Ukupan broj vezova	4 318
		Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	780
		Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	163 807
Primorsko-goranska		Dubrovačko-neretvanska	
Površina akvatorija, m ²	823 366	Površina akvatorija, m ²	100 761
Ukupan broj vezova	3 394	Ukupan broj vezova	713
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	1 777	Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	201
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	188 398	Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	80 015
Zadarska županija			
Površina akvatorija m ²	887 891		
Ukupan broj vezova	3 640		
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	1 185		
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	134 938		

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm, 21.06.2013.

Graf 2: Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila



Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm, 21.06.2013.

Iz Grafa 2 vidljivo je da je najviše plovila na stalnom vezu bilo iz Hrvatske (33,8%), Austrije (18,1%), Njemačke (16,1%), SAD-a (6,7%), Slovenije (6,3%) i Italije (5,5%), što čini 86,5% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.

Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2011. godini iznosio je 188 457, što je za 8,5% manje nego u 2010. Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom u moru 33,8% su bile motorne jahte, 63,3% jahte na jedra a 2,9% ostala plovila.

U tom razdoblju najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (41,8%), Italije (22,0%), Njemačke (11,3%), Austrije (8,2%) i Slovenije (4,2%), što čini 87,5% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu.

2.2. Nautički turizam 2012. godine

Istraživanje nautičkog turizma Državnog zavoda za statistiku 2012. godine obuhvatilo je 98 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, odnosno 62 marine (od toga 11 suhih marina) i 36 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija bila je 3 266 746 m², a broj vezova 17 454. Površina akvatorija se u odnosu na 2011. godinu smanjila a ukupan broj vezova se povećao (usporedba Tablica 4 i 6).

Pregled broja i vrsta luka nautičkog turizma po županijama prikazan je u Tablici 5.

Tablica 5: Luke nautičkog turizma po vrstama u Republici Hrvatskoj 2012. godine

	Ukupno	Sidrište	Privezište	Suha marina	Marina I. kategorije	Marina II. kategorije	Marina III. kategorije	Marina kategorizirana i označena sidrima	Nerazvrstane luke nautičkog turizma
Republika Hrvatska	98	17	13	11	6	24	17	4	6
Primorsko-goranska	29	8	6	6	1	3	3	1	1
Zadarska	19	7	2	2	-	4	4	-	-
Šibensko-kninska	13	1	-	-	2	4	5	-	1
Splitsko-dalmatinska	16	1	2	2	-	5	3	2	1
Istarska	15	-	2	-	3	6	2	1	1
Dubrovačko-neretvanska	6	-	1	1	-	2	-	-	2

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2012.

Tablica 6: Kapacitet luka nautičkog turizma 31. kolovoza 2012.

Republika Hrvatska		Šibensko-kninska	
Površina akvatorija, m ²	3 266 746	Površina akvatorija, m ²	615 662
		Ukupan broj vezova	3 557
Ukupan broj vezova	17 454	Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	875
Za plovila duljine do 6 m	913	Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	133 891
6 - 8 m	1 385		
8 - 10 m	2 932	Splitsko-dalmatinska	
10 - 12 m	4 741	Površina akvatorija, m ²	255 278
12 - 15 m	4 498	Ukupan broj vezova	2 238
15 - 20 m	2 282	Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	494
Više od 20 m	703	Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	77 760
Dužina razvijene obale za privez plovila, m	58 634	Istarska županija	
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	5 359	Površina akvatorija, m ²	693 233
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	783 168	Ukupan broj vezova	4 137
		Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	814
		Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	167 807
Primorsko-goranska			
Površina akvatorija, m ²	774 012		
Ukupan broj vezova	3 299	Dubrovačko-neretvanska	
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	1 789	Površina akvatorija, m ²	100 761
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	187 657	Ukupan broj vezova	713
		Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	206
		Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	80 715
Zadarska županija			
Površina akvatorija m ²	827 800		
Ukupan broj vezova	3 557		
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	1 181		
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	135 338		

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2013.

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2012. na stalnom vezu bilo je 14 396 plovila, što je za 0,8% više nego 31. prosinca 2011. Vezom u moru koristilo se 85,5% plovila a isključivo mjestom na kopnu 14,5%.

Tablica 7: Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2012.

	Plovila na stalnom vezu			
	Ukupno	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo⁸
Ukupno	14 396	7 388	6 613	395
Plovila za koje je korišten vez u moru	12 302	5 924	6 178	200
Plovila za koje je korišteno samo mjesto na kopnu	2 094	1 464	435	195
Primorsko-goranska županija	3 098	2 102	807	180
Plovila za koje je korišten vez u moru	1 887	1 164	660	63
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	1 202	938	147	117
Zadarska županija	3 031	1 444	1 532	55
Plovila za koje je korišten vez u moru	2 722	1 252	1 419	51
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	309	192	113	4
Šibensko-kninska županija	2 962	1 474	1 377	111
Plovila za koje je korišten vez u moru	2 677	1 323	1 295	59
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	285	151	82	52
Splitsko-dalmatinska županija	1 337	466	860	11
Plovila za koje je korišten vez u moru	1 184	348	825	11
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	153	118	35	-
Istarska županija	3 504	1 693	1 800	11
Plovila za koje je korišten vez u moru	3 436	1 653	1 772	11
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	68	40	28	-
Dubrovačko-neretvanska županija	473	209	237	27
Plovila za koje je korišten vez u moru	396	184	207	5
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	77	25	30	22

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2013.

⁸ Ostala plovila su čamci (drveni, plastični, gumeni i sl.) duljine 3 m i više ili duljine manje od 3 m ako imaju motor. Tu pripadaju i gliseri ako ne ispunjavaju uvjete za razvrstavanje u jahte.

Prema vrsti plovila na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru 48,2% su bile motorne jahte, 50,2% jahte na jedra, a 1,6% ostala plovila.

Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (31,7%), Austrije (18,6%), Njemačke (16,5%), Slovenije (6,6%), SAD-a (6,4%) i Italije (6,1%) što čini 85,9% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.

Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2012. iznosio je 181 628 što je za 3,6% manje nego u 2011 godini.

Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom u moru 33,6% su bile motorne jahte, 63,4% jahte na jedra a 3,0% ostala plovila.

Tablica 8: Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma 2012. godine

	Plovila u tranzitu			
	Ukupno	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo
Ukupno	181 628	62 988	113 257	5 383
Plovila za koje je korišten vez u moru	176 030	59 073	111 636	5 321
Plovila za koje je korišteno samo mjesto na kopnu	5 598	3 915	1 621	62
Primorsko-goranska županija	20 969	12 467	7 478	1 024
Plovila za koje je korišten vez u moru	20 670	12 208	7 438	1 024
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	299	259	40	-
Zadarska županija	37 413	17 344	19 995	74
Plovila za koje je korišten vez u moru	33 715	14 701	18 940	74
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	3 698	2 643	1 055	-
Šibensko-kninska županija	41 667	11 612	28 738	1 317
Plovila za koje je korišten vez u moru	40 456	10 839	28 348	1 269
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	1 211	773	390	48

Splitsko-dalmatinska županija	41 944	6 853	33 152	1 939
Plovila za koje je korišten vez u moru	41 901	6 828	33 136	1 937
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	43	25	16	2
Istarska županija	24 677	10 292	14 145	240
Plovila za koje je korišten vez u moru	24 404	10 123	14 053	228
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	273	169	92	12
Dubrovačko-neretvanska županija	14 958	4 420	9 749	789
Plovila za koje je korišten vez u moru	14 884	4 374	9 721	789
Plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu	74	46	28	-

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2012.

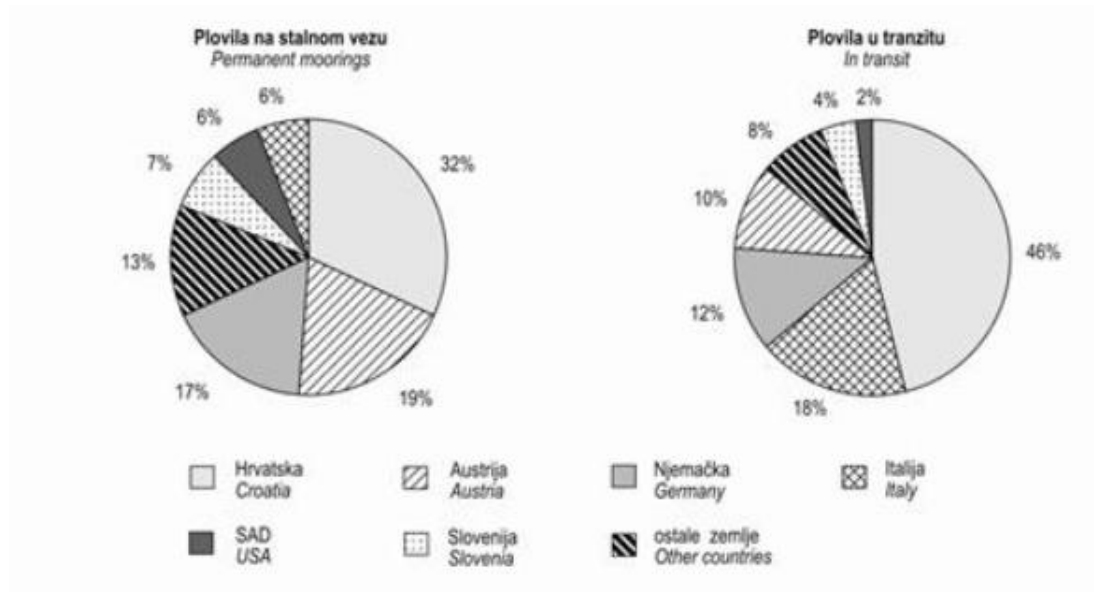
U tom razdoblju najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (46,3%), Italije (18,4%), Njemačke (11,5%), Austrije (7,6%) i Slovenije (3,8%) što čini 87,6% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu.

Tablica 9: Korištenje vezova u moru po mjesecima u 2012. godini

	Stalni vez		U tranzitu	
	Plovila	Ukupni dani boravka u lukama tijekom mjeseca	Plovila	Ukupni dani boravka u lukama tijekom mjeseca
2012.	-	3 560 920	176 030	355 101
I.	11 853	318 808	287	1 293
II.	11 751	294 603	328	1 406
III.	11 616	307 012	965	3 071
IV.	11 562	296 227	6 092	11 869
V.	11 518	287 200	14 957	30 037
VI.	11 433	269 625	25 591	48 451
VII.	11 351	269 560	43 262	88 469
VIII.	11 334	269 307	51 845	102 123
IX.	11 772	281 774	23 547	49 207
X.	11 945	312 484	7 181	14 648
XI.	12 084	317 266	1 720	3 657
XII.	12 302	337 054	255	870

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2013.

Graf 3: Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila 2012. godine



Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2013.

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2012. iznosio je 660,0 milijuna kuna pri čemu su 487,8 milijuna kuna ostvareni od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,9%. U odnosu na 2011.godinu, ukupan prihod veći je za 10,0%, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 11,0%.

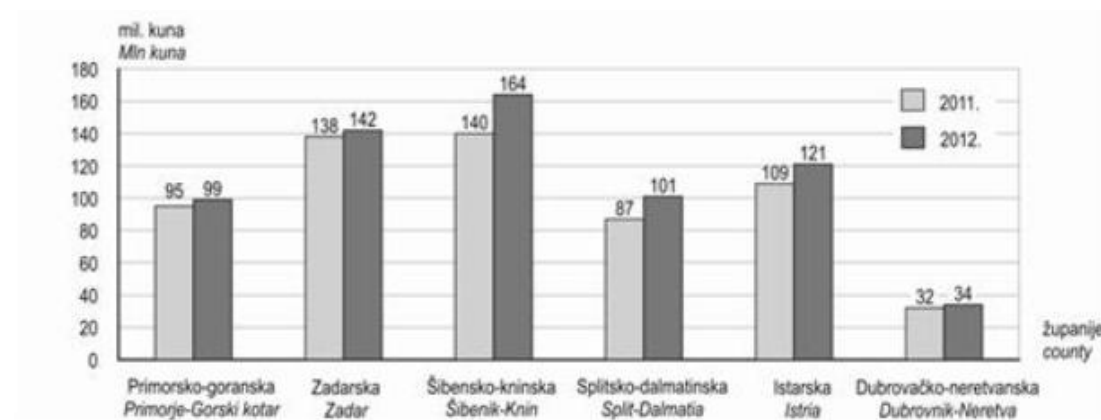
Tablica 10: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u tisućama kuna, usporedba 2011. i 2012. godine

	2011.	2012.		2011.	2012.
Republika Hrvatska	600 225	659 990	Splitsko-dalmatinska	86 666	100 951
Iznajmljivanje vezova	439 435	487 776	Iznajmljivanje vezova	68 500	79 283
Stalni	349 460	393 007	Stalni	43 376	51 456
Tranzitni	89 975	94 769	Tranzitni	25 124	27 827
Servisne usluge	56 939	50 902	Servisne usluge	8 896	8 586
Ostali prihodi	103 851	121 312	Ostali prihodi	9 270	13 082

Primorsko-goranska	94 881	99 019	Istarska	108 677	120 825
Iznajmljivanje vezova	70 906	73 779	Iznajmljivanje vezova	88 633	97 619
Stalni	61 749	63 913	Stalni	73 050	81 678
Tranzitni	9 157	9 866	Tranzitni	15 583	15 941
Servisne usluge	5 757	5 835	Servisne usluge	8 793	8 860
Ostali prihodi	18 218	19 405	Ostali prihodi	11 251	14 346
Zadarska	137 731	141 689	Dubrovačko-neretvanska	32 421	33 903
Iznajmljivanje vezova	101 657	105 256	Iznajmljivanje vezova	22 552	24 246
Stalni	90 675	94 696	Stalni	11 364	12 355
Tranzitni	10 982	10 560	Tranzitni	11 188	11 891
Servisne usluge	12 112	9 057	Servisne usluge	5 194	4 314
Ostali prihodi	23 962	27 376	Ostali prihodi	4 675	5 343
Šibensko-kninska	139 849	163 603			
Iznajmljivanje vezova	87 187	107 593			
Stalni	69 246	88 909			
Tranzitni	17 941	18 684			
Servisne usluge	16 187	14 250			
Ostali prihodi	36 475	41 760			

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2013.

Graf 4: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2011. i 2012. godini



Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 22.06.2013.

2.3. Stavovi i potrošnja turista nautičara tijekom 2012. godine

Stavovi i potrošnja turista nautičara u Hrvatskoj 2012. godine utvrđeni su temeljem istraživanja i prikupljenih informacija od strane TOMAS NAUTIKA Jahting 2012., Instituta za turizam. To je istraživanje dio primarnih istraživanja karakteristika turističke potražnje i potrošnje u Hrvatskoj koju Institut za turizam provodi još od 1987. godine. Istraživanje TOMAS NAUTIKA Jahting usmjereno je na jedan od segmenata nautičkog turizma u Hrvatskoj, tzv. jahting turizam, odnosno turističku potražnju na brodicama i jahtama u osobnom vlasništvu ili u najmu (čarter).

Prvo takvo istraživanje pod nazivom TOMAS Nautika provedeno je 2001. godine, a istraživanje TOMAS NAUTIKA Jahting je četvrto po redu iz područja nautike. Prethodna istraživanja nautičke potražnje provedena su 2004. i 2007. godine.

Istraživanje TOMAS NAUTIKA Jahting 2012. temeljeno je na prikupljanju podataka izravno od turista, odnosno nautičara, kako bi se došlo do pouzdanih i aktualnih kvalitativnih i kvantitativnih informacija o turističkoj potražnji i potrošnji nautičara, što je jedan od preduvjeta uspješnog vođenja turističke politike.

Istraživanje je omogućilo utvrđivanje profila nautičara koji posjećuju hrvatske obalne i otočne destinacije u ljetu 2012. godine te procjenu njihovog zadovoljstva i potrošnje ali i uvid u glavne trendove međunarodne i domaće nautičko turističke potražnje u Hrvatskoj u duljem vremenskom razdoblju (2001. – 2012.) te usporedbu nautičke sa stacionarnom ljetnom turističkom potražnjom u obalnim županijama.

Istraživanje se provodilo u razdoblju od lipnja do listopada 2012. godine, obuhvatilo je 2 171 ispitanika a informacije su se prikupljale osobnim intervjuom na temelju strukturiranog upitnika koji je tiskan na jedanaest različitih jezika. Ispitivanje je provedeno u 25 marina i 8 luka otvorenih za javni promet od Umaga do Dubrovnika.

TOMAS NAUTIKA navodi sljedeće ciljeve istraživanja:⁹

- Segmentacija nautičkog (jahting) tržišta
- Utvrđivanje glavnih prednosti i slabosti nautičke (jahting) i ukupne turističke ponude koju koriste nautičari
- Utvrđivanje obilježja potrošnje gostiju nautičara
- Kontinuirano praćenje trendova domaće i inozemne nautičke (jahting) potražnje
- Usporedba obilježja različitih segmenata domaće i inozemne turističke potražnje (gosti nautičari - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012. i gosti u komercijalnim smještajnim objektima - TOMAS Ljeto 2010.)

2.3.1. Sociodemografske karakteristike nautičara

Sociodemografske karakteristike nautičara odnose se na dob i spol ispitanika, stupanj obrazovanja, veličinu mjesta stalnog boravka mjerenu brojem stanovnika te mjesečna primanja.

Tablica 11: Dob nautičara

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

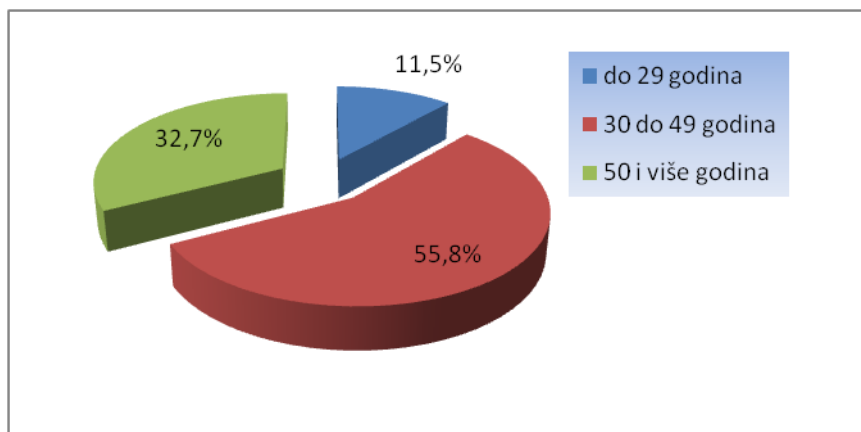
Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Prosječna dob nautičara u ljeto 2012. godine iznosila je 45 godina. Najviše je nautičara u dobi od 30 do 49 godina (56%). U odnosu na turiste koji borave u smještajnim objektima, među nautičarima je veća zastupljenost onih u dobi od 50 i više godina (33% nautičara u odnosu na 25% gostiju u smještajnim objektima) dok

⁹ Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

su znatno manje zastupljeni oni mlađi, do 29 godina starosti (12% nautičara u odnosu na 19% gostiju u smještajnim objektima). Među ispitanicima je bilo znatno više muškaraca (69%) nego žena (31%) što je najvjerojatnije i odraz populacije nautičara.

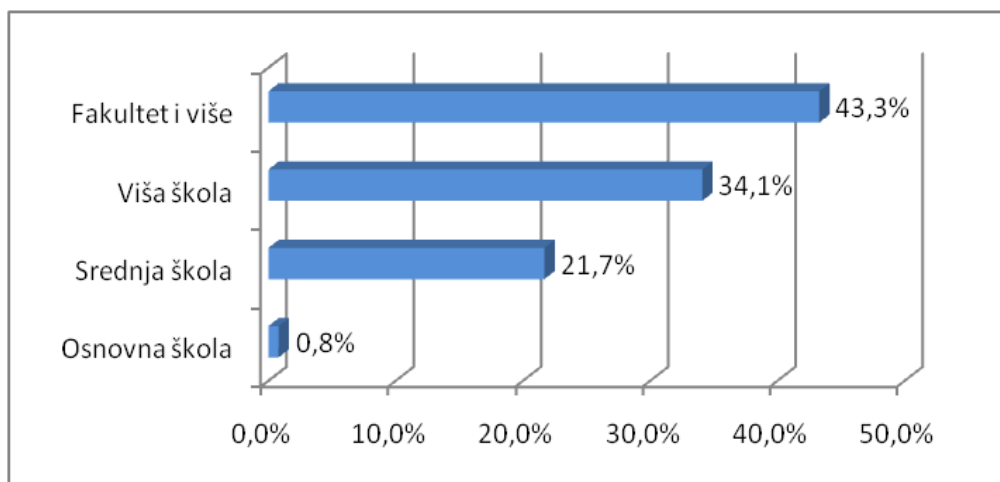
Graf 5: Dob nautičara



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Zaključak istraživanja je da se prosječna starost turista nautičara nije znatno promijenila u odnosu na 2007. godinu.

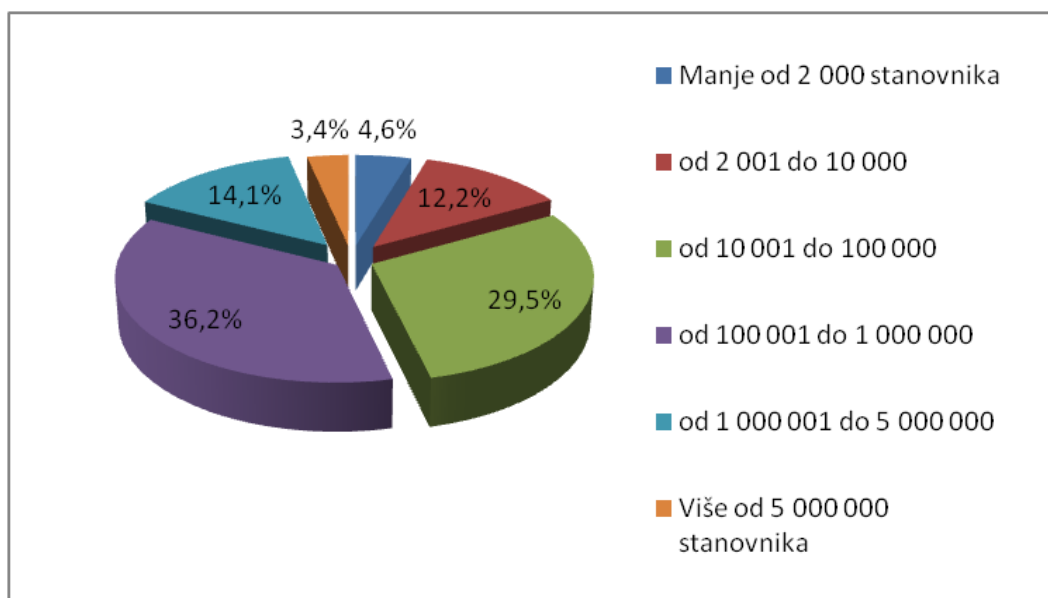
Graf 6: Stupanj obrazovanja nautičara



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Iz Grafa 6 je vidljivo da više od tri četvrtine nautičara ima završenu višu ili visoku školu. U usporedbi s gostima u smještajnim objektima, nautičari su u prosjeku obrazovaniji (fakultetsko obrazovanje ima 43% nautičara, a 30% turista u smještajnim objektima). U odnosu na istraživanje provedeno 2007. godine, udio nautičara s fakultetskim obrazovanjem smanjio se za 7%.

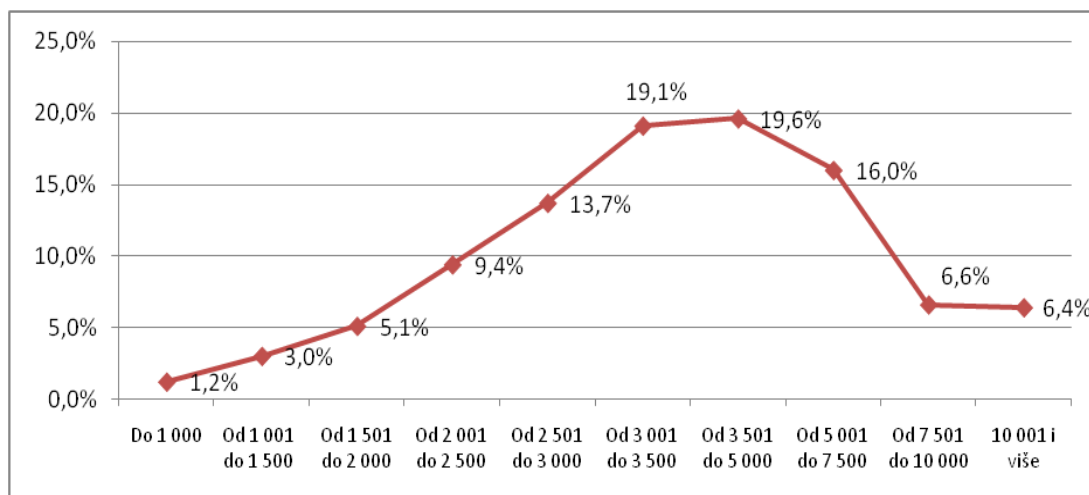
Graf 7: Veličina mjesta stalnog boravka nautičara



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Rezultati pokazuju da većina nautičara dolazi iz velikih gradova s više od 100 000 stanovnika (54%). Broj nautičara iz mjesta s manje od 2 000 stanovnika je gotovo zanemariv.

Graf 8: Mjesečna primanja kućanstva u eurima



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Graf 8 prikazuje da 49% nautičara na razini kućanstva ostvaruje mjesečna primanja veća od 3 500 eura, a tek 9% nautičara dolazi iz kućanstava s mjesečnim primanjima do 2 000 eura. Kod turista u smještajnim objektima gotovo polovica (47%) ima mjesečna primanja kućanstva manja od 2 000 eura što dovodi do zaključka da su nautičari daleko veće platežne moći od drugih turista.

2.3.2. Učestalost plovidbe nautičara u Hrvatskoj i izvori informacija

Učestalošću plovidbe nautičara u Hrvatskoj mjeri se njihova lojalnost odnosno vjernost Hrvatskoj kao nautičkoj destinaciji. Podaci prikupljeni iz tog područja prikazani su u Tablici 12.

Tablica 12: Učestalost dolaska inozemnih nautičara u Hrvatsku

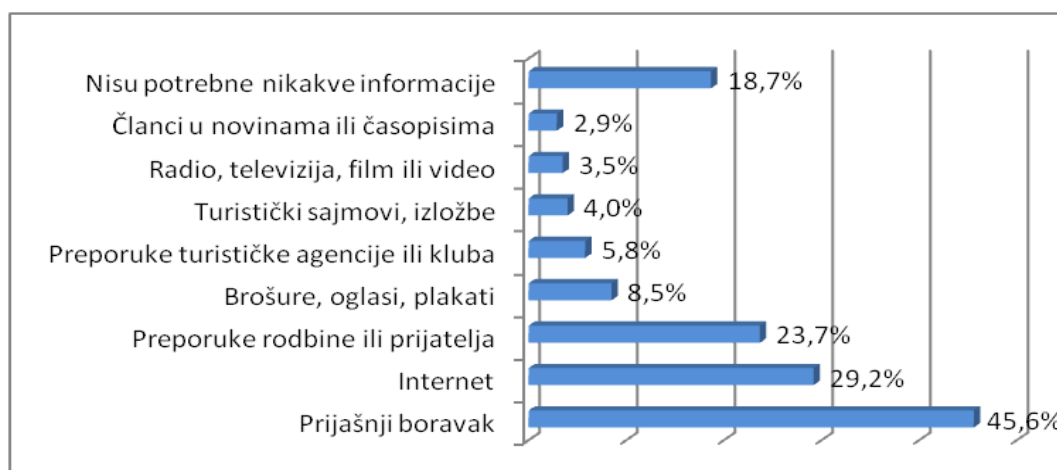
Učestalost dolaska u Hrvatsku	%
Prvi posjet	10,9
Drugi posjet	12,9
3 do 5 posjeta	26,2
6 i više posjeta	50

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Vidljivo je da su inozemni nautičari izrazito lojalni hrvatskoj nautičkoj ponudi. Čak 50 % ih je plovilo u Hrvatskoj 6 i više puta, a tri četvrtine ih je plovilo hrvatskim dijelom Jadrana više od tri puta a tek ih je 11% plovio u Hrvatskoj po prvi puta.

Izvori informacija o turističkoj destinaciji bitan su segment svakog turističkog sektora, pa tako i nautičkog. Kvalitetno informiranje preduvjet je dobre pripreme putovanja. Graf 9 prikazuje najčešće korištene izvore informiranja nautičara.

Graf 9: Izvori informacija nautičara



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Budući da veliki broj nautičara učestalo plovi u Hrvatskoj, najvažniji izvor informiranja je prijašnji boravak (45,6%) a isto tako je velik udio onih kojima nisu potrebne nikakve informacije (18,7%). Nakon toga slijedi internet kojeg je za prikupljanje informacija koristilo 29,2% nautičara. Putem drugih medija poput brošura, oglasa i plakata, članaka u novinama i časopisima te radija, televizije, filma ili videa informacije je prikupljalo 14% nautičara.

2.3.3. Prijevozno sredstvo nautičara za dolazak i odlazak iz Hrvatske

Tablica 13 prikazuje najčešće korištena prijevozna sredstva turista nautičara korištena za dolazak do i od polazne luke.

Tablica 13: Prijevozno sredstvo turista nautičara

Prijevozno sredstvo do/od polazne luke	%
Automobil	66,5
Automobil s plovilom na prikolici	2,1
Autobus	0,9
Vlak	0,2
Zrakoplov - charter let	4,8
Zrakoplov - redoviti let	9,4
Brod, trajekt	0,4
Plovilo u kojem ispitanik boravi	15,4
Drugo	0,2

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012..

Vidljivo je da kod nautičara za dolazak do polazne luke dominira automobilski prijevoz (69%), nakon toga slijedi dolazak plovilom (15,4%) a zatim zrakoplovom (14%).

2.3.4. Obilježja plovidbe

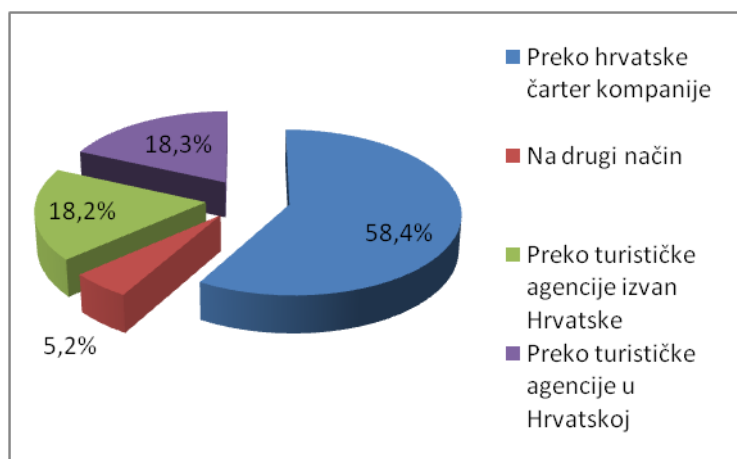
Kod obilježja plovidbe istraživanje TOMAS NAUTIKA Jahting podrazumijeva vlasništvo plovila, vrstu najma, polaznu luku i način plaćanja najma za plovila unajmljena u Hrvatskoj, sastav posade i broj osoba na plovilu, duljinu boravka i strukturu ostvarenih noćenja s obzirom na mjesto veza/sidrenja te aktivnosti kojima se nautičari bave tijekom vremena provedenog u marinama/lukama i destinacijama.

Tablica 14: Vlasništvo plovila

Vlasništvo plovila	%
Hrvatski čarter	49,1
Osobno vlasništvo/suvlasništvo	42,2
Vlasništvo prijatelja/rođaka	5,9
Inozemni čarter	2,8

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

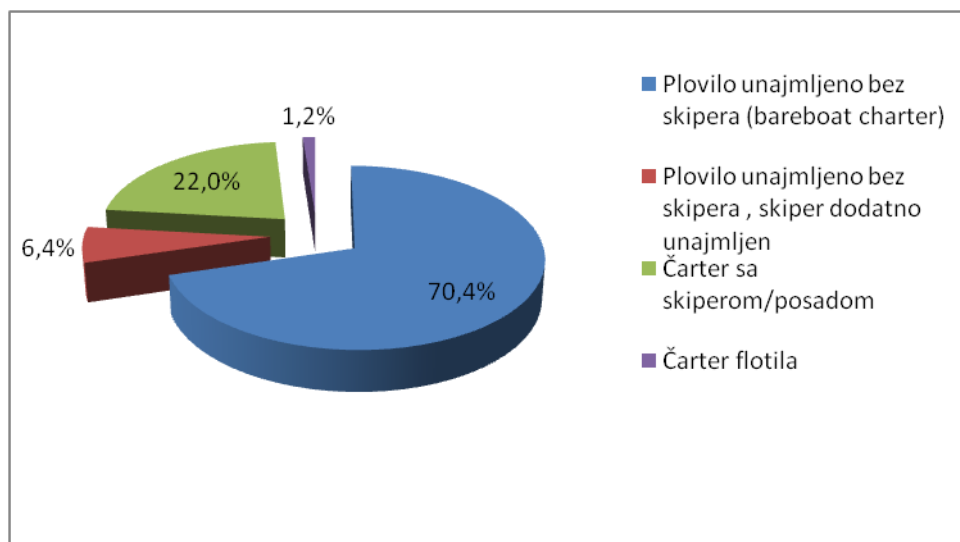
Graf 10: Način plaćanja najma plovila u hrvatskom čarteru



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

U hrvatskom čarteru 2012. godine bilo je 49% nautičara a njih 42% plovilo je na plovilima u osobnom vlasništvu/suvlasništvu. Čarteraši u hrvatskom čarteru najam su plovila najčešće plaćali izravno čarter kompaniji (58,4%) dok je njih 37% najam platilo posredstvom turističke agencije.

Graf 11: Vrste najma plovila u hrvatskom čarteru



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Najčešći oblik najma plovila je najam plovila bez skipera u kojem je bilo 70% svih nautičara u hrvatskom čarteru. 22% čarteraša unajmilo je plovilo sa skiperom ili posadom a tek 6% bez skipera, ali su skipera naknadno unajmili.

Tablica 15: Ukupan broj osoba na plovilu

Broj osoba na plovilu	%
1	1
2	21,2
3	11,5
4	26,1
5	12,9
6	13,6
7 i više	13,6

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Gotovo svaki peti (18%) nautičar je na putovanju imao unajmljenog skipera ili posadu. Na plovilima su u prosjeku bile 4 osobe, uključujući skipera ili

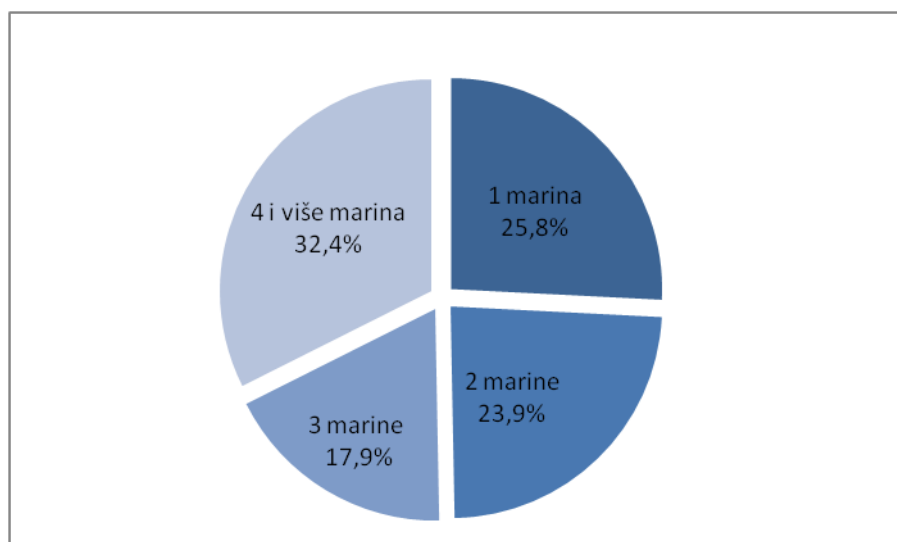
unajmljenu posadu. Najčešće se plovilo s članovima obitelji (39%) ili samo s partnerom (32%).

Tablica 16: Duljina boravka i mjesto noćenja/sidrenja nautičara u Hrvatskoj

Broj noćenja u Hrvatskoj	%	Mjesto noćenja/sidrenja	Prosječan broj noćenja	%
1 do 3	3,4	U marinama	7,4	59,8
4 do 7	42,8	U mjesnim lučicama	1,7	13,7
8 do 14	33,7	Na bovi izvan mjesnih lučica i marina	1,5	11,7
15 do 21	11,7	Na sidru izvan mjesnih lučica i marina	1,7	13,3
22 i više	8,5	U smještajnim objektima na kopnu	0,2	1,4

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Graf 12: Broj posjećenih marina tijekom plovidbe



Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Prikupljeni podaci pokazuju da putovanje nautičara najčešće uključuje 4 do 7 noćenja (42,8%) dok njih 33,7% noći u Hrvatskoj 8 do 14 puta. Zamjetan je i udio plovidbi s više od 15 noćenja (20%). Najveći broj noćenja odnosi se na marine (59,8%) a najmanje na smještajne objekte na kopnu (1,4%).

U prosjeku, nautičari tijekom plovidbe posjete 3 marine. Svaki drugi posjeti jednu do dvije marine, a oko trećine nautičara tijekom svoje plovidbe posjeti četiri ili više marina (Graf 12).

Dostupnost slobodnog tranzitnog veza u marinama i lukama otvorenim za javni promet upotpunjuje saznanja o aktivnostima i načinu plovidbe nautičara u Hrvatskoj, pruža informacije potrebne za procjenu postojeće potražnje za tranzitnim vezovima te omogućava bolje razumijevanje zadovoljstva nautičara nekim elementima ponude.

Tablica 17: Iskazana potreba za tranzitnim vezom tijekom plovidbe

	Tranzitni vez tražen u:	
	Marinama	Lukama otvorenim za javni promet
Da	94,4%	74,9%
Ne	5,6%	25,1%

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Gotovo svi nautičari su tijekom plovidbe iskazali potrebu za tranzitnim vezom u marinama (samo 6% nautičara nije tražilo tranzitni vez u marini) dok je njih 74,9% tražilo tranzitni vez u lukama otvorenim za javni promet.

Tablica 18: Dostupnost tranzitnog veza u marinama prema sezoni (%)

Slobodni tranzitni vez u marinama pronađen:	Ukupno	Glavna sezona (7. i 8. mjesec)	Pred i postsezona (6., 9. i 10. mjesec)
Uvijek	45,3	56,7	62,4
Često	35,6	34,5	30,7
Rijetko	17,1	8,7	6,7
Nikada	2	0,1	0,3

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Većina nautičara koji su tražili slobodni tranzitni vez u marinama su ga i pronašli. Većina je slobodan tranzitni vez u marinama pronašla uvijek kad je to željela a trećina često. Udio onih koji su slobodan vez uvijek pronašli nešto je veći izvan glavne sezone.

Tablica 19: Aktivnosti nautičara tijekom boravka u Hrvatskoj

Rang	Aktivnosti	%
1.	Odlazak u kupnju	96,9
2.	Odlazak u restoran	95,8
3.	Odlazak u slastičarnice, ugostiteljske objekte i sl.	94,9
4.	Izleti na kopnu i otocima	80,4
5.	Šetnje u prirodi (pješačenje)	75,7
6.	Posjet lokalnim zabavama	73
7.	Razgledavanje znamenitosti, muzeja, izložba	60,5
8.	Ronjenje	47,2
9.	Posjet koncertima, kazalištu i priredbama	47,2
10.	Ostale sportsko-rekreacijske aktivnosti na moru	45,4
11.	Ples ili disko	41,9
12.	Sportsko-rekreacijske aktivnosti na kopnu	41,3
13.	Ribolov	38,2

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Tijekom boravka u marini/luci i destinaciji nautičari najčešće odlaze u kupnju (97%), restorane (96%) te slastičarnice i druge ugostiteljske objekte (95%). U znatnijoj mjeri odlaze i na izlete na obali (80%) te u šetnje prirodom (76%) dok relativno mali broj posjećuje znamenitosti, muzeje i izložbe (60,5%).

Važno je napomenuti da je učestalost bavljenja aktivnostima u opadanju u odnosu na 2007. godinu. Sličan trend zabilježen je u razdoblju od 2007. do 2010. godine i u segmentu ljetne turističke potražnje u komercijalnim smještajnim objektima na kopnu.

2.3.5. Zadovoljstvo turista nautičara ponudom u Hrvatskoj

Istraživanje TOMAS NAUTIKA Jahting 2012 zadovoljstvo nautičara ocjenjivalo je na dva načina: izravnom ocjenom elemenata turističke ponude i usporedbom pojedinih elemenata turističke ponude s drugim konkurentskim nautičkim destinacijama.

Zadovoljstvo se ocjenjivalo ocjenama od 1 (vrlo loše) do 5 (odlično) a zatim svi odgovori svrstani u tzv. rangove zadovoljstva, od vrlo niskog do vrlo visokog stupnja (iznad 80% vrlo visoki, 70-80% visoki, 60-70% srednji, 50-60% nizak, ispod 50% vrlo nizak). Zadovoljstvo ponudom prikazano je u sljedećoj tablici.

Tablica 20: Stupanj zadovoljstva nautičara elementima ponude

Rang	Elementi ponude	%
1.	Ljepota prirode i krajolika	94,5
2.	Osobna sigurnost	86,2
3.	Stanje broda (za nautičare u hrvatskom čarteru)	78,9
4.	Uslužnost osoblja u marinama	78,7
5.	Prihvat u marini	78,6
6.	Bogatstvo gastronomske ponude u destinacijama	77,2
7.	Prometna dostupnost polazne luke	75,5
8.	Prostorni raspored marine	75,6
9.	Opskrbljenost vodom (topla i hladna) u marinama	75,2
10.	Dostatnost priključaka za vodu i struju u marinama	74,3
11.	Raspoloživost informacija u marinama o turističkoj ponudi	74,1
12.	Prihvat u zračnoj luci (za nautičare u hrvatskom čarteru)	73,3
13.	Ukupna ponuda za nautičare	71
14.	Urednost i čistoća okoliša u marinama	70,4
15.	Vezovi (širina, ispravnost)	68,9
16.	"Vrijednost za novac" ukupne ponude za nautičare	67,1
17.	Raznolikost kulturnih manifestacija	66,2
18.	Kvaliteta ugostiteljskih usluga u marinama	65,9
19.	Opskrba plovila (piće, hrana, TV, Internet i sl.)	65,9
20.	Mogućnost za kupnju u destinacijama	65,6
21.	Kvaliteta tehničkog servisa u marinama	64,9
22.	Raznolikost sadržaja za zabavu	64,2
23.	Sanitarije u marinama	62,2
24.	Bogatstvo sportskih sadržaja u destinacijama	60,8
25.	Mogućnost kupnje u marinama	49,3

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Ispitivanje je pokazalo da su nautičari bili izrazito zadovoljni samo s dva aspekta ponude tijekom boravka u Hrvatskoj: ljepotom prirode i krajolika te osobnom sigurnošću. Više od 80% nautičara ocijenilo je navedena dva elementa ocjenama vrlo dobro i odlično.

Zadovoljstvo su iskazali i za dvanaest elemenata ponude, od kojih se tri odnose isključivo na nautičare u hrvatskom čarteru. To su: stanje broda te prihvata u marini i zračnoj luci. Od preostalih devet elemenata koje su ocjenjivali svi nautičari, većina se odnosi na ponudu marina, od uslužnosti osoblja i osnovnih usluga (opskrbljenost vodom te dostatnost priključaka za struju i vodu) do raspoloživosti informacija u marinama i uređenosti okoliša. Nautičari su iskazali zadovoljstvo i gastronomskom ponudom u destinacijama, prometnom dostupnošću polazne luke i prostornim rasporedom marina te, iako u nešto manjoj mjeri, ukupnom ponudom za nautičare.

Srednji stupanj zadovoljstva nautičari su iskazali za deset elemenata ponude među kojima je i vrijednost za novac ukupne nautičke ponude u Hrvatskoj. Srednje zadovoljni nautičari su bili širinom i ispravnošću vezova u marinama, kvalitetom tehničkog servisa i ugostiteljskih usluga u marinama, sanitarijama u marinama, a čarteraši i opskrbom plovila. Elementi ponude destinacija kojima su nautičari bili srednje zadovoljni uključuju raznolikost kulturnih manifestacija, zabavnih i sportskih sadržaja te mogućnosti za kupnju.

Najveće nezadovoljstvo nautičara odnosi se na mogućnost, odnosno nemogućnost kupnje u marinama.

Ako ju usporedimo s konkurencijom (Španjolska, Francuska i Italija), Hrvatska je ocijenjena boljom po pitanjima čistoće mora i obalnih mjesta, ljepoti i očuvanosti prirode te klimi, kao i u socijalnim elementima – sigurnosti, gostoljubivosti i imidžu zemlje. Boljim od konkurencije ocijenjen je i prostorni raspored marina. Nautička (ponuda čartera, raspoloživost tranzitnih vezova i opremljenost marina) i ugostiteljska ponuda ocijenjene su lošijima u usporedbi sa Španjolskom, Francuskom i Italijom. Vrijednost za novac ukupne nautičke ponude ocijenjena je boljom jedino u usporedbi s Italijom.

U usporedbi s Grčkom, Hrvatska je u većini ocjenjivanih elemenata kvalitetnija nautička destinacija. Osim povoljnijih klimatskih uvjeta, ljepše i očuvanije prirode, čisteg mora i obalnih destinacija, Hrvatska je bolja od Grčke i u kapacitetu i opremljenosti marina te njihovom prostornom rasporedu, osjećaju sigurnosti u zemlji, kao i u imidžu zemlje. Vrijednost za novac nautičke ponude i ponuda čartera podjednako su ocijenjeni u obje zemlje.

U odnosu na Tursku, Hrvatska je u gotovo svim elementima nautičke ponude ocijenjena bolje od strane nautičara. Pri tome posebno valja izdvojiti ljepotu prirode, čistoću mora i obalnih mjesta, prostorni raspored i opremljenost marina, osjećaj sigurnosti i imidž zemlje, elemente kod kojih je razlika u ocjenama 'bolje u Hrvatskoj' i 'lošije u Hrvatskoj' veća od 20 postotnih bodova. Vrijednost za novac nautičke ponude podjednako je ocijenjena u obje zemlje, dok je samo gostoljubivost domaćina bolje ocijenjena u Turskoj.

2.3.6. Potrošnja nautičara

Analiza potrošnje nautičara odnosi se na ukupne izdatke po osobi na putovanju, odnosno plovidbi, te dnevne izdatke po osobi. U izračun ukupnih izdataka nautičara na vlastitim plovilima godišnji fiksni troškovi (npr. godišnji najam veza, redovno održavanje i sl.) nisu uzeti u obzir. Za razliku od ukupnih izdataka, prosječni dnevni izdaci nautičara ne uključuju izdatke za putovanje od mjesta boravka do polazne luke i natrag.

Tablica 21: Prosječni izdaci nautičara ostvareni na putovanju/plovidbi prema vlasništvu plovila (po osobi)

Prosječni izdaci na putovanju/plovidbi	Ukupno	Hrvatski čarter	Ostali oblici vlasništva	Ukupno	Hrvatski čarter	Ostali oblici vlasništva
	U eurima			Struktura (%)		
UKUPNO	1 267	1 447	1 104	100	100	100
Izdaci za prijevoz od mjesta stanovanja do polazne luke u Hrvatskoj i natrag	137	129	144	10,8	8,9	13
Izdaci za plovilo	738	1001	499	58,2	69,2	45,2
Ostali izdaci tijekom plovidbe/boravka	393	317	461	31	21,9	41,8

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Izdaci za plovilo navedeni u tablici odnose se na najam plovila za plovila u hrvatskom čarteru, najam skipera, izdatke za tranzitni vez u marinama, lukama ili na bovi, izdatke za gorivo te za servisne i ostale usluge vezane uz plovilo. Ostali izdaci tijekom plovidbe i boravka u destinacijama odnose se na izdatke za smještaj na kopnu, izdatke za ugostiteljske usluge, kupnju, usluge kulture, zabave, sporta i rekreacije, izlete i ostalo.

Prosječni izdaci nautičara na putovanju/plovidbi u 2012. godini iznosili su 1 267 eura po osobi. Izdaci za prijevoz nautičara do polazne luke i natrag iznosili su prosječno 137 eura (11% ukupnih izdataka), a izdaci za plovilo 738 eura (58% ukupnih izdataka). Ostali izdaci nautičara ostvareni u marinama, lukama i destinacijama tijekom putovanja/plovidbe iznosili su u prosjeku 393 eura po osobi (31% ukupnih izdataka na putovanju/plovidbi).

Tablica 22: Prosječni dnevni izdaci nautičara na putovanju/plovidbi prema vlasništvu plovila

Prosječni dnevni izdaci	Ukupno	Hrvatski čarter	Ostali oblici vlasništva	Ukupno	Hrvatski čarter	Ostali oblici vlasništva
	U eurima			Struktura (%)		
UKUPNO	99,91	161,17	67,77	100	100	100
Izdaci za plovilo	65,22	122,4	35,21	65,3	75,9	52
Izdaci za najam	30,43	88,41	-	30,5	54,9	-
Izdaci za skipera	2,28	5,17	0,77	2,3	3,2	1,1
Izdaci za vez plovila	11,06	11,78	10,69	11,1	7,3	15,8
Izdaci za gorivo i mazivo	17,94	16,23	18,84	18	10,1	27,8
Izdaci za servise usluge i ostali izdaci	3,5	0,81	4,91	3,5	0,5	7,2
Ostali izdaci tijekom plovidbe/boravka	34,7	38,77	32,56	34,7	24,1	48
Izdaci za smještaj na kopnu	0,67	0,83	0,58	0,7	0,5	0,9
Izdaci za ugostiteljske usluge	18,26	20,31	17,18	18,3	12,6	25,4
Izdaci za kupnju	11,93	13,21	11,26	11,9	8,2	16,6
Izdaci za kulturu, zabavu, sport, rekreaciju i izlete	2,98	3,59	2,65	3	2,2	3,9
Ostalo	0,85	0,82	0,87	0,9	0,5	1,3

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.

Nautičari su u 2012. godini tijekom plovidbe/putovanja trošili u prosjeku 100 eura na dan po osobi. Dvije trećine tih izdataka vezani su uz plovilo dok se ostatak najviše izdvajao na ugostiteljske usluge (18 eura) i trgovinu (12 eura).

Iako su prosječni izdaci obje skupine nautičara smanjeni u odnosu na 2007. godinu, zbog povećanja udjela čarteraša u odnosu na prethodno istraživanje, čiji su prosječni dnevni izdaci zabilježili manji pad (prosječni dnevni izdaci nautičara u čarteru smanjeni su u prosjeku 6%, a ostalih 13% u odnosu na 2007. godinu), prosječni dnevni izdaci na razini cijelog skupa nominalno su gotovo isti kao i u 2007. godini.

Smanjenje dnevnih izdataka obje skupine nautičara najvećim je dijelom rezultat 17%-tnog smanjenja ostalih (destinacijskih) izdataka (za usluge smještaja na kopnu, trgovine, ugostiteljstva, kulture, zabave, sporta i ostalih usluga) u 2012. godini u odnosu na 2007. godinu. Najmanji je pad zabilježen kod izdataka za ugostiteljske usluge (9% u skupini nautičara u hrvatskom čarteru, dok su ostali nautičari za ugostiteljske usluge izdvajali gotovo iste iznose kao i 2007. godine).

Slijede izdaci za trgovinu koji su manji za oko 24%, dok su najviše (43%) smanjeni izdaci za usluge kulture, zabave, sporta i rekreacije.

U skupini izdataka za plovilo čarteraši su u 2012. godini izdvajali 6% više za najam plovila i 29% više za vez te 29% manje za gorivo nego u 2007. godini. Izdaci za vez ostalih nautičara manji su za 2% a izdaci za gorivo za 11% u odnosu na 2007. godinu.

3. PRIRODNO GEOGRAFSKA OBILJEŽJA PRIMORSKO - GORANSKE ŽUPANIJE KAO PREDUVJET RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Primorsko-goranska županija prostire se na 3 582 km² i dijeli se na tri dijela - goransko, primorsko i otočno područje. Za nautički turizam prvenstveno je važno primorsko i otočno područje.

U primorskom području prevladava mediteranska klima s utjecajima planinske (bura, kiša i snijeg) tijekom zimskih mjeseci, a proteže se polukružno uz Riječki zaljev i Vinodolski kanal, između grebena Učke (1396 m) na zapadu i rubnih planina Gorskoga kotara (Obruč 1376 m, Tuhobić 1109 m i dr.) na sjeveru i sjeveroistoku.

Otočno područje s izrazitim značajkama mediteranske klime sastavljeno je od dvaju nizova kvarnerskih otoka: zapadni s Cresom i Lošinjem i nekoliko manjih otoka, a istočni s Krkom i Rabom te nekim manjim nenaseljenim otocima između njih.

Prema rezultatima Popisa stanovništva iz 2001. godine županija ima ukupno 305 505 stanovnika te je peta po veličini u Republici Hrvatskoj a sjedište županije je Grad Rijeka, treći grad po veličini u Hrvatskoj. Županija obuhvaća 14 gradova i 22 općine te 536 naselja u sastavu gradova i općina.¹⁰

Na razvoj turizma, pa tako i nautičkog, utječu brojni faktori od kojih su neki klimatska obilježja, položaj, prometna povezanost, kulturna i povijesna baština i sl. i oni su zapravo prvotni faktori koji će privući turiste na određeno područje, odnosno bez tih faktora zapravo je vrlo teško razviti turizam na određenom području. Stoga će se u sljedećim poglavljima opisati temeljne značajke Primorsko-goranske županije, prvenstveno njezinog morskog dijela, ali i kopnenog, na kojem se mogu pružati brojne dodatne atrakcije i usluge turistima nautičarima poput izleta, aktivnih odmora, gastro ponude i sl. budući da je za razvoj nautičkog turizma važna sinergija svih čimbenika koji formiraju turističku ponudu nekog područja jer se nautički turizam, iako prvenstveno vezan za more i obalu, ne odvija isključivo na tom prostoru već i

¹⁰ Primorsko-goranska županija, http://www.pgz.hr/Nas_kraj/Zemljopisni_položaj, 19.06.2013.

kopneno područje igra vrlo bitnu ulogu u podizanju kvalitete usluga i turističke ponude.

3.1. Prirodna obilježja prostora

Primorsko-goranska županija područje je bitno različitih i iznimno atraktivnih krajolika. Prostor prepun različitosti na maloj udaljenosti izvrstan je preduvjet za razvoj turističke ponude a poglavito nautičkog turizma. Reljef možemo podijeliti na reljef primorja i priobalja te gorsko-planinski reljef.

Površine reljefnih oblika:

- kopno 2548,40 km² (32%)
- more 4398,24 km² (55%)
- otoci 1047,11 km² (13%).

Obala je iznimno razvedena te uključuje 45 otoka, 68 hridi i 11 grebena. Razvedenost obale je vrlo važna za turiste nautičare budući da se oni kratko zadržavaju na istoj destinaciji a razvedenost povećava broj mogućih odredišta ali i sigurnost plovidbe.

Uz obalu prevladava krški reljef što nudi brojne mogućnosti istraživanja speleoloških objekata. Među speleološkim objektima ima oko 330 jama, špilja i snježnica. Prema podacima, takvi objekti su najposjećeniji za vrijeme ljetnih mjeseci i za vrijeme nepovoljnih vremenskih prilika. Budući da se nalaze uz samu obalu ili na području koje nije bitno udaljeno od obale, mogu se kvalitetno uklopiti u nautičko-turističku ponudu. Najposjećenije špilje u PGŽ su špilja Lokvarka te špilja Vrelo, koje se nalaze u neposrednoj blizini autoceste A6 Rijeka-Zagreb što putovanje do navedenih odredišta skraćuje na svega 30-ak minuta.

Županija obiluje planinskim lancima te relativno viskom vrhovima. Prostore najvišeg reljefa čine Snježnik i Risnjak. Visinske razlike koje se mogu ostvariti na tim planinama nalaze se između 1100 i 1400 m, a važno je spomenuti i Učku te istoimeni park prirode koji su smješteni neposredno uz obalu i koji mogu biti vrlo važno izletničko odredište turista zbog svoje blizine i pristupačnost ali i prirodnih ljepota.

Osim kopna i otoci obiluju brojnim prirodnim znamenitostima, sačuvanom tradicijom ali i većom ponudom ugostiteljskih, turističkih i sličnih sadržaja. Zapravo se može reći da je turistička ponuda na otocima uvelike razvijenija od one kopnene, izuzev opatijskog područja.

Zaključak je da je za uključivanje tih prostora u turističku ponudu, ne samo nautičkog turizma već turizma općenito, važno osigurati kvalitetnu povezanost s glavnim receptivnim turističkim zonama u županiji, stvoriti suradnju između morskog i kopnenog turizma, dobro informiranje turista nautičara, gastro ponudu, ponudu različitih aktivnih izleta poput planinarenja, adrenalinskih parkova, posjeta brojim prirodnim znamenitostima i netaknutoj prirodi takvih područja. Na takav način u turistički proizvod uključene su razne sredine koje trenutno možda i nemaju veliki turistički značaj te bi njihovim uključivanjem profitirali i turisti i stanovnici tih mjesta.

Budući da se nautičari relativno kratko zadržavaju u lukama itekako je potrebno pažljivo smisliti turističku ponudu koja će im se nuditi izvan luka, odnosno uklopiti ju u odgovarajući vremenski okvir a isto tako osigurati prijevoz, organizirane izlete ili vodiče, osobe koje će ih kvalitetno informirati o svim bitnim pitanjima i koje će ih dovesti do navedenih destinacija budući da je dobivanje informacija, a posebice traženje puta do pojedinih destinacija, posebice manjih i slabije poznatih, još uvijek vrlo teško, poglavito za turiste koji ne znaju hrvatski jezik.

Bitnu ulogu treba igrati i suradnja između luka nautičkog turizma i turističkih agencija te između agencija na različitim dijelovima županije. Njihova suradnja trebala bi dovesti do popunjenosti kapaciteta i povećanja dinamičnosti ponude. Agencije moraju smisliti turističke programe isključivo namijenjene turistima nautičarima, što će povećati i potrošnju turista ali i konkurentnost i privlačnost same luke te atraktivnost destinacije ali i s druge strane omogućiti razvoj manje razvijenih područja u kojima turizam još nije dosegao svoj puni potencijal.

3.2. Klima i vjetrovi

Povoljne klimatske značajke jedan su od preduvjeta razvoja nautičkog turizma. Sjeverni i sjeverozapadni Jadran pripadaju Cf tipu umjereno tople vlažne klime (podtip Cfa – umjereno topla vlažna klima s vrućim ljetom).¹¹

Međutim, na cijelom prostoru županije možemo razlikovati nekoliko klimatskih podtipova:¹²

- Csa - mediteranska klima s vrućim ljetima – sužena je na obalni pojas najjužnijeg dijela Lošinja
- Cfa - umjereno topla vlažna klima s vrućim ljetima – prostire se na preostalim otocima i obalnom pojasu do izohipse¹³ od 500 m
- Cfb - umjereno topla vlažna klima s toplim ljetima – zauzima gorsko-planinski prostor županije između izohipse od 500 i 1 160 m
- Df snježno-šumska (borealna) klima – prostire se na planinskim predjelima županije koji imaju nadmorske visine više od 1 160 m

Važna je napomena da različitost klimatskih podtipova na manjem području za turizam predstavljaju prednost, a ne smetnju.

Za nautički turizam, posebno zbog sigurnosti plovidbe, važno je poznavanje karakteristika nekih meteoroloških parametara kao što su temperatura zraka, padaline i vjetrovi. Najviše su vrijednosti temperature zraka na području Jadrana u srpnju i kolovozu, a najniže u siječnju i veljači. Srednje siječanjske i srpanjske temperature rastu od sjevernog prema južnom Jadranu.

Na godišnju količinu padalina nad Jadranom utječe pravac pružanja i izraženost planinskih sustava. Tako najveće količine padalina imaju sjevernojadranski otoci i područja u podnožju visokih planina (Učka, Velebit). Padaline nad Jadranom najizraženije su u jesenskom razdoblju, od listopada do prosinca, dok je u ljetnom razdoblju njihova količina mala. Glavna je padalina na

¹¹ Favro, S., Saganić, I.: Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, *Geoadria* 12/1, 2007., str. 63

¹² Glavni plan razvoja turizma Primorsko-goranske županije, <http://www.uniri.hr/gprt/a.html>, 19.06.2013.

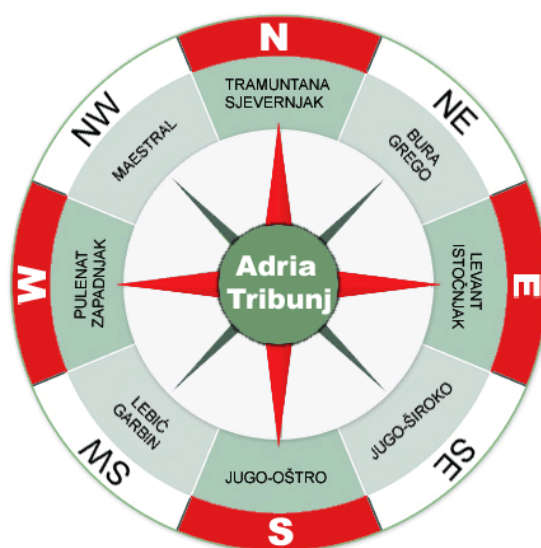
¹³ Linije koje povezuju mjesta iste nadmorske visine.

Jadrano kiša, dok snijeg pada u prosjeku 2 do 5 dana godišnje, uglavnom na sjevernom Jadranu.

Insolacija¹⁴ je najčešća jedinica mjere za kodeks boravka turista na određenom prostoru. Što je insolacija povoljnija to je zadržavanje turista na eksternim terenima duže. Prostorna razdioba srednje godišnje insolacije pokazuje smanjivanje sisanja sunca od otoka prema priobalju.

Za plovidbu je važno poznavati i najčešće vjetrove na području sjevernog Jadrana a to su bura, jugo i maestral. Osim njih pušu i vjetrovi iz smjerova S (oštro), SW (lebić, garbin), W (pulenat), N do NW (tramontana), E (levant) te vjetrovi obalne cirkulacije (burin ili kopnenjak i zmorac). U jesenskom i zimskom razdoblju najčešći vjetar na sjevernom Jadranu je bura. Ljeti su jugo i bura puno rjeđi, a najčešće puše maestral. Vjetar jačine 6 bofora¹⁵ ili više puše uz obalu 25 do 40 dana godišnje, a na izloženim mjestima može puhati i preko 100 dana u godini. Olujni vjetar jačine 8 bofora ili više puše od 2 do 10 dana u godini. Najčešće se javlja u obalnom području kao bura, a rjeđe kao jugo.

Slika 1: Ruža vjetrova



Izvor: <http://www.adria-tribunj.com/ruza%20vjetrova/>, 19.06.2013.

¹⁴ Količina energije što ju prima Zemlja sa sunčevim zrakama.

¹⁵ Jedinica za mjerenje brzine vjetra (1 bofor=4 km/h).

3.3. Karakteristike sjevernog Jadrana

Jadransko je more zbog svojih karakteristika idealno za razvitak nautičkog turizma. Posebno se ističu dvije prednosti a to su: pogodna lokacija na Mediteranu te pogodne klimatske, geomorfološke i druge karakteristike mora i obale.

Osnovne prednosti ogledaju se u sljedećim karakteristikama

- jedinstvenost akvatorija, posebno važno za nautički turizam
- razvedenost obale, povoljna klima i vjetrovi, velik broj zaštićenih uvala
- raznolikost prirodnoga, pomorskog i podmorskog pejzaža
- veliki broj luka i lučica te naselja i mjesta na otocima i obali koji omogućavaju krstarenje i malim plovnim jedinicama
- blizina europskih turističkih emitivnih tržišta

Istočna obala Jadrana je izrazito razvedena te stoji uz bok Grčkoj i Norveškoj. Isto tako ona je izrazito strma i kamenita i uz samu obalu se pruža gorje. Velika razvedenost obale je posljedica potapanja gorskog reljefa primorskih Dinarida zbog otapanja leda nakon ledenog doba kad se razina mora izdigla oko 100 m pa su vrhovi nekadašnjih primorskih planina postali otoci, a bivše doline sada su zaljevi i morski kanali.¹⁶

Ako se obrati pozornost na zagađenost, ona je najveća u Riječkom i Bakarskom zaljevu a smanjuje se prema otvorenome moru. U navedenim zaljevima čistoća je označena trećom kategorijom, a po istoj metodologiji u Dobrinjskom zaljevu i Klimnu prvom. Drugu kategoriju činila bi plitka kupališta na kojima se prožimaju utjecaji urbanizma i kupača.

Maksimalne temperature mora tijekom ljetnih mjeseci kreću se od 18 do 26°C. Prosječno najnižu temperaturu mora ima područje oko Senja od 19,0°C (podvodni izvori slatke i hladne vode, bura), a prosječno najvišu Rab i to 21,3°C.

Slanost (salinitet) sjevernog Jadrana iznosi u prosjeku 3,7%¹⁷.

¹⁶ Jadran, http://hr.metapedia.org/wiki/Jadran_%28Sinje_more%29, 19.06.2013.

¹⁷ Težinski postotak otopljenih soli. Ranija mjera slanosti bila je ‰.

Prozirnost mora najveća je između Lošinja i Unija gdje iznosi 50 – 55 m. Prozirnost je složeno optičko svojstvo koje ujedno upućuje na siromaštvo organskim svijetom. Ta prozirnost od 55 m jedna je od najvećih prozirnosti svjetskog mora što je za organizaciju podvodnih aktivnosti korisnije od organskog bogatstva.

Morske mijene su gotovo zanemarive te iznose maksimalne razlike do 1 m. Visoke plimne vode koje u Opatiji iznose do 40 cm ne utječu bitnije na ponašanje turista.

Sjeverni je Jadran najplići dio Jadrana gdje dubine iznose do 50 m što međutim ne predstavlja veći problem za gradnju luka nautičkog turizma gdje se smatra da dubina mora treba minimalno iznositi 2 do 6 metara¹⁸ ali u novije vrijeme i više zbog sve većih plovila. Ukoliko dubine ne pogoduju izgradnji luka za prihvat većih plovila i jahti, područje sjevernog Jadrana može se fokusirati i specijalizirati za prihvat manjih plovila, a južni Jadran, koji je znatno dublji, za prihvat većih plovila nautičkog turizma.

Najmanja je visina valova u Prelučkom zaljevu gdje su privjetrišta kratka. Razorno djelovanje mogu imati samo valovi koji dolaze iz južnih smjerova. Mjerenjima je ustanovljeno da se za vjetra koji puše brzinom od 20 m/s, zbog valne deformacije, uz južne obale otoka razvijaju valovi visoki do 2 m.

Za ljude, posebice jedriličare, znatno su opasniji kratki i do 80 cm visoki valovi izazvani burom. Strmog su profila pa im se često lomi vrh stvarajući pritom morski dim. Na visini do koje je morski dim osjeća se nestašica kisika što dodatno širi paniku i otežava spašavanje na moru. Primjeri za takve valove najčešći su na otvorenome moru između Senja i Baške.

Vrlo je važno napomenuti da je turiste nautičare potrebno kvalitetno informirati o prirodnim, klimatskim i pomorskim obilježjima kvarnerskog prostora jer plovidba morem bez pripremljenost na moguće situacije se vrlo brzo može pretvoriti u tragediju, posebice kad je riječ o puhanju jakih vjetrova poput bure ali i juga koje stvara velike valove i koji nažalost gotove svake sezone odnesu nekoliko života.

Iz tog razloga važno je uspostaviti sustav informiranja nautičara putem raznih brošura, knjiga, internet stranica, foruma i sličnih mjesta na kojima bi se isti mogli

¹⁸ Kovačić, M., Dundović, Č.: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 63

informirati i kako bi se na vrijeme spriječile moguće negativne posljedice neinformiranosti i nepripremljenosti. Osim toga, važno je da se informacije pružaju na više stranih jezika i da budu dostupne i u samoj Hrvatskoj, prilikom boravka turista, ali u zemljama iz kojih turisti dolaze.

3.4. Položaj i promet

Primorsko-goransku županiju čine tri prirodno različita područja – obala, otoci i gorje – koji su na relativno maloj udaljenosti, što ju čini raznolikom te pruža mogućnosti za diferencirane turističke sadržaje.

Županiju također krasi vrlo povoljan geoprometni položaj, posebno u pogledu razvoja turizma. Nalazi se relativno blizu važnih emitivnih tržišta, a povezanost s tržištima bitno poboljšava razvoj prometne infrastrukture. Prometna je dostupnost dobra budući da je pri putovanju moguće koristiti sve oblike prometa: cestovni, željeznički, zračni i pomorski.

Manji problem je dostupnost kvarnerskih otoka, izuzev Krka te između Cresa i Lošinja zahvaljujući izgrađenim mostovima. Putovanje na Rab, Cres i Lošinj zahtijeva korištenje trajektnoga prijevoza, koji je s jedne strane relativno skup a s druge strane stvara ovisnost o redu plovidbe, čime se smanjuje fleksibilnost putovanja. Međutim, na Lošinj, Cres i Krk može se doći i zrakoplovom. Na području županije smještene su Zračna luka Rijeka (Krk) i Lošinj, sportski aerodrom Grobnik i uzletno-sletna staza na Unijama..

Željeznicom se na Kvarner može doći iz smjera Zagreba i Ljubljane, iako je moguća veza i sa sjevernom i srednjom Dalmacijom (preko Ogulina), ali takvih linija za sada nema. Iz riječke luke kreće nekoliko brodskih linija u međunarodnom, državnom i lokalnome putničkom prometu dok okolne manje luke uglavnom služe za prihvat i otpremu trajekata i manjih putničkih brodova na lokalnim prugama.

Jedna od vrlo važnih odlika Primorsko-goranske županije je da je najbliži izlaz na more za unutrašnju Hrvatsku i za velik dio srednje Europe (primjerice München, Prag, Beč)¹⁹ što je posebno važno turistima nautičarima koji svoje

¹⁹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 183

putovanje započinju na Jadranu uzimanjem plovila u najam a još više onima koji plovilo prevoze na vlastitoj automobilskoj prikolici.

3.5. Kulturno-povijesna i prirodna baština

Kulturno-povijesna i prirodna baština Primorsko-goranske županije iznimno je bogata i raznolika te predstavlja jedan od temeljnih resursa za razvoj turizma.

Istraživanja pokazuju da gotovo svako putovanje, bez obzira na primarni motiv putovanja, uključuje nešto od ponude sadržaja kulture.

Prema podacima i evidenciji Uprave za zaštitu kulturne baštine - Konzervatorskoga odjela u Rijeci te nakon cjelovite inventarizacije i valorizacije kulturno-povijesnog naslijeđa na području županije, u Registar nepokretnih kulturnih dobara upisano je ukupno 278 nepokretnih kulturnih dobara, od toga 117 povijesnih cjelina (urbane i ruralne cjeline, etnološke zone, arheološke i hidroarheološke zone i lokaliteti, memorijalna područja) i 161 povijesna građevina i kompleksi (crkve, palače, kašteli, etnografski i povijesni spomenici). Evidentirano je još oko 800 nedovoljno istraženih povijesnih urbanističkih cjelina, arheoloških lokaliteta i povijesnih građevina te arhitektonskih sklopova koji imaju svojstva nepokretnih kulturnih dobara.

U sljedećoj tablici dan je pregled zaštićenih kulturnih dobra prema vrstama u Primorsko-goranskoj županiji.

Tablica 23: Zaštićena kulturna dobra prema vrstama

	Povijesne cjeline	Povijesne građevine i kompleksi	Ukupno
Etnološka baština	51	30	81
Arheološka baština	8	-	8
Hidroarheološka baština	18	-	18
Memorijalna baština	9	34	43
Profana baština	31	56	87
Sakralna baština	-	41	41

Izvor: Statistički ljetopis Primorsko-goranske županije 2003./2004.

Prostorni je plan županije (SN 14/2000) stupanjem na snagu 2000. godine utvrdio mrežu područja i objekata od posebne vrijednosti i značenja za biološku i krajobraznu raznolikost te ih predložio za zaštitu. Riječ je o sedamdesetak prirodno najvrjednijih dijelova Kvarnera predviđenih za različite kategorije zaštite.

Na području Kvarnera pod različitim oblicima zaštite nalazi se 7,7% ukupne površine. U odnosu na zaštićena područja na području cijele Republike Hrvatske, koja čine 9,4% državnog teritorija, županija zasad ima nešto manji udio površine pod zaštitom.

Tablica 24 prikazuje popis zaštićenih područja prirode u županiji po vrstama.

Tablica 24: Popis zaštićenih područja prirode u Primorsko-goranskoj županiji

Kategorija zaštite	Naziv	Površina ha
Nacionalni park	Risnjak	6 235
Park prirode	Učka	8 097
Park šuma	Japlenški vrh	236
	Golubinjak	83
	Komrčar	13
	Košljun	7
	Čikat	260
	Pod javori	13
Posebni rezervati	Vražji prolaz i Zeleni vir	353
	Debela Lipa - Velika Rebar	134
	Ornitološki rezervat na Cresu - sjeverni	1 245
	Ornitološki rezervat na Cresu - južni	
	Šuma Dundo	151
	Ornitološki rezervat Krk	585
	Kuntrep	
	Šuma crnike Glavotok	55
	Otok Prvić	1 284
	Podmorje otoka Prvić	5 441
	Litice otoka Sv. Grgur	42
	Litice Golog otoka	62
Strogi rezervat	Bijele i Samarske stijene	1 566
Značajni krajobraz	Lisina	1 383
	Kamačnik	155
	Poluotok Lopar	94
Spomenik prirode	Izvor Kupe	-
	Lokvarska Spilja	-
	Ponor Gotovž Klana	-
	Zametska pećina	-
	Međedi, stara tisa	-
	Sveti Petar, stari hrast	-
	Guljanov dolac, Crikvenica, dva stara hrasta	-
Spomenik parkovne arhitekture	Park kod dvorca Severin na Kupu	-
	Gradski parkovi Opatije	-
	Park u uvali Žalić, Mali Lošinj	-

Izvor: Izvješće o stanju u prostoru PGŽ 2004.

<http://www.zavod.pgz.hr/docs/zzpuHR/documents/8/Original.pdf>, 20.06.2013.

Područje županije bogato je i rijetkim biljnim i životinjskim vrstama, a koje je potrebno promovirati u sklopu integralne turističke ponude i radi podizanja svijesti o zaštiti prirode ali stvaranja glasa o jedinstvenosti destinacije.

Vegetacija županije sastoji se od razmjerno velikog broja biljnih zajednica koje se međusobno razlikuju izgledom, ali i gospodarskim i drugim značajkama koje daju svojevrsno obilježje izgledu cijelog krajolika.

Iz navedenog se može zaključiti da je Primorsko-goranska županija obilježena iznimnim bogatstvom i raznolikošću krajolika na relativno maloj udaljenosti. More, otoci i gorje čine jedinstven splet turističke destinacije. Priče iz bogate prošlosti pričaju nam ostaci kulturno-povijesne baštine, iznimne vrijednosti, ne samo nacionalnog već i međunarodnog značenja.

Turistička resursna osnova Kvarnera nedvojbeno predstavlja komparativnu prednost ove turističke destinacije. Međutim, uvjeti na svjetskom turističkom tržištu nameću potrebu njihova efikasna korištenja i optimalne funkcionalne strukturiranosti resursa kako bi oni prerasli u konkurentsku prednost.

Može se reći da temeljna slabost turističke ponude županije ne leži u nedostatku turističkih resursa već u neadekvatnoj organizaciji njihove ponude. Stoga je potrebno unaprijediti turističku opremljenost postojećih resursa, kako bi se od njih stvorile turističke atrakcije, a isto tako razvijati nove poput tematskih parkova, zabavnih sadržaja i na kopnu i na moru, graditi prepoznatljive objekte, povijesne priče itd.

4. NAUTIČKI TURIZAM I LUKE U PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI

Primorsko-goranska županija svoj razvoj temelji na četiri gospodarske grane: prometu (pomorstvo), energetici, brodogradnji i naravno turizmu.

Kako bi se dodatno naglasila komparativna prednost mora, posebice u segmentu turizma, pokrenut je niz aktivnosti vezan za osmišljavanje novih sadržaja i kapaciteta koji će turističku ponudu županije dodatno obogatiti. Uočen je relativni nesrazmjer u nautičkim kapacitetima i sadržajima susjednih konkurentnih turističkih destinacija u odnosu na područje županije.

Nautički turizam je specifičan oblik modernih turističkih kretanja i jedan od najzastupljenijih oblika turističke rekreacije. Privukao je ogromnu pažnju u cijelom svijetu te se smatra jednim od novih i neprocjenjivo važnih segmenata turizma. Drugim riječima, nautički turizam predstavlja novu gospodarsku razvojnu šansu, posebno radi izuzetne atraktivnosti Jadranskog mora, otoka i obale. Istovremeno u sebi krije stanovite opasnosti i rizike. Luka nautičkog turizma pritom je ključni nositelj razvoja i temeljni infrastrukturni objekt u sustavu nautičkog turizma na nekom prostoru. Republika Hrvatska, pa tako i Primorsko-goranska županija, kontinuirano oskudijeva s brojem vezova za nautička plovila svih veličina (što je posebno izraženo nemogućnošću prihvata mega jahti u odnosu na potražnju) pa je i to razlog više da se istraže potencijalne lokacije za smještaj novih luka nautičkog turizma.

Sukladno analizi statističkih i ostalih dostupnih podataka te temeljem Strategije i Studije nautičkog turizma Republike Hrvatske može se zaključiti da manje od polovine plovila i jahti koji u ljetnoj sezoni plove hrvatskim dijelom Jadrana koristi vez u komercijalnim marinama, dok se većina plovila i jahti slobodno i neorganizirano sidri u prirodnim uvalama ili vezuje u prolaznim mjesnim lučicama. Glavni razlog tome su nedostatni kapaciteti marina u ljetnom periodu, što je naročito izraženo na otocima.

Manje od polovine nautičko-turističkog prometa (ne računajući mala plovila koja ne koriste marine) je obuhvaćeno organiziranim prihvatom koji je, osim u gospodarskoj, i u funkciji zaštite okoliša. Stoga je cilj utvrditi optimalnu mrežu luka

nautičkog turizma na način da se osigura ostvarenje maksimalnog turističkog, odnosno gospodarskog učinka uz racionalnu i održivu opterećenost prostora. Pritom će konkurentnost nautičkog turizma u budućnosti prije svega biti uvjetovana činjenicom koliko se zaštitila i očuvala izvornost obalnog prostora i mora.

Tablica 25: Broj i kapaciteti luka nautičkog turizma u Primorsko-goranskoj županiji 2012. godine

	Ukupno	Sidrište	Privezište	Suha marina	Marina I. kategorije	Marina II. kategorije	Marina III. kategorije	Marina kategorizirana i označena sidrima	Nerazvrstane luke nautičkog turizma
Primorsko-goranska	29	8	6	6	1	3	3	1	1

Primorsko-goranska	
Površina akvatorija, m ²	774 012
Ukupan broj vezova	3 299
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	1 789
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	187 657

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 25.06.2013.

Primorsko-goranska županija 2012. godine imala je ukupno 29 luka nautičkog turizma te 3 299 vezova, što na dužinu obale od 1065 km iznosi 3 veza po dužnom kilometru obale. Sadašnje stanje odnosa broja vezova i duljine obale u odnosu na zadani parametar za Hrvatsku (10 vezova po dužnom kilometru obale) nedvojbeno ukazuje da postoje mogućnosti za povećanje broja vezova za oko 7000.

Činjenica da samo domicilno stanovništvo raspolaže s preko 16 000 plovila govori u prilog potrebi izgradnje nove nautičke infrastrukture. Nedostatak veza poseban je problem u ljetnim mjesecima, a posljedično utječe i na zagađenje mora te gubitak prihoda od neorganiziranog sidrenja.

U postojećim marinama županije: Opatija - Admiral, Marina Opatija - Ičići, Punat, Cres, Mali Lošinj, Rab i Supetarska Draga²⁰ i 9 planiranih važećim Prostornim planom županije: Lovran, Rijeka, Bakar, Crikvenica, Novi Vinodolski, Krk, Stara Baška, Nerezine i Mali Lošinj, moguće je osigurati maksimalno dodatnih 5910 vezova iz čega se može zaključiti da i izgradnjom planiranih nautičkih kapaciteta ponuda vezova i dalje nije dostatna te je nužno planirati dodatne lokacije za organizirani prihvati nautičkih plovila.

²⁰Ministarstvo turizma, popis marina: <http://www.mint.hr/default.aspx?ID=2505>, 25.06.2013.

Stoga su u Prostornom planu županije predložene nove potencijalne lokacije za izgradnju dodatnih 19 marina s ukupno 4180 vezova. Planirane su 2 marine do 600 vezova, 1 marina do 350 vezova, 4 marine kapaciteta do 250 vezova te ostale kapaciteta od 70 do 200 vezova. Realizacijom samo dijela planiranih sadržaja značajno bi se doprinijelo afirmaciji nautičkog turizma kao ključnog na ovom dijelu Jadrana.²¹

Tablica 26: Popis postojećih i planiranih marina u Primorsko-goranskoj županiji

POLOŽAJ	GRAD/OPĆINA	BROJ VEZOVA	POSTOJEĆA/ PLANIRANA
Opatija	Opatija	160	postojeća
Ičići	Opatija	238	Postojeća
Punat	Punat	850	postojeća
Cres	Cres	458	postojeća
Mali Lošinj	Mali Lošinj	84	postojeća
Supetarska Draga	Rab	344	postojeća
Rab	Rab	142	postojeća
Lovran	Lovran	200	planirana
Rijeka	Rijeka	400	planirana
Bakar	Bakar	300	planirana
Crikvenica	Crikvenica	200	planirana
Novi Vinodolski	Novi Vinodolski	400	planirana
Krk	Krk	400	planirana
Stara Baška	Baška	400	planirana
Nerezine	Mali Lošinj	400	planirana
Mali Lošinj	Mali Lošinj	400	planirana

Izvor: Znanstveno-stručna analiza prostorno, ekonomskih i ekoloških čimbenika turističkih zona u Primorsko-goranskoj županiji, Zagreb, 2010., str. 455

²¹ Mogućnosti razvoja luka nautičkog turizma: <http://www.zavod.pgz.hr/Home.aspx?PageID=125>, 25.06.2013.

Nautičko turističku ponudu Kvarnera čine:²²

1. Vezovi u moru, stalni vez dulje od jedne godine
2. Vezovi na suhom
3. Privez za jednu nautičarsku sezonu, bez zimovanja
4. Privez za izletnike i kraće boravke u lukama, lučicama i privezištima
5. Servisi za nautičare i opremu
6. Servisi za plovila, popravci, nadogradnje, preinake, zamjene dijelova itd.
7. Ostale turističke, ugostiteljske, trgovačke, bankarske, osiguravajuće i druge usluge koje se uobičajeno nude nautičarima

U ukupnom turističkog prometu Kvarnera nautički turizma ima udio oko 8,9%. Taj broj nije precizan zbog nedovoljnih, nepreciznih i nepostojećih podataka o crnom čarteru, potrošnji goriva, potrošnji za servisne usluge itd.

Prema istraživanju TOMAS, Institut za turizam Zagreb, od svih polazaka nautičkih plovila iz hrvatskih nautičkih luka čak 14,4% čine kvarnerske nautičke luke, od čega 10,6% marina Punat i 3,8% marina Opatija.

Primorsko-goranska županija prednjači po broju luka nautičkog turizma (29) u usporedbi s drugim županijama. Obzirom da se očekuje znatan porast potražnje za nautičkim sadržajima te s obzirom na izuzetno dobar geoprometni položaj i dostupnost Primorsko-goranske županije, županija bi još više trebala iskoristi ovaj potencijal te značajnije razvijati ovaj oblik turizma²³

U sljedećoj tablici prikazana je SWOT analiza turizma Primorsko-goranske županije kako bi se na jednom mjestu strukturirale prednosti, nedostaci, prilike i prijetnje za turizam.

²² Glavni plan razvoja turizma Primorsko-goranske županije, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2005., Poglavlje 3, str. 124

²³ Izmjene i dopune glavnog plana razvoja turizma Primorsko-goranske županije, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2012.

Tablica 27: SWOT analiza turizma Primorsko-goranske županije

PREDNOSTI	NEDOSTACI
Klima Prirodna i kulturno-povijesna baština Turistička tradicija Bogatstvo različitosti Geoprometni položaj Većim dijelom dobro očuvan okoliš Visoka razina sigurnosti Dostupnost morem, kopnom i zrakom Prepoznatljivost na tržištima Blizina emitivnih tržišta Pozitivan stav domaćeg stanovništva prema turizmu Gastronomija Strateška dokumentacija i planovi Obrazovne institucije za kadrove u turizmu	Nedovoljno diferencirana ponuda Prevladava tradicionalni 'sunce i more' proizvod Izražena sezonalnost Prometni problemi Nedovoljna turistička opremljenost Menadžment destinacije Privatizacija i dokapitalizacija velikih turističkih gospodarskih subjekata Izostanak poznatih brendova
PRILIKE	PRIJETNJE
Novi turistički proizvodi Selektivni oblici turizma Osvajanje novih tržišta Održivi razvoj Valorizacija zaleđa i Gorskog kotara Mogućnost cjelogodišnjeg poslovanja Privlačenje gostiju veće platežne moći Bolja pozicioniranost na tržištima Promocija lokalnog kulturnog identiteta Povećanje i proširenje zaštićenih područja prirode Integralna kvaliteta destinacije Partnerstvo	Konkurencija ostalih hrvatskih priobalnih destinacija Otvaranje novih destinacija Potencijalno zagađenje Vizualna degradacija prostora Prekomjerna izgradnja (apartmani) Konfliktnost razvojnih opcija Turbulentno i nepredvidivo okruženje

Izvor: Izmjene i dopune Glavnog plana razvoja turizma Primorsko-goranske županije, str. 57

4.1. Marina Punat

Marina punat jedna je od marina u Primorsko-goranskoj županiji. Nastala je 1964. godine i razvila se na bogatoj brodograditeljskoj tradiciji.

Prvi nautičar, s kojim je i povezano rođenje marine, bio je William R. Nesher kojemu su 1962. godine na sajmu u Zagrebu preporučili Brodogradilište Punat za gradnju novih brodova od drveta te su nakon toga izgrađene tri brodice, simboličnih oznaka A, B i C, koje su postale prva strana plovila ostavljena na čuvanje u Hrvatskoj, a Nesher prvi gost i do kraja svog života stalni gost Marine.

Do 1978. godine Marina je poslovala u sklopu Brodogradilišta, a tijekom 1994. dovršena je pretvorba poduzeća. Danas Marina Punat i Brodogradilište Punat posluju neodvojivo povezani kao dvije najznačajnije tvrtke u sklopu Marina Punat Grupe.

Broj vezova je u međuvremenu od tri brodice 1965. narastao do današnjih 850. Isto tako se u marini u Puntu 1998. zavijorila prva Plava zastava u Hrvatskoj, što ju dodjeljuje prestižna Europska zaklada za očuvanje okoliša koja je i danas istaknuta na njenom jarbolu. Od 2000. godine Marina Punat i povezana društva certificirani su u skladu s normom ISO 9001, a od godine 2010. u marini se primjenjuje sustav upravljanja zaštitom okoliša prema zahtjevima norme ISO 14001:2004.

Ponuda vezova u moru:

- Može se ugovoriti po izboru: godišnji – mjesečni – dnevni
- Kombinacija – godišnji vez u moru sa zimovanjem na kopnu
- Na raspolaganju je 850 vezova za jahte do 45 m
- Vezovi su opremljeni priključkom za vodu, struju te bežičnim WLAN internet priključkom

Tablica 28 prikazuje cijene korištenja veza u moru u marini.

Tablica 28: Cjenik veza u moru u kunama

Duljina plovila (m)	Širina max.	Godišnji vez	Godišnji vez s fingerom	Godišnji vez u moru i zimovanje na kopnu	1.9. - 30.6.		1.7. - 31.8.	
					Mjesečni vez	Dnevni vez	Mjesečni vez	Dnevni vez
do 7,99	2,69	28.069	30.876	36.425	3.508	236	7.017	335
8 - 8,99	2,99	30.597	33.657	39.866	3.828	251	7.648	373
9 - 9,99	3,29	32.948	36.243	43.138	4.125	274	8.242	396
10 - 10,99	3,59	36.238	39.862	48.201	4.536	297	9.056	426
11 - 11,99	3,89	39.208	43.129	52.359	4.901	327	9.810	464
12 - 12,99	4,19	43.019	47.321	57.714	5.373	361	10.752	515
13 - 13,99	4,49	46.149	50.764	61.759	5.772	384	11.529	553
14 - 14,99	4,79	49.313	54.244	65.837	6.164	407	12.336	584
15 - 15,99	5,09	56.410	62.051		7.048	477	14.103	669
16 - 16,99	5,39	61.616	67.778		7.709	515	15.402	738
17 - 17,99	5,69	66.858	73.544		8.354	561	16.709	792
18 - 18,99	5,99	72.099	79.309		9.015	607	18.023	853
19 - 19,99	6	77.384	85.122		9.676	646	19.345	922
20 - 20,99	6	88.556	97.412		11.067	745	22.142	1.056
21 - 21,99	6	96.768	106.449		12.092	807	24.191	1.156
22 - 22,99	6	105.006	115.507		13.132	877	26.256	1.257
23 - 23,99	6,3	113.301	124.631		14.156	947	28.328	1.343
24 - 24,99	6,3	121.601	133.761		15.204	1.017	30.400	1.451
25 - 29,99	7	138.404	152.244		17.303	1.152	34.598	1.646
30 - 34,99	8	152.765	168.042		19.097	1.277	38.187	1.818
35 - 39,99	9	165.863	182.449		20.735	1.387	41.470	1.975

Izvor: http://www.marina-punat.hr/index.php?option=com_blankcomponent&view=default&Itemid=356&lang=hr,
26.06.2013.

Ostale usluge na raspolaganju:

- recepcija s mjenjačnicom, informacije, besplatna distribucija vremenske prognoze
- internet caffe
- 500 parkirališnih mjesta za automobile i prikolice
- tuševi i WC raspoređeni u četiri sanitarna objekta
- sanitarije u zgradi YACHT SERVIS-a
- sanitarije kraj glavne recepcije marine i buffeta
- sanitarije sjever u blizini tranzitnog gata
- sanitarije u suhoj marini Brodica
- sedamdeset garaža te pedesetak boksova za spremanje opreme plovila (za najam)
- mogućnost opskrbe za plovilo i za putovanje
- specijalizirana trgovina za kompletnu opremu plovila i rezervne dijelove
- trgovine prehrambenim namirnicama i artiklima za domaćinstvo
- caffe-buffet-pizzeria, 2 restorana
- mali luksuzni hotel s 20 soba
- dječje igralište
- teniski tereni
- praonice rublja
- pranje i poliranje plovila
- popravak i održavanje plovila
- taxi-usluge na poziv

Smještaj na kopnu:

- 400 mjesta na kopnu opremljeno je standardnim priključkom struje i vode
- smještaj za jedrilice i motorne brodove do 15 m u marini
- plovila koja imaju sklopljen ugovor za stalan vez u moru imaju mogućnost zimovanja na kopnu
- kapaciteti: dizalica 10 t, travel lift 50 i 100 t, navozi za plovila do 50 t

- smještaj u suhoj marini predviđen je za manje motorne brodove do 5 t težine i maksimalne duljine do 10 m
- brzo i sigurno premještanje plovila iz suhe marine do mora hidroliftom nosivosti 5 t

Čarter:

- pored jedrilica i katamarana, od kojih najmanja ima 31² a najveća 50², moguće je unajmiti i motorne brodove različitih tipova
- postoji i mogućnost dnevnog čartera manjih plovila

Slika 2: Marina Puntat



Izvor: <http://www.apartmentpunta.com/nautical?lang=en>, 26.06.2013.

4.2. ACI Marina Supetarska Draga

ACI²⁴ marina Supetarska Draga smještena je u istoimenom zaljevu na sjeverozapadnoj obali otoka Raba i otvorena je tijekom cijele godine te također spada u marine Primorsko-goranske županije.

Marina raspolaže s 344 veza u moru te s 53 mjesta za smještaj plovila na kopnu. Vežovi su opremljeni priključcima za vodu i struju. Postoji mogućnost dnevnog, mjesečnog, 6-mjesečnog, 9-mjesečnog, godišnjeg te zimskog veza u moru. Na kopno je moguće smjestiti plovilo tijekom jednog dana, 15 dana, mjesečno te zimski smještaj na kopnu a postoji i kombinacija godišnjeg veza na moru i smještaja plovila na kopnu.

Ostale usluge i sadržaji na raspolaganju:

- recepcija s mjenjačnicom
- restoran
- praonica rublja
- prodavaonica prehrambenih namirnica u neposrednoj blizini marine
- sanitarni čvor sa zasebnim odjeljkom za invalide
- servisna radionica
- dizalica nosivosti 10 tona
- parkiralište za osobna vozila
- WLAN sustav za pristup internetu

U Tablicama 29 i 30 prikazane su cijene veza u moru i smještaja na kopnu u marini.

²⁴ Adriatic Croatia International Club – hrvatska nautičko-turistička tvrtka koja posjeduje lanac marina duž hrvatskog dijela Jadranske obale.

Tablica 29: Cjenik dnevnog i mjesečnog veza u marini

Dnevni vez u moru			Mjesečni vez u moru		
Dužina	01.03. - 30.06.	01.07. - 31.08.	Dužina	01.03. - 30.06.	01.07. - 31.08.
	01.09. - 31.12.			01.09. - 31.12.	
do 8m	243 kn	258 kn	do 8m	2.713 kn	3.792 kn
9m	281 kn	296 kn	9m	3.473 kn	4.864 kn
10m	304 kn	319 kn	10m	3.754 kn	5.252 kn
11m	357 kn	380 kn	11m	4.104 kn	5.738 kn
12m	380 kn	395 kn	12m	4.446 kn	6.232 kn
13m	441 kn	456 kn	13m	4.727 kn	6.620 kn
14m	464 kn	486 kn	14m	5.563 kn	7.782 kn
15m	509 kn	532 kn	15m	6.050 kn	8.466 kn
16m	540 kn	570 kn	16m	7.646 kn	10.708 kn
17m	585 kn	616 kn	17m	8.413 kn	11.772 kn
18m	669 kn	707 kn	18m	9.097 kn	12.738 kn
19m	730 kn	768 kn	19m	9.865 kn	13.809 kn
20m	851 kn	897 kn	20m	11.164 kn	15.626 kn
21m	1.011 kn	1.064 kn			
22m	1.102 kn	1.155 kn			
23m	1.231 kn	1.292 kn			
24m	1.436 kn	1.505 kn			

Izvor: <http://www.aci-club.hr/hr-hr/marinas/kvarner/aci-marina-supetarska-draga>, 26.6.2013.

Tablica 30: Cjenik godišnjeg veza i smještaja plovila na kopno

Godišnji vez u moru			Smještaj plovila na kopnu			
Dužina	Širina	01.01. - 31.12.	Dužina	Dnevno	Mjesečno	Godišnje
do 8m		25.544 kn	do 8m	144 kn	1.467 kn	10.815 kn
9m	3,20m	28.629 kn	9m	160 kn	1.619 kn	11.818 kn
10m	3,50m	32.118 kn	10m	175 kn	1.778 kn	12.821 kn
11m	3,80m	35.910 kn	11m	190 kn	1.930 kn	15.215 kn
12m	4,10m	39.642 kn	12m	205 kn	2.166 kn	17.222 kn
13m	4,40m	43.206 kn	13m	228 kn	2.318 kn	19.464 kn
14m	4,70m	39.034 kn	14m	258 kn	2.470 kn	21.082 kn
15m	5,00m	42.598 kn	15m	274 kn	2.630 kn	22.709 kn
16m	5,50m	50.905 kn	16m	296 kn	2.782 kn	25.179 kn
17m	5,50m	55.009 kn	17m	319 kn	3.093 kn	26.881 kn
18m	6,00m	59.288 kn	18m	342 kn	3.321 kn	28.652 kn
19m	6,00m	63.749 kn	19m	365 kn	3.473 kn	28.812 kn
20m	6,00m	68.035 kn	20m	388 kn	3.633 kn	32.285 kn
21m	6,00m	72.314 kn				
22m	6,00m	76.775 kn				
23m	6,30m	81.054 kn				
24m	6,30m	85.432 kn				
25m	6,30m	90.242 kn				

Izvor: <http://www.aci-club.hr/hr-hr/marinas/kvarner/aci-marina-supetarska-draga>, 26.6.2013.

Slika 3: ACI Marina Supetarska Draga



Izvor: <http://www.aci-club.hr/hr-hr/marinas/kvarner/aci-marina-supetarska-draga>,

26.06.2013.

4.3. Daljnji razvoj nautičkog turizma

Za nautički turizam posebno je značajno očuvanje prirodnih resursa radi oblikovanja održivih konkurentskih prednosti nekog područja. Stoga je prijeko potrebno postizanje harmonizacije stavova na profesionalnoj i etičkoj razini razvoja nautičkog turizma u koji bi bili uključeni i umreženi svi sudionici oblikovanja nautičke usluge.

Do sada se nautički turizam u Hrvatskoj razvijao uglavnom neplanski, bez sveobuhvatne analize lokacija za luke nautičkog turizma i bez zajedničke brige o tome kako će ta vrsta turizma utjecati na okoliš. Obalna područja, kao jedini prostori na kojima se može odvijati nautički turizam, nemaju prostornu alternativu. To su vrlo osjetljiva područja zbog čega podliježu mnogobrojnim ograničenjima u korištenju prirodnih resursa u funkciji razvoja nautičkog turizma. Sredozemne zemlje, pa tako i Hrvatska, susreću se s problemom prezasićenosti pojedinih lokacija obale i otoka zbog turizma, pa nastoje uskladiti ekološke i ekonomske interese daljnjeg razvoja turizma. Budući da je nautički turizam najveći korisnik akvatorija i obale, on mora postati i najvećim promotorom zaštite okoliša.

Dosadašnji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, iako neplanski i stihijski, nije znatnije ugrozio temelj na kojem se razvija – obalu, otoke i more. To se vidi iz podataka prikupljenih u okviru istraživanja Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS, Nautika 2012., gdje su nautičari u Hrvatskoj ocjenjivali između ostalog i prostorne i ekološke elemente. Elemente kao što su ljepota krajolika, ekološka očuvanost obale, čistoća mora i čistoća mjesta nautičari su ocijenili među najboljima na Sredozemlju.

Odrednice razvoja nautičkog turizma usmjeravaju ga prema kvaliteti, individualizmu – humanom turizmu, što nautičkom turizmu daje novu dimenziju kao korisniku i aktivnom zaštitniku prirodnih i kulturnih vrijednosti na moru i priobalju, a napose na otocima. Pritom politika razvoja ne smije dopustiti da turizam postane multiplikator ekološke degradacije prirodne okoline litoralnog prostora. Ona treba biti usmjerena prema optimalno izabranim vrstama turizma u ekološki dopustivim granicama, uz prihvaćanje načela i strogih mjera zaštite prirodne i kulturne baštine.

Planski razvoj nautičkog turizma na otocima, ali i na obali, trebao bi biti u skladu s načelima održivog razvoja. Samo se tako potiče gospodarski razvoj i zadovoljavaju potrebe nautičara te u isto vrijeme daje učinkovit doprinos zaštiti okoliša i održivom razvoju obale i otoka.

Temeljni pristup koncipiranju turističkih luka mora biti:

- potpuno uklapanje u postojeći ambijent
- maksimalna zaštita okoliša
- korištenje postojećih luka
- lokacija definirana u prostornom planu

Najvažniji kriteriji pri odabiru lokacije trebali bi biti zaštićenost i prostorna i ekološka prihvatljivost (višekriterijska analiza prirodnih obilježja lokacija). Nove luke smještale bi se u manja naselja na obali u kojima već postoji dio infrastrukture potreban za funkcioniranje. Te bi luke trebalo graditi bez čvrstih i konačnih gradnji u moru, a potrebni sadržaji na kopnu trebali bi biti u skladu s okolišem, građeni u duhu tradicionalne gradnje i racionalno korištene površine. Osim toga, mogli bi se urediti i već postojeći objekti u lukama.

Prijedlozi za razvoj luka nautičkog turizma:²⁵

- Tranzitni vez i sidrišta na otocima:
 1. Proširenje postojećih vezova u tradicionalnim otočkim portima
 2. Korištenje postojeće infrastrukture zbog malih ulaganja
 3. Povećavanje vezova postavljanjem pontona bez betonizacije
 4. Poštivanje najstrožih ekoloških kriterija
 5. Organizirana sidrišta
- Luke za krstarenje i izlete:
 1. Izgraditi odgovarajuću infrastrukturu (struja, voda)
 2. Uspostaviti sustav planiranja i rezervacije
 3. Organizirati dodatnu turističku ponudu (HTZ)

²⁵ Prijedlozi i mjere unaprjeđenja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Sjednica Odbora za turizam, 2012.

- Sustav organiziranih sidrišta:
 1. Kategorizirati atraktivnost pojedinih akvatorija
 2. Odrediti nosivi kapacitet pojedinih akvatorija sidrišta
 3. Definirati broj plovila po duljini/tipu
 4. Implementirati suvremene ekološke standarde
 5. Standardizirati ponudu na svim lokacijama
 6. Odrediti jedinstveni cjenik prema kategoriji i duljini plovila
 7. Uspostaviti sustav nadzora i naplate
 8. Angažirati lokalno stanovništvo
 9. Ponuditi različite usluga i proizvode
 10. Uspostaviti javno-privatno partnerstvo s jedinicama lokalne samouprave

- Organiziranje suhih marina i odlagališta plovila jer 2/3 stranih plovila dolazi i odlazi cestovnim putem

- Stvaranje specijaliziranog tijela, odnosno sektora, za nautički turizam na državnoj razini koji će provoditi strategiju razvoja nautičkog turizma

Prema Strategiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine prostornim planovima županija predviđeno je proširivanje postojećih i izgradnja novih prihvatnih kapaciteta na oko 300 potencijalnih lokacija. Pri tome je planirana izgradnja novih 33 655 mjesta za smještaj plovila od čega 25 755 vezova u moru te 7 900 mjesta na kopnu, čime bi kapacitet luka nautičkog turizma dosegao sveukupno 54 675 vezova u moru i mjesta na kopnu, odnosno 160% više nego u 2007. godini. Najveći rast kapaciteta planiran je na području Dubrovačko-neretvanske a zatim Istarske županije. Primorsko-goranska županija planira rast ukupnog kapaciteta luka nautičkog turizma za 60% pri čemu je planirano gotovo udvostručenje broja vezova u moru u odnosu na stanje u 2007. godini bez povećanja broja mjesta na kopnu. Detaljan prikaz planiranih vezova dan je u Tablici 31.

Tablica 31: Planirani vezovi do 2015. godine po županijama

Županije	Planirani vezovi do 2015.			Planirano povećanje, %
	U moru	Na kopnu	Ukupno	
Istarska	7 330	7 100	14 430	310
Primorsko-goranska	3 100	-	3 100	60
Ličko-senjska	850	800	1 650	-
Zadarska	1 800	-	1 800	38
Šibensko-kninska	2 140	-	2 140	58
Splitsko-dalmatinska	3 185	-	3 185	162
Dubrovačko-neretvanska	7 350	-	7 350	896
Ukupno	25 755	7 900	33 655	160

Izvor: Znanstveno-stručna analiza prostorno, ekonomskih i ekoloških čimbenika turističkih zona u Primorsko-goranskoj županiji, Zagreb, 2010., str.455

Akcijski plan za provedbu strategije predviđa sljedeće mjere i aktivnosti vezane uz prostor i okoliš:

1. proširivanje ukupnih kapaciteta luka nautičkog turizma i luka otvorenih za javni promet, prije svega povećanje broja vezova u lukama otvorenim za javni promet i postojećim lukama nautičkog turizma uz uvažavanje prostornih posebnosti mikrolokacije
2. planiranje izgradnje novih luka nautičkog turizma u već devastiranim prostorima obale i otoka odnosno izgradnja na mjestima gdje već postoji djelomično izgrađena infrastruktura kroz revitalizaciju područja
3. donošenje odgovarajućih dokumenata prostornog uređenja za planiranu izgradnju, uvažavajući instrumente okoliša, posebice stratešku procjenu utjecaja na okoliš

Tablica 32 daje ocjenu ocjena marina koje se planiraju izgraditi u Primorsko-goranskoj županiji.

Tablica 32: Ocjena planiranih luka nautičkog turizma prema Prostornom planu PGŽ (SN 12/2005)

Lokacija	Planirani kapacitet	Prostorno ekološka analiza lokacije	Ocjena
Lovran	200 vezova	Marina planirana na središnjem dijelu akvatorija uz obalu naselja Lovran (šetnica, mol, izgrađeni potez stambenih i komercijalnih objekata u zaleđu na kopnu)	Marina je planirana na dijelu obale, građevinsko područje – turistička zona, na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je time i usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz procjenu utjecaja na okoliš te definiranje mjera dodatne zaštite okoliša
Rijeka	400 vezova	Marina planirana na izgrađenom području naselja Rijeka. PPUG Rijeke utvrđuje 4 lokacije za luke nautičkog turizma: 1. Škver akademija kapaciteta oko 150 vezova, komercijalni vezovi; 2. Kantrida kapaciteta oko 100 vezova (površine 20.352 m ²), proširenje za 50-ak nekomercijalnih i 50-ak komercijalnih vezova za remont u brodogradilištu 'Kantrida'; 3. Brajdica (nova luka) kapaciteta 250 vezova (površine 36.895 m ²) približno 170 komercijalnih i 80 nekomercijalnih vezova; 4. Baroš kapaciteta 250 vezova (površine 92.892 m ²) u granicama bazena Baroš lučkog područja, prijem i vez većih jahti	Procjenjuje se LN Baroš marina koja je planirana u PPŽ (Sl. 12/2005). Lokacija marine nalazi se na dijelu obale na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz procjenu utjecaja marine na okoliš te planiranja mogućnosti za prihvat većih plovila.
Bakar	300 vezova	Marina planirana u Bakarskom zaljevu, komercijalni objekti bivše koksare u zaleđu	Marina je planirana na dijelu obale, građevinsko područje, na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je time i usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se procjena opravdanosti planirane lokacije zbog moguće konfliktnosti s odrednicama daljnjeg razvoja Bakra.
Crikvenica	200 vezova	Na središnjem dijelu akvatorija uz obalu, središte naselja Crikvenica (šetnica, mol, izgrađeni potez stambenih i komercijalnih objekata u zaleđu na kopnu), na području luke predviđeni sadrži ugostiteljske, trgovačke i uslužne namjene	Marina je planirana na dijelu obale na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je time i usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz procjenu utjecaja na okoliš marine te definiranje mjera dodatne zaštite okoliša.
Novi Vinodolski	400 vezova	Na dijelu akvatorija uz naselje Novi Vinodolski, u zaleđu luke na kopnu izgrađeni potez stambenih i komercijalnih objekata	Marina je planirana na dijelu obale na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz procjenu utjecaja marine na okoliš te definiranje mjera dodatne zaštite okoliša kao i mogućnosti za prihvat većih plovila.
Krk	400 vezova	Na dijelu akvatorija uz izgrađeni dio naselja Krk, između luke Krk i kampa Ježevac (prema PRNT). Unutar akvatorija luke Krk nije moguće smjestiti planiranu marinu Krk kapaciteta 400 vezova (prema PPUG) te se planira luka nautičkog turizma - marina kapaciteta do 50 vezova, Urbanistički plan uređenja Krka pokazat će mogućnost smještaja i veličinu luke.	Marina je planirana na dijelu obale na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz smanjenje kapaciteta marine sukladno raspoloživom akvatoriju odnosno razmatranje mogućnosti da se, sukladno preporukama Strategije, proširi kapacitet luke otvorene za javni promet umjesto da se osniva nova marina (posebice zbog jake konkurencije susjedne Marine Punit).

Stara Baška	400 vezova	Marina nije planirana Prostornim planom uređenja općine Baška	Predlaže se ukidanje planirane lokacije marine zbog potrebe velikih infrastrukturnih ulaganja (izgradnja nove ceste) i konkurencije Marine Punat.
Nerezine	400 vezova	Na dijelu akvatorija uz središnji izgrađeni dio naselja Nerezine. Pokrenuta procedura za izdavanje dozvole za izgradnju marine s 200 vezova za brodove do 25 metara.	Marina je planirana na dijelu obale na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz smanjenje kapaciteta marine sukladno raspoloživom akvatoriju, procjenu utjecaja marine na okoliš.
Mali Lošinj	400 vezova	Na dijelu akvatorija naselja Mali Lošinj uz djelomično izgrađeno područje Velopin, akvatorij predviđen za marinu nadovezuje se na luku Mali Lošinj otvorenu za javni promet.	Marina je planirana na dijelu obale na kojoj postoji djelomično izgrađena infrastruktura te je usklađena sa Strategijom razvoja nautičkog turizma RH. Predlaže se zadržavanje planirane lokacije uz procjenu utjecaja izgradnje i poslovanja marine na okoliš te definiranje mjera dodatne zaštite okoliša. Nadalje, predlaže se da se sukladno preporukama Strategije procijeni mogućnost proširivanja kapaciteta luke otvorene za javni promet/ i/ili postojeće marine na dio akvatorija predviđen za novu marinu umjesto osnivanja nove luke nautičkog turizma.

Izvor: Znanstveno-stručna analiza prostorno, ekonomskih i ekoloških čimbenika turističkih zona u Primorsko-goranskoj županiji, Zagreb, 2010., str. 456

5. NAUTIČKO-TURISTIČKI PROJEKTI U GRADU RIJECI

Grad Rijeka ima brojne prirodne, kulturne i druge resurse koji nisu dovoljno prepoznati ni kao turistički resursi ni kao potencijalne turističke atrakcije. Ti resursi mogu postati turističke atrakcija ako se razvojnom politikom stvore temelji i okviri za njihovo oblikovanje u smislu turističkog proizvoda. Grad ima razvijenu komunalnu infrastrukturu, što je u manjim gradovima i primorskim mjestima često bitan ograničavajući čimbenik razvoja.

Bogata kulturno-povijesna baština nije adekvatno predstavljena i valorizirana kroz turizam. Iako je Rijeka grad na moru, primarni motiv gostiju da posjete ovo područje samo je iznimno sunce i more. Ipak, da bi i ti motivi putovanja (u ovom slučaju za očekivati sekundarni) bili zadovoljeni, potrebno je aktivno poduzimati mjere za održanje sanitarne ispravnosti mora i ulagati u uređenje plaža. U tom kontekstu izgradnja pročišćivača otpadnih voda u Rijeci bitno pridonosi poboljšanju čistoće mora.

Također, područje Rijeke danas nema značenje važnijega nautičkog središta no, s obzirom na sve veću atraktivnost nautičkog turizma, posebno s obzirom na razvoj nautičke industrije, trebali bi se iskoristiti preduvjeti za razvoj nautičkog turizma i njemu pratećih djelatnosti. Pod time se podrazumijeva sveobuhvatna ponuda za nautičare – od servisiranja, opskrbe, suhog veza, mogućnosti remonta i itd.

Prostorni plan uređenja Grada Rijeke određuje sljedeće lokacije za izgradnju novih luka nautičkog turizma: "Na području obuhvata ovoga Plana kao luke posebne namjene - luke nautičkog turizma određuju se luka Škver / Akademija oznake LN-1, luka Kantrida oznake LN-2, luka Brajdica oznake LN-3 i luka Baroš oznake LN-4.

U prethodno navedenim lukama dozvoljena je gradnja i uređenje pratećih sadržaja u funkciji luke te smještaj građevina ugostiteljsko-turističke namjene i građevina poslovne namjene, športsko-rekreacijske namjene i drugih pratećih sadržaja, a uvjete gradnje i prostorni razmještaj građevina potrebno je odrediti prostornim planom užeg područja."²⁶

²⁶ Prostorni plan Grada Rijeke, str.10: http://www.rijeka.hr/PPU_grada_Rijeke, 26.06.2013.

5.1. Luka nautičkog turizma Kantrida

Projekt Kantrida sastoji se od dva projekta koji predstavljaju i zasebne cjeline, ali se međusobno nadopunjuju te u svojoj ponudi djeluju sinergijski. To su: Projekt hotela kategorije 5 zvjezdica te Projekt marine kategorije 5 sidara.

U periodu od donošenja Detaljnog plana uređenja dijela športsko-rekreacijskog područja Kantrida (Službene novine Primorsko-goranske županije broj 12/04) i njegove izmjene i dopune (Službene novine Primorsko-goranske županije broj 2/05) 2005. godine do danas, realiziran je kompleks bazena s garažom i javnim površinama, a uz njega i veći dio planiranih zahvata na stvaranju novog obalnog ruba u funkciji kupališta.

Paralelno s navedenim zahvatima ispunjeni su uvjeti za realizaciju dijela Plana kojim su na širem prostoru današnjeg brodogradilišta Kantrida predviđeni novi programi izgradnje polivalentne sportske građevine i luke nautičkog turizma, a čija je realizacija bila uvjetovana preseljenjem brodograđevnih djelatnosti s ove lokacije.

Investitor tih dvaju zahvata, tvrtka Teri-crotek d.o.o., poduzela je niz radnji u smjeru realizacije planiranog programa. Pored stvaranja uvjeta za preseljenje djelatnosti brodogradnje, izrađene su analize, stručne podloge i projekti s ciljem da se objektivno sagledaju svi bitni segmenti koji određuju planirane zahvate, kako na morskom dijelu tako i na kopnu. Izrađeni su idejni projekti polivalentne građevine i idejno rješenje luke nautičkog turizma, pokrenut je postupak ishodaenja lokacijske dozvole, a Idejno rješenje nautičkog centra Kantrida ponuđeno je Odjelu gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem na razmatranje kao stručna podloga za izradu II. Izmjene i dopune Detaljnog plana uređenja sportsko-rekreacijskog područja Kantrida.

Prostornim planom uređenja grada Rijeke područje sportske lučice Kantrida i obalni dio brodogradilišta Kantrida objedinjeni su u jednu cjelinu planske oznake LN-2, Luka nautičkog turizma, radnog naziva Kantrida, s mogućnošću povećanja broja sadašnjih vezova za oko 100 novih na planskoj površini od 20 352 m².

Navedeni broj vezova raspoređen je na način da se omogući proširenje za 50-tak nekomercijalnih i 50-tak komercijalnih vezova za remont u brodogradilištu Kantrida.

Prostorni plan uređenja grada Rijeke ovu lokaciju utvrđuje i kao poziciju postaje sezonskog prometa morem za gradske i izletničke linije.

Detaljni plan uređenja dijela sportsko-rekreacijskog područja Kantrida razradio je plansku površinu LN-2 iz Prostornog plana na način da ju je podijelio u ukupno 5 cjelina, računajući kopnene dijelove luka, zadržavajući tada registriranih 215 sportskih vezova i u dijelu namijenjenom brodogradilištu Kantrida dao joj tretman privezišta, povećavajući broj vezova za samo 12, bez obalnih građevina u funkciji zaštite od udara valova iz južnih smjerova koji su ovdje karakteristični, posebno po snazi i veličini vala.

Novi Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma u strukturi luka nautičkog turizma ukida vrstu privezište, koje je u vrijeme izrade važećeg DPU-a 2004. godine bila jedna od službenih vrsta luka nautičkog turizma temeljem tada važećeg Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (Narodne novine broj 142/99). Zadržavanje ovakve vrste čini detaljni plan uređenja neprovedivim u daljnjim postupcima ishoda lokacijske i drugih dozvola potrebnih za izgradnju i registraciju. Radi usklađenja s odredbama novog Pravilnika pristupilo se izmjenama i dopunama važećeg DPU-a.

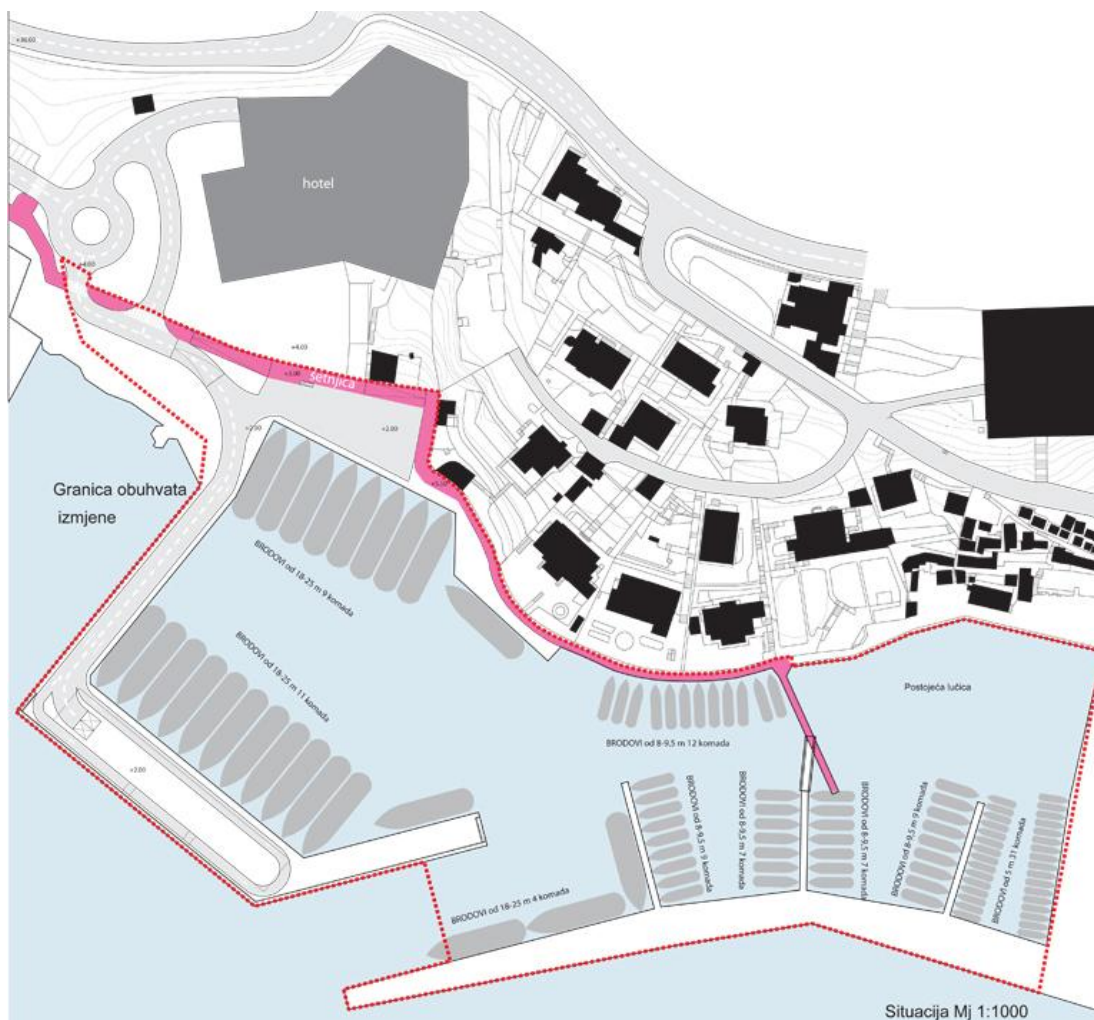
Iako je s maritimnog gledišta postavljena kao jedinstven program, marinu čine dvije odvojene cjeline:

1. zapadna, potpuno nova, namijenjena za vez plovila više kategorije s većim dužinama veza
2. istočna, postojeća, u kojoj se planiraju zahvati proširenja, namijenjena nekomercijalnom programu orijentiranom na vez sportskih plovila manjih dimenzija.

Zapadni dio marine prometno bi bio povezan preko rotora na ulicu Podkoludrica, dok je istočni dio već kolno povezan na ulicu Portić u zoni stadiona Kantrida.²⁷

²⁷ Prijedlog odluke o izradi Izmjena i dopuna Detaljnog plana uređenja sportsko-rekreacijskog područja Kantrida

Slika 4: Predloženo idejno rješenje luke nautičkog turizma Kantrida



Izvor: http://www.tekol-teri.hr/istrazivanje_razvoj.html, 26.06.2013.

5.2. Luka nautičkog turizma Brajdica

Budući da je područje Pećina gotovo u cijelosti izgrađeno područje, detaljnim planom uređenja uglavnom se utvrđuju uvjeti gradnje i rekonstrukcije postojećih izgrađenih struktura kojima se nastoje očuvati zatečene vrijednosti područja.

Najizraženiji planski zahvat je uređenje kontaktnog prostora Brajdice Pećine što je povezano sa realizacijom brze gradske ceste čvor Draga - terminal Brajdica, središte grada i planskom intencijom izgradnje nove luke nautičkog turizma u tom području.

Sadašnju kontaktnu zonu između lučkog kontejnerskog terminala na Brajdici i područja Pećina, odnosno ulice Šetalište XIII. divizije, prostorno određuju nasipana linija morske obale i infrastrukturni koridori postojeće magistralne željezničke pruge Rijeka - Zagreb i nove brze gradske ceste čvor Draga - terminal Brajdica, središte grada.

Važećim dokumentima prostornog uređenja šireg područja, Prostornim planom uređenja grada Rijeke (Službene novine PGŽ, br. 31/03 i 26/05) i Generalnim urbanističkim planom grada Rijeke (Službene novine PGŽ, br. 07/07), na tom dijelu gradskog prostora planirana je izgradnja luke nautičkog turizma kao novog gradskog sadržaja koji bi bio smješten u kontaktnoj zoni između lučkog kontejnerskog terminala Brajdica i naselja Pećine.

Lokacije luke nautičkog turizma na kontaktnom području Brajdice i Pećina opravdana je iz više razloga. Prije svega, kao zanimljiv sadržaj na obali mora, nautička luka će predstavljati dopadljiv prostorni prijelaz iz lučkog prostora (aktivan kontejnerski terminal), prema rezidencijalnim i ostalim mirnijim sadržajima naselja.

U blizini vrlo aktivnog lučkog terminala nije moguće planirati nikakve kupališne sadržaje, a s druge strane, u gradskom prostoru Pećina i šire evidentan je nedostatak dovoljnog broja obalnih vezova za sportska i turistička plovila. Konačno, daljnjom izgradnjom i uređenjem cjelovitog obalnog pojasa i obalne šetnice istočnog dijela grada na širokom potezu od Brajdice do Martinšćice, nova nautička luka na Brajdici će predstavljati logičan sadržajni početak atraktivnog obalnog poteza.

Zapadni rub građevne čestice luke nautičkog turizma bio bi smješten uz kontejnerski terminal Brajdica, sjeverni rub protezao bi se uz izlazni krak državne

ceste oznake D - 404, a istočni rub bi se nastavljao prema obalnoj šetnici i stambenim zgradama naselja Pećine. Južni rub nautičke luke protezao bi se uz vanjski rub glavnog lukobrana ukupne duljine 280 m koji bi se nastavljao u smjeru privezišta kontejnerskog terminala. Na taj način ukupna površina za smještaj luke nautičkog turizma iznosila bi otprilike 5,55 ha.

Obzirom da bi akvatorij nautičke luke bio izložen vjetrovima i valovima iz južnog kvadranta (široko, jugo, lebić) glavni lučki lukobran bio bi postavljen okomito na smjer tih vjetrova. Luka bi imala i sekundarni lukobran ukupne duljine 30 m koji bi formirao pomorski ulaz u luku. Lučka obala planira se kao gravitacijska obala sa okomito postavljenim gatovima za privez plovila. Obzirom na preveliku dubinu mora i slabu nosivost morskog dna (pijesak i mulj), morsko dno luke planira se prekriti/nasipati kvalitetnim materijalom različite granulacije čime bi se smanjila dubina luke na 4,5 m uz obalu, odnosno 7,0 m uz lukobran, što bi omogućilo kvalitetno temeljenje gatova i lukobrana.

Nautička luka je planirana s kapacitetom od ukupno 198 vezova za plovila različitih dimenzija. Od toga je planirano urediti 118 komercijalnih i 80 nekomercijalnih vezova. U luci se planiraju smjestiti plovila veličine od 6 do 14 m na vezovima različitih dimenzija.

Također, u luci nautičkog turizma planiraju se urediti i površine za parkiranje vozila. Pri tome je planirano osigurati 70 parkirališnih mjesta za potrebe nautičara, 25 za potrebe zaposlenika te 30 za potrebe posjetitelje luke, ukupno 125. Tome treba pridodati i 20 mjesta za potrebe parkiranja skutera i motocikla.

U sklopu luke nautičkog turizma planiran je smještaj različitih sadržaja u sklopu građevina koje se planiraju smjestiti uz obalni rub: portirnica i čuvarska služba, recepcija, administrativni prostori i prostori zaposlenika, prostori za hitnu medicinsku pomoć, restoran, caffè bar i ostali ugostiteljski sadržaji, prodavaonica nautičke opreme, klub nautičara, servis plovila i motora s prodavaonicom rezervnih dijelova i ostalo. Također, uz obalni rub planira se smještaj benzinske crpke za opskrbu plovila gorivom te smještaj dizalice i navoza za spuštanje i dizanje plovila u more.

Glavni kolni ulaz/izlaz u luku nautičkog turizma osiguran je spojem na državnu cestu D - 404 koja povezuje kontejnerski terminal Brajdicu i centar grada na

obilaznicu Rijeke u čvorištu Draga. Na taj način bio bi omogućen kvalitetni pristup vozilima i plovilima (na prikolicama) koji dolaze iz šireg riječkog okružja i većih udaljenosti.

Dodatni sekundarni i interventni kolni i pješački ulaz/izlaz iz nautičke luke planira se izgradnjom spojne ceste koje bi povezivala luku sa uzvišenom glavnom mjesnom ulicom/cestom Šetalište XIII. divizije. Spojna ulica položila bi se uz portal ulaza u tunel brze državne ceste D - 404 te bi se izgradila u propisanom nagibu do 16%. Ovaj ulaz/izlaz planiran je za korištenje posjetitelja koji bi u luku nautičkog turizma dolazili iz područja naselja i grada.

Slika 5: Pozicija marine na Pećinama



Izvor: <http://croinfo.net/forum/index.php?topic=328.60>. 26.06.2013.

Prostori luke bi se dodatno pješačkim vezama i stubištima povezali s obalnom šetnicom i glavnom mjesnom cestom, ulicom Šetalište XIII. divizije, prema ostalim pješačkim i rekreacijskim površinama (kupalište).

Sve površine i građevine luke nautičkog turizma bile bi opskrbljene vodoopskrbnom i plinoopskrbnom mrežom, mrežom odvodnje, električnom i telekomunikacijskom mrežom.²⁸

5.3. Luka nautičkog turizma Baroš

Generalnim urbanističkim planom grada Rijeke (SN 7/07 i 14/13) urbana transformacija Delte i luke Baroš prepoznata je kao gradski projekt, realizacijom kojeg se događa bitan konceptijski pomak u prostornoj i urbanističkoj organizaciji grada.

Prenamjena lučkih sadržaja u gradske se temelji na dugogodišnjoj javnoj i stručnoj raspravi kojom je definirana potreba za integracijom javnih, rezidencijalnih i komercijalnih sadržaja na ovom području, odnosno na potrebi aktivnog suživota grada, luke i mora.

Područje obuhvata uključuje dvije prostorne jedinice unutar najužeg gradskog središta: područje Delte, planske oznake GP-5, te područje Luke Baroš, utvrđeno kao građevinsko područje za izdvojenu namjenu i to luku nautičkog turizma, planske znake LN-4, a s ciljem uređenja akvatorija i obale kao marine.

Lučko-gradska komponenta obnove (Port-city interface - PCI) predviđa prenamjenu i modernizaciju 16 ha područja na kojem se danas odvijaju lučke aktivnosti i gdje su smještena lučka skladišta i drugi lučki sadržaji.

Odluka o prenamjeni isključivo lučkih sadržaja unutar prostora luke u sadržaje s novim predznakom od daleko šire uporabne vrijednosti, pokazatelj je praćenja i prihvaćanja modernih europskih i svjetskih trendova.

²⁸ Detaljni plan uređenja gradskog područja Pećine u Rijeci, Direkcija za urbanizam i ekologiju, Rijeka, 2009.

PCI komponenta projekta uključuje:²⁹

1. moderan pomorsko putnički terminal za prihvat trajekata i brodova na kružnim putovanjima - lukobran
2. nautički centar – marina Porto Baroš
3. razne komercijalne, stambene, poslovne, kulturne, zabavne i javne sadržaje - Delta

Slika 6: Obuhvat urbanističko-arhitektonskog natječaja



Izvor: Obrazloženje prijedloga odluke o raspisivanju javnog, međunarodnog, anketnog urbanističko-arhitektonskog natječaja za uređenje područja Delte i luke Baroš

Obzirom da se područja Delte i Porto Baroša smatraju potencijalno najprivlačnijim i najvrjednijim područjem grada, koje nudi opsežne mogućnosti za izgradnju nautičkog centra, hotela, visoke klase poslovne i stambene izgradnje, paviljona, parkova, trgovačkih centara, zabave, kulture i turizma, spomenuta

²⁹ Lučka uprava Rijeka – Delta i Porto Baroš:
http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/delta_i_luka_baross,
27.06.2013

komponenta projekta Rijeka Gateway³⁰ odnosi se na stvaranje novog, plavo-zelenog otoka u samom centru grada čiji će sadržaji privlačiti i građane i turiste. Takozvani Port City Interface redevelopment (PCI) predviđa potpunu prenamjenu dijela lučkog područja pod upravom Lučke uprave Rijeka.

Slika 7: Prijedlog uređenja prostora



Izvor:

http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/delta_i_luka_baross,
27.06.2013.

Tako će se dio prostora na kojem se danas skladišti teret pretvoriti u urbano središte koje će raznovrsnim sadržajima unaprijediti imidž Rijeke kao pomorskog i mediteranskoga grada. Istovremeno će pružiti atraktivne sadržaje i organizirane aktivnosti na jednome mjestu, čime će Delta i Porto Baroš postati jedinstveno mjesto koje u urbanom poslovnom dijelu pomiruje s kulturom, umjetnošću, rekreacijom, zabavom i odmorom te pruža idealnu priliku za uspostavljanje novog modernog gradskog

³⁰ Moja Delta urbani je i moderan projekt prenamjene lučkih područja u sklopu projekta Rijeka Gateway kojeg Lučka uprava Rijeka ostvaruje uz potporu Svjetske banke.

identiteta. Razvoj u neposrednoj blizini gradskog središta usmjeren je prema urbanom karakteru tečno prelazeći od gradskog područja prema novo razvijenom lučkom području u kojem će novoosmišljenih 16 hektara komercijalne površine predstavljati glavni pristup gradskog središta moru.

ZAKLJUČAK

Primorsko-goranska županija, poglavito njezini obalni i morski predjeli, uvijek su se isticali kao područja u kojima je cvjetala industrija. To je zapravo ostavljalo malo prostora za razvoj turizma bilo kakve vrste i danas je jedan od temeljnih razloga zašto županija u turističkom pogledu zaostaje za drugim morskim dijelovima Hrvatske te zašto još uvijek predstavlja sekundarnu turističku destinaciju na Jadranu.

Mnogo se toga u gospodarskom pogledu posljednjih desetljeća promijenilo i županija se polako turistički otvara i pokušava pratiti suvremene turističke trendove i pronaći svoje mjesto u tom turbulentnom i dinamičnom okruženju.

Postepeno se prepoznaje važnost razvoja nautičkog turizma te brojne prednosti koje on može donijeti u pogledu gospodarskog razvoja, zapošljavanja domicilnog stanovništva, povećanja atraktivnosti Kvarnera te uređenja brojnih luka i lučica, dosad zapuštenih i prepuštenih samih sebi.

Vrlo je važno ne zaboraviti da bilo kakav razvoj, pa tako i razvoj nautičkog turizma, treba temeljiti na modelu održivog razvoja kojim će se postojeće i nove luke uklopiti u postojeći ambijent, minimizirati negativan utjecaj na okoliš a s druge strane bi one same trebale pridonijeti smanjenju ugrožavanja okoliša.

Izgradnja, modernizacija i rekonstrukcija svake luke nautičkog turizma trebaju se temeljiti na najstrožim kriterijima i propisima glede zaštite okoliša jer na području na kojem je okoliš uništen niti jedan oblik turizma više ne može egzistirati.

Županija ima brojne prednosti koje joj omogućavaju razvijanje kvalitetne nautičke ponude poput prirodnih ljepota, bogate kulturno-povijesne baštine, dobrog položaja i prometne povezanosti i sl. međutim taj potencijal nije još do kraja prepoznati i, u usporedbi s drugim nautičkim destinacijama, županija je još uvijek zapuštena u brojnim dijelovima, potencijalne luke i lučice za nautički turizam su u lošem stanju i ne posjeduju nikakvu komercijalnu infrastrukturu, dostupnost prirodnih, društvenih i kulturnih znamenitosti je mala a ponuda usluga turistima nautičarima glede opsluživanja i održavanja njihovih plovila je oskudna.

Zapravo se može reći da je područje županije idealno za razvoj nautičkog turizma, samo je pitanje da li će županija te prednosti znati i iskoristiti, odnosno da li će te prednosti učiniti dostupnim nautičarima i prilagoditi njihovim potrebama.

Kao hipoteza rada u uvodnom dijelu navodi se pitanje da li je moguć razvoj nautičkog turizma i uspješno konkuriranje drugim atraktivnim destinacijama. Zaključak je da je to svakako moguće, ali samo ukoliko se sve karakteristike i prednosti upakiraju u odgovarajuću ponudu te ostvare planirani projekti izgradnje novih i povećanja kapacitet postojećih luka nautičkog turizma te ukoliko se luke opremi potrebnom suvremenom infrastrukturom i suprastrukturom a ujedno izgrade i prateći sadržaji poput hotela, restorana, trgovina, servisa i sl.

Osim toga, potrebna je kontinuirana analiza nautičkog tržišta kako bi se razumjele njegove karakteristike i na taj način tražile nove mogućnosti za podizanje kvalitete ponude jer razvoj turizma prvenstveno je uvjetovan razumijevanjem i zadovoljavanjem zahtjeva i potreba njegovih sudionika, odnosno nautičara.

LITERATURA

KNJIGE I ČLANCI:

1. Favro, S., Saganić, I.: Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, *Geoadria* 12/1, str. 59 - 81., 2007.
2. Gračan, D.: Strateško promišljanje razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj, *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 12, No. 1, pp., str.111 - 117, 2006.
3. Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
4. Kovačić, M., Bošković, D., Favro, S.: Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničko-tehnološkog razvoja luka nautičkog turizma, *Naše more* 53 (1-2)/2006., str. 54 - 62, 2006.
5. Kovačić, M., Dundović, Č.: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012.
6. Kovačić, M., Gržetić, Z., Dundović, Č.: Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, *Naše more* 53(3-4)/2006, str. 118 - 124, 2006.
7. Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, *Ekonomski pregled*, 58 (11), str. 689 - 708, 2007.

OSTALI IZVORI:

1. Detaljni plan uređenja gradskog područja Pećine u Rijeci, Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem, Direkcija za urbanizam i ekologiju, Rijeka, 2009.
2. Državni zavod za statistiku RH, Priopćenje 4.3.5.: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012.
3. Državni zavod za statistiku RH, Priopćenje 4.4.5.: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2011.

4. Glavni plan razvoja turizma Primorsko-goranske županije, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2005.
5. Izvješće o stanju u prostoru Primorsko-goranske županije 2004., Županijski zavod za održivi razvoj i prostorno planiranje, Rijeka 2005.
6. Izmjene i dopune Glavnog plana razvoja turizma Primorsko-goranske županije, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2012.
7. Obrazloženje prijedloga odluke o raspisivanju javnog, međunarodnog, anketnog urbanističko-arhitektonskog natječaja za uređenje područja Delte i luke Baroš, Grad Rijeka, Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem, Rijeka, 2013.
8. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72/2008)
9. Prijedlozi i mjere unaprjeđenja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Sjednica Odbora za turizam, 2012.
10. Razvojna strategija Primorsko-goranske županije 2011. - 2013., Rijeka, 2011.
11. Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2011., Zagreb, 2011.
12. Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS NAUTIKA 2007, Institut za turizam, Zagreb, 2007.
13. Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj - TOMAS NAUTIKA Jahting 2012, Institut za turizam, Zagreb, 2012.
14. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. - 2019., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Zagreb, 2008.
15. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Ministarstvo turizma, 2013.
16. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006.
17. Zakon o koncesijama (NN br. 89/92, 125/08)
18. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09)
19. Zakon o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96 i 76/98)

20. Znanstveno-stručna analiza prostorno, ekonomskih i ekoloških čimbenika turističkih zona u Primorsko-goranskoj županiji, Institut za turizam, Zagreb, 2010.

WEB STRANICE

1. Turistička zajednica Općine Fužine, <http://www.tz-fuzine.hr/> 19.06.2013.
2. Primorsko-goranska županija: <http://www.pgz.hr/Home.aspx>, 19.06.2013.
3. Geografija: <http://www.geografija.hr/clanci/387/nauticki-turizam-jedan-od-najperspektivnijih-oblika-hrvatskog-turizma>, 19.06.2013.
4. Jadran: http://hr.metapedia.org/wiki/Jadran_%28Sinje_more%29, 19.06.2013.
5. Ruža vjetrova: <http://www.adria-tribunj.com/ruza%20vjetрова/> 19.06.2013.
6. Državni zavod za statistiku, 2011:
http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2011/04-04-05_01_2011.htm,
21.06.2013.
7. DZS, 2012.: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/04-03-05_01_2012.htm, 23.06.2013.
8. Ministarstvo turizma: <http://www.mint.hr/default.aspx?ID=2505>, 25.06.2013.
9. Mogućnosti razvoja luka nautičkog turizma:
<http://www.zavod.pgz.hr/Home.aspx?PageID=125>, 25.06.2013.
10. Prostorni plan Grada Rijeke: http://www.rijeka.hr/PPU_grada_Rijeke,
26.06.2013.
11. Marina Pumat: <http://www.marina-pumat.hr/index.php?lang=hr>, 26.06.2013.
12. Marina Opatija: <http://www.marina-opatija.com/>, 26.06.2013.
13. ACI Opatija: <http://www.aci-club.hr/hr-hr/marinas/kvarner/aci-marina-opatija>, 26.06.2013.
14. Marina Lošinj: <http://www.marinalosinj.com/>, 26.06.2013.
15. ACI Supetarska Draga: <http://www.aci-club.hr/hr-hr/marinas/kvarner/aci-marina-supetarska-draga>, 26.06.2013.
16. ACI: <http://www.aci-club.hr/>, 26.06.2013.
17. Prostorni plan Grada Rijeke. http://www.rijeka.hr/PPU_grada_Rijeke,
26.06.2013.

18. Idejno rješenje marine Kantrida: http://www.tekol-teri.hr/istrazivanje_razvoj.html, 26.06.2013.
19. Marina Kantrida: http://www.tekol-teri.hr/istrazivanje_razvoj.html, 26.06.2013.
20. Marina Pećine, slika: <http://croinfo.net/forum/index.php?topic=328.60>, 26.06.2013.
21. Lučka uprava Rijeka – Porto Baroš:
http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/delta_i_luka_baross, 27.06.2013.
22. Rijeka Gateway project: <http://www.mojadelta.com/>, 27.06.2013.

POPIS SLIKA

Slika 1: Ruža vjetrova.....	47
Slika 2: Marina Punat	63
Slika 3: ACI Marina Supetarska Draga	66
Slika 4: Predloženo idejno rješenje luke nautičkog turizma Kantrida.....	76
Slika 5: Pozicija marine na Pećinama.....	79
Slika 6: Obuhvat urbanističko-arhitektonskog natječaja	81
Slika 7: Prijedlog uređenja prostora.....	82

POPIS TABLICA

Tablica 1: Pregled poželjnih i nepoželjnih obilježja prostora za potencijalnu lokaciju luke nautičkog turizma.....	8
Tablica 2: Luke nautičkog turizma po vrstama u Republici Hrvatskoj 2011. godine	11
Tablica 3: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a, usporedba 2010. i 2011. godine u tisućama kuna.....	13
Tablica 4: Kapacitet luka nautičkog turizma, stanje 31. kolovoza 2011.	15
Tablica 5: Luke nautičkog turizma po vrstama u Republici Hrvatskoj 2012. godine	17
Tablica 6: Kapacitet luka nautičkog turizma 31. kolovoza 2012.....	18
Tablica 7: Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2012.	19
Tablica 8: Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma 2012. godine	20
Tablica 9: Korištenje vezova u moru po mjesecima u 2012. godini.....	21
Tablica 10: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u tisućama kuna, usporedba 2011. i 2012. godine	22
Tablica 11: Dob nautičara.....	25
Tablica 12: Učestalost dolaska inozemnih nautičara u Hrvatsku	29
Tablica 13: Prijevozno sredstvo turista nautičara	31
Tablica 14: Vlasništvo plovila	32
Tablica 15: Ukupan broj osoba na plovilu.....	33

Tablica 16: Duljina boravka i mjesto noćenja/sidrenja nautičara u Hrvatskoj	34
Tablica 17: Iskazana potreba za tranzitnim vezom tijekom plovidbe.....	35
Tablica 18: Dostupnost tranzitnog veza u marinama prema sezoni (%)	35
Tablica 19: Aktivnosti nautičara tijekom boravka u Hrvatskoj	36
Tablica 20: Stupanj zadovoljstva nautičara elementima ponude.....	37
Tablica 21: Prosječni izdaci nautičara ostvareni na putovanju/plovidbi prema vlasništvu plovila (po osobi).....	40
Tablica 22: Prosječni dnevni izdaci nautičara na putovanju/plovidbi prema vlasništvu plovila	41
Tablica 23: Zaštićena kulturna dobra prema vrstama	51
Tablica 24: Popis zaštićenih područja prirode u Primorsko-goranskoj županiji	53
Tablica 25: Broj i kapaciteti luka nautičkog turizma u Primorsko-goranskoj županiji 2012. godine.....	56
Tablica 26: Popis postojećih i planiranih marina u Primorsko-goranskoj županiji ...	57
Tablica 27: SWOT analiza turizma Primorsko-goranske županije.....	59
Tablica 28: Cjenik veza u moru u kunama	61
Tablica 29: Cjenik dnevnog i mjesečnog veza u marini	65
Tablica 30: Cjenik godišnjeg veza i smještaja plovila na kopno	65
Tablica 31: Planirani vezovi do 2015. godine po županijama	70
Tablica 32: Ocjena planiranih luka nautičkog turizma prema Prostornom planu PGŽ (SN 12/2005).....	71

POPIS GRAFOVA

Graf 1: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma u 2010. i 2011. godini.....	14
Graf 2: Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila ..	15
Graf 3: Struktura broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila 2012. godine.....	22
Graf 4: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a u 2011. i 2012. godini	23
Graf 5: Dob nautičara	26
Graf 6: Stupanj obrazovanja nautičara.....	26

Graf 7: Veličina mjesta stalnog boravka nautičara	27
Graf 8: Mjesečna primanja kućanstva u eurima	28
Graf 9: Izvori informacija nautičara	30
Graf 10: Način plaćanja najma plovila u hrvatskom čarteru	32
Graf 11: Vrste najma plovila u hrvatskom čarteru	33
Graf 12: Broj posjećenih marina tijekom plovidbe	34