

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**MATIJA MAUROVIĆ**

**ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE  
HRVATSKE  
DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA REPUBLIKE  
HRVATSKE  
SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF NAUTICAL TOURISM  
IN THE REPUBLIC OF CROATIA  
DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Ekonomija za menadžere

Mentor: doc. dr.sc. Ana Perić Hadžić

Student: Matija Maurović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0116063599

Rijeka, rujan 2014.

Student: Matija Maurović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0116063599

## **IZJAVA**

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Održivi razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske izradio samostalno pod mentorstvom doc.dr.sc. Ane Perić Hadžić.

U radu sam primijenio metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezo s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Student

## **SAŽETAK**

Hrvatska ima atraktivan turistički potencijal, jedinstvenu prirodnu i kulturno-povijesnu baštinu, razvedenu obalu, čisto more, te je kao takva pogodna za razvoj nautičkog turizma. Taj se potencijal može i mora intenzivnije valorizirati u cilju stvaranja prepoznatljivog identiteta nautičko-turističke ponude Hrvatske, čime bi se povećala konkurentnost i olakšalo pozicioniranje na globalnom tržištu. U okviru tog procesa bitna je primjena koncepta održivog razvitka radi sveobuhvatne zaštite prirodnih i antropogenih resursa, za što je nužno pravovremeno prostorno planiranje te određivanje optimalnog prihvatnog kapaciteta.

Ključne riječi: marina, nautički turizam, održivi razvoj

## **SUMMARY**

Croatia has an attractive touristic potential, a unique natural, cultural and historical heritage, rugged coastline, clean sea and, as such, it is suitable for development of nautical tourism. This potential may and should be evaluated more intensive in order to create a recognizable identity of Croatian nautical-touristic offer, to increase its competitiveness and facilitate positioning on the global market. As a part of this process it is important to apply the concept of sustainable development to ensure comprehensive protection of natural and anthropogenic resources, which requires in time regional planning and determining optimal carrying capacity.

Keywords: marina, nautical tourism, sustainable development

# SADRŽAJ

<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	3
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA .....	3
1.4. ZNANSTVENE METODE .....	3
1.5. STRUKTURA RADA .....	4
<b>2. NAUTIČKI TURIZAM</b> .....	<b>5</b>
2.1. POJAM I DEFINICIJA NAUTIČKOG TURIZMA .....	5
2.2. VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA.....	7
2.2.1. “Veliki“ ili brodski nautički turizam .....	8
2.2.2. “Mali“ nautički turizam.....	9
2.2.3. Nautički turizam u unajmljenim plovilima.....	10
2.3. OSNOVNI PRAVCI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U PROSTORU....	11
<b>3. NAUTIČKI TURIZAM REPUBLIKE HRVATSKE</b> .....	<b>13</b>
3.1. POJAM, VRSTE I ULOGA MARINA .....	13
3.1.1. Objekti infrastrukture luke nautičkog turizma.....	16
3.1.2. Kategorizacija luka nautičkog turizma u hrvatskoj .....	17
3.1.3. Turističke usluge u lukama nautičkog turizma.....	20
3.2. PRIRODNA OSNOVA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE... 21	
3.3. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ .....	22
3.4. KONKURENTNOST NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE NA SREDOZEMLJU .....	23
3.5. PRIHVATNI KAPACITETI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE.. 25	
3.6. POTRAŽNJA PRIHVATNIH KAPACITETA U NAUTIČKOM TURIZMU ... 29	
3.7. KONKURENTSKI POLOŽAJ NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE .....	35
3.8. STRATEGIJA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE .....	39

<b>4. ODRŽIVI RAZVOJ</b> .....	<b>43</b>
4.1. POJMOVNO ODREĐENJE ODRŽIVOG RAZVOJA .....	43
4.2. PRINCIPI ODRŽIVOG RAZVOJA .....	46
4.3. NAČELA ODRŽIVOG RAZVOJA .....	47
4.4. VRSTE ODRŽIVOG RAZVOJA.....	49
4.5. ODRŽIVI RAZVOJ U REPUBLICI HRVATSKOJ .....	50
<b>5. ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE</b> .....	<b>54</b>
5.1. EKOLOŠKI ASPEKTI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA.....	54
5.2. ZAKONSKA REGULATIVA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA .....	57
5.2.1. MARPOL Konvencija .....	58
5.2.2. ISO standard 14001:2004 .....	59
5.2.3. Plava zastava.....	60
5.3. DRUŠTVENO-EKONOMSKI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE .....	63
5.4. ACI CLUB – SINONIM HRVATSKOG NAUTIČKOG TURIZMA .....	65
5.5. IDEJA EKO MARINE D.O.O.....	66
<b>6. ZAKLJUČAK</b> .....	<b>69</b>
<b>LITERATURA</b> .....	<b>71</b>
<b>POPIS TABLICA</b> .....	<b>74</b>
<b>POPIS SHEMA</b> .....	<b>74</b>
<b>POPIS GRAFIKONA</b> .....	<b>75</b>

# 1. UVOD

## 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Suvremeni turizam je u svojoj evoluciji napustio model turizma temeljenog isključivo na moru, suncu i pijesku te je ponudu usmjerio na selektivne oblike turizma. U ponudi selektivnih vrsta turizma nalazi se i nautički, kao fenomen nastao rastom standarda visoke i srednje klase, kojima obične turističke ponude nisu mogle pokriti njihove potrebe. Nautički turizam fenomen je koji je u protekla tri desetljeća zabilježio jednu od najviših razvojnih stopa poznatih u europskom i hrvatskom gospodarstvu. Nautičkim turizmom kao jednim od najvažnijih selektivnih vidova turizma sve se učestalije bave pomorski i turistički orijentirani studiji. S obzirom na to da su poslovni i financijski rezultati nautičkog turizma sve zapaženiji, i od iznimnoga su interesa za nacionalno gospodarstvo, tom se pojavom bavi i službena legislativa i politika, te se on posebno evidentira u službenoj statistici.

Nautički turizam je specifični oblik turizma obilježen kretanjem turista plovilima po moru, jezerima ili rijekama uključujući njihovo pristajanje u lukama i marinama i obuhvaća svu infrastrukturu u lukama i marinama potrebnu za njihov prihvata. Prema prihodima koji se ostvaruju takvim kretanjima, nautički turizam je jedan od unosnijih oblika turizma za turistički receptivnu zemlju, no pri tome ne treba zanemariti ni njegov značajan utjecaj na ekološko zagađenje mora i priobalja u različitim vidovima.

Nautički turizam jedan je od najperspektivnijih oblika selektivne turističke ponude Hrvatske koji svoju konkurentnost temelji na: prirodnim ljepotama, čistome moru, mnoštvu otoka i otočića, zavala, nedirnutoj prirodi, povoljnom zemljopisnom položaju, pravilnom demografskom razmještaju duž cijele obale, pomorskim i drugim ambijentalnim prednostima i ostalim atraktivnim čimbenicima primorskih destinacija.

Pozitivni učinci nautičkog turizma odražavaju se na nivou manjih obalnih zajednica, a ostvaruju se kroz čitav niz djelatnosti: iznajmljivanje plovila, trgovina, restorani, hoteli, brodogradnja s radionicama za popravke te sve djelatnosti vezane za djelovanje luka nautičkog turizma. Navedeni faktori potiču generiranje dodatnih prihoda lokalnog stanovništva, dodatna zapošljavanja, edukaciju koji rezultiraju boljim standardom.

Međutim, i ovaj oblik turističke aktivnosti ima određene limitirajuće faktore razvitka kao što su sezonski karakter poslovanja, onečišćenje mora, devastacija i degradacija

priobalnog pojasa, uništavanje ribljeg fonda, privatizacija obale. Za izgradnju marina još se uvijek odabiru najatraktivnije lokacije, na najljepšim i najosjetljivijim mjestima morske obale te se čitavi Jadranski akvatorij susreće s problematikom prekomjerne kapacitiranosti obale i otoka turistima.

Nekontrolirani razvoj, neodgovarajuće lokacije različitih sadržaja, neodgovarajuća prometna rješenja, neproporcionalni turistički kapaciteti s obzirom na realne mogućnosti i slični problemi, već sada izravno ugrožavaju velik broj lokaliteta te je zbog toga potrebno uspostavljanje odgovarajuće zaštite. Zaštita i revitalizacija kulturno-povijesnih i prirodnih vrijednosti postaje imperativ za plansko osmišljavanje budućeg razvoja nautičkog turizma na principima održivog razvoja koji obuhvaćaju ekološku, ekonomsku (gospodarsku) i društvenu koheziju s ciljem očuvanja prirodnih resursa za buduće generacije.

Na osnovi relevantnih činjenica o problematici može se definirati problem istraživanja: kako nautički turizam hrvatske, unatoč dosadašnjim razvojnim dostignućima, kvalitetom u mnogim elementima održivog razvoja nije dosegao razinu vrijednosti prirodnog i povijesnog nasljeđa, kao ni prostorne mogućnosti razvoja, odnosno hrvatski nautički turizam još nije iskoristio sve svoje razvojne potencijale.

Predmet istraživanja ovog rada zasniva se na teorijskoj razradi nautičkog turizma kao jednog od važnih selektivnih vidova turizma hrvatske te jednog od suvremenih fenomena današnjice uz osvrt na Strategiju razvoja nautičkog turizma Hrvatske te održivi razvoj nautičkog turizma koji se oslanja na ambicioznu ideju prema kojoj razvoj ne smije ugrožavati budućnost dolazećih naraštaja a postiže se racionalnim korištenjem dobara i brigom za okoliš.

Problem i predmet istraživanja odnose se na međusobno povezane objekte istraživanja: nautički turizam Republike Hrvatske i održivi razvoj.



## **1.2. RADNA HIPOTEZA**

Sukladno bitnim odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza:

Sustavnim proučavanjem dosadašnjeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj, stvorene su osnovne pretpostavke i mogućnosti usmjerenja nautičkog turizma temeljenog na elementima održivoga razvoja kao jedinim logičnim i održivim scenarijem daljnjeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.

## **1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA**

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u utvrđivanju nautičkog turizma kao jednog od važnijih oblika selektivnog turizma koji svake godine ima tendenciju rasta, rast i razvoj nautičkog turizma Hrvatske uz primjenu načela održivog razvoja uz poseban naglasak na zaštitu reljefnih, hidrografskih i klimatoloških posebnosti obalnog područja, utvrđivanja trenutnog stanja luka nautičkog turizma u Hrvatskoj te strateškog usmjerenja nautičkog turizma temeljenog na Strategiji razvoja nautičkog turizma Hrvatske za razdoblje 2009.– 2019. godinu.

## **1.4. ZNANSTVENE METODE**

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda specijalizacije i generalizacije, metoda dokazivanja i opovrgavanja, statistička metoda, povijesna metoda, komparativna metoda, metoda klasifikacije, metoda deskripcije, metoda kompilacije.

## 1.5. STRUKTURA RADA

U prvom, uvodnom, dijelu navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

Naslov drugog dijela rada je Nautički turizam kojim započinje razrada teme. U tome dijelu rada analiziran je i terminološki obrađen pojam nautičkog turizma kao i podjela istog.

Luke nautičkog turizma naslov je trećeg dijela rada. U tom dijelu pobliže se opisuju djelatnosti, infrastrukturni i suprastrukturni objekti namijenjeni za siguran smještaj plovila i ljudi te popratne djelatnosti i načini upravljanja lukom.

U četvrtom dijelu rada s naslovom Održivi razvoj elaborira se pojam održivog razvoja donesen sa strane Svjetske komisije za okoliš i razvoj. Nadalje navedene su i pojašnjene podjele održivog razvoja i to u pogledu; principa, načela i vrsta održivog razvoja.

Peti dio rada analitički je prikaz nautičkog turizma u Hrvatskoj. U petom dijelu analizirana je osnova za razvoj nautičkog turizma i konkurentske prednosti razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske na Sredozemlju. Prikazano je stanje ponude i potražnje za nautičkim kapacitetima u Hrvatskoj. Obraden je i konkurentski položaj hrvatske za razvoj nautičkog turizma i prikazana SWOT matrica nautičkog turizma. Navedena je i obrađena Strategija razvoja nautičkog turizma Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine.

Održivi razvoj nautičkog turizma Hrvatske naslov je šestog dijela rada. U tom dijelu pobliže se opisuje ekološki aspekt razvoja nautičkog turizma. Navode se i obrazlažu zakonske regulative svjetskih i nacionalnih sustava zaštite okoliša; Marpol, ISO-standardi i Plava zastava koji svojim propisima jamče kvalitetu, sprječavaju moguće štetno djelovanje i brinu se za skladan odnos okoliša i ljudske djelatnosti. Nadalje, predstavljen je ACI-club kao sinonim za nautički turizam Hrvatske i predstavljena ideja Eko marina.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojom je dokazivana postavljena radna hipoteza.

## 2. NAUTIČKI TURIZAM

Nautički turizam (engl. *nautical tourism, maritime tourism, yachting tourism*) je naziv za poseban oblik turizma u kojem dominiraju plovidba i boravak turista u vlastitom ili tuđem plovilu te različite nautičke aktivnosti u turističke svrhe i radi razonode. Posljednja tri desetljeća javlja se kao jedan od najekspanzivnijih oblika turističke rekreacije. Po prosječnoj potrošnji turista, smatra se jednim od najinteresantnijim oblika turističkog prometa. Razvijaju ga zemlje s posebnim prirodnim resursima. Zbog ovog oblika turizma stvorene su posebne vrste infrastrukturnih objekata: luke, lučice, marine, vezovi, kapaciteti za snabdijevanje brodova i nautičara i sl. Ukoliko se radi o području prirodno prikladnom za razvijanje nautičkog turizma, tada pogodnost razvoja nautičkog turizma leži u relativno malim investicijama potrebnim za njegov razvoj.

### 2.1. POJAM I DEFINICIJA NAUTIČKOG TURIZMA

Turizam se prema Svjetskoj turističkoj organizaciji (UNWTO) definira kao skup aktivnosti osoba tijekom njihova putovanja i boravka u mjestu izvan svog uobičajenog boravišta, i to bez prekida i ne duže od jedne godine, a radi odmora, odnosno zbog poslovnih i drugih razloga<sup>1</sup>. Suvremeni razvoj turizma obilježava razvoj posebnih oblika turističkih odmora pa tako i nautičkog turizma kao specifičnog oblika selektivnog turizma. Višestruki gospodarski značaj, brojni pod oblici (forme) u kojima se javlja, penetracija na novim dosad turistički neokupiranim prostorima zemlje, kao što su površine mora, rijeka i jezera, glavne su značajke tog po dimenzijama „novog“ i ekspanzivnog turističkog prometa<sup>2</sup>.

Nautički turizam obuhvaća svako zabavno, razonodno, znanstveno, sportsko ribolovno i osvježavajuće kretanje vodenim morskim površinama u turističke svrhe najraznovrsnijim čamcima, jedrilicama, motornim brodicama i sl., kružna putovanja i krstarenja putničkim i drugim brodovima. Taj oblik turizma je veoma privlačan jer predstavlja dinamičan oblik turističke ponude, a njegov udio u ukupnim tokovima turističkog prometa sve je veći<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> UNWTO: United Nations World Tourism Organization, Ujedinjeni narodi svjetska turistička organizacija

<sup>2</sup> Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Split, 2002., p. 7.

<sup>3</sup> Favro, S., Kovačević, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Split, 2010., p. 117.

Hrvatski Zakon o turističkoj djelatnosti definira nautički turizam na sljedeći način: nautički turizam je plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije<sup>4</sup>.

Nautički turizam nastao je kao fenomen nakon Drugog svjetskog rata. Razvio se iz maritimnog turizma, koji kao širi pojam podrazumijeva niz oblika rekreacije i turističkog prometa koji se odvijaju na obalama mora. Pod pojmom "nautički" podrazumijeva se, ne samo, plovidba i kretanje, već i stacionarno mirovanje i boravak u nekoj marini, luci, lučici i sl. što ga time čini specifičnim vidom turizma.

Terminološka oznaka "nautički" za ovu vrstu turizma, potječe od grčke riječi *nutas* (mornar), što označava vještinu navigacije i nauku o pomorstvu. Po današnjem shvaćanju to je ustvari posebna vrsta turizma koji se temelji na rekreativnim sadržajima vezanim uz plovidbu na morima, jezerima i rijekama<sup>5</sup>. Glavni motivi za turističko putovanje su rekreacija i razonoda te su ujedno i ključni kriteriji za razlikovanje nautičkog turizma od ostalih vrsta turizma.

Oblici turizma koji se danas obuhvaćaju sintagmom nautički turizam vrlo su brojni, a javljaju se i novi. Općenito su to svi oblici rekreacije, športa, razonode i doživljaja vezanih uz vodu. Njihova sistematizacija nema znanstvene ili zakonski definirane oblike. Uobičajeno je da se nautičkim turizmom smatraju sljedeći oblici vezani uz vodu<sup>6</sup>;

- Boravak i plovidba malim plovilima bez ili s određenim itinerarom, brodicama i jahtama, na morskim i unutarnjim vodama
- Krstarenje morem ili unutrašnjim vodnim putovima prema određenom itineraru, u svrhu razonode, športa, pregleda određenih područja ili obuke. Obuhvaća sve vrste brodova, a osobito turističke brodove, tzv. ploveće hotele, zatim jahte, jedrilice krstaše i motorne brodove. U ovu skupinu mogu se uključiti i školska krstarenja
- Športovi na vodi i ispod vode, vrlo su brojna i atraktivna skupina različitih oblika nautičke turističke rekreacije. Tu spada; kajakaštvo, rafting, veslanje i jedrenje u brojnim klasama i vrstama plovila, jahanje na valovima, skijanje na vodi, športsko brodomonterstvo, športski ribolov, športovi pod vodom kao što su; podvodni ribolov, podvodna fotografija, podvodna orijentacija, natjecanja u ronjenju, podvodne igre, natjecanja u plivanju

---

<sup>4</sup> Zakon o turističkoj djelatnosti, Narodne Novine 8/96, 1996.

<sup>5</sup> Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Split, Visoka pomorska škola, 2002., p. 54.

<sup>6</sup> Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Split, 2002., p. 12.

- Biologija mora i podmorja te unutrašnjih voda, područje je znanstvenog i znanstveno popularnog programa mnogih institucija na obali i velikih akvarija koje posjećuju turisti, ali i općeg interesa mnogih koje privlači voda kao izvor života i koji interes za ono područje iskazuju kao dio svoje duhovne rekreacije.

Podjela nautičkog turizma može se izvršiti i prema statističkim kriterijima, a podjela se vrši prema vrsti broda, domaće i strane zastave, te strane zastave na pojedine zemlje zastave plovila. Statistički kriterij podjele nautičkog turizma koriste lučke kapetanije i njihove ispostave te luke za nautički turizam.

## 2.2. VRSTE NAUČKOG TURIZMA

Temeljna karakteristika i ujedno razlika između nautičkog turističkog prometa u odnosu na druge oblike turističkog prometa je u tome što se nautički turisti koriste plovilom kao sredstvom rekreacije na vodi. Temeljna raščlamba nautičkog turističkog prometa može se izvršiti prema vodenim površinama na kojima se promet odnosi, tj. na<sup>7</sup>:

- pomorski,
- jezerski te
- riječni promet

Razvoj i brze promjene sve više potražuju različite posebne oblike nautičkog turizma. Konstantno se javljaju novi sadržaji koji ga obogaćuju i tendencije koje mu mijenjaju tijek i strukturu. Ovisno o činiteljima ponude i potražnje na pojedinim užim ili širim područjima, mogu se razvijati novi oblici ili vrste nautičkog turizma<sup>8</sup>.

Postoji više kriterija po kojima se nautički turizam može podijeliti na određene podvrste. Najrelevantniji su: veličina plovila, vlasništvo broda, motiv i organizacija plovidbe, prema tome razlikujemo<sup>9</sup>:

Prema veličini plovila razlikuje se:

- “Veliki“ ili brodski nautički turizam – koji se obavlja na trajektima, lebdjelicama, botelima, putničkim, putničko-teretnim i hidrokrlnim brodovima.
- “Mali“ nautički turizam – koji se obavlja na različitim vrstama manjih plovila, kao što su čamci, jedrilice, jahte, gliseri, skuteri, kajaci, splavi i druga slična plovila

<sup>7</sup> Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Split, 2002., p. 13.

<sup>8</sup> Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Split, Visoka pomorska škola, 2002., p. 105.

<sup>9</sup> Ibidem

Prama vlasništvu plovila razlikuje se:

- Nautički turizam u vlastitom ili klupskom plovilu
- Nautički turizam u unajmljenom plovilu na određeno vrijeme (charter)

Prema motivu ploidbe razlikuje se:

- Rekreativski nautički turizam
- Sportski nautički turizam
- Ribolovni nautički turizam

Prema organizaciji ploidbe razlikuje se:

- Nautički turizam individualnog tipa organizacije
- Nautički turizam grupnog tipa organizacije

### **2.2.1. “Veliki“ ili brodski nautički turizam**

“Veliki“ ili brodski nautički turizam uglavnom se odnosi na kružna putovanja i izlete te pružanje ugostiteljskih usluga. Pod kružnim se putovanjem ili krstarenjem podrazumijeva prijevoz ljudi brodom po unaprijed određenom voznom redu i programu (itineraru) niza raznih sportskih, zabavnih, zdravstvenih i drugih aktivnosti i usluga, koje se pružaju putnicima na turističkom putovanju u svrhu odmora, zabave i rekreacije<sup>10</sup>. Prijevoz se na kružnim putovanjima i izletima organizira na turističkim i teretno-putničkim brodovima. Kružna putovanja mogu se podijeliti prema trajanju i području ploidbe.

Kružna putovanja prema trajanju možemo podijeliti na:

- kratka kružna putovanja, u trajanju do 21 dan
- duga kružna putovanja, u trajanju od 21 dan do nekoliko mjeseci

Kružna putovanja kraća od 24 sata smatraju se izletima.

Prema području ploidbe razlikuju se:

- unutrašnja
- obalna
- otočna
- oceanska

---

<sup>10</sup> Ibidem, p. 106.

Unutrašnja plovidba (krstarenje) podrazumijeva turističku navigaciju na rijekama, jezerima i kanalima. U svijetu su poznata riječna krstarenja na Rajni, Seni, Dunavu, Temzi, Coloradu, Amazoni, Nilu, Mississippiu, Volgi, La Plati i drugim rijekama koje imaju odgovarajuću dužinu i dubinu prikladnu za plovidbu brodovima za krstarenje<sup>11</sup>. Veća jezera i plovni kanali pružaju mogućnost kraćeg krstarenja i jednodnevnih izleta.

Obalna krstarenja organiziraju turističke agencije u svrhu obilaska lokalnih znamenitosti i zabave. Osmišljena su na način da u svega nekoliko sati gostima pruže dobar pregled turističkih atraktivnosti.

Otočka krstarenja jako su popularna na pojedinim akvatorijima koji imaju atraktivne otočke skupine pogodne za krstarenje<sup>12</sup>. Krstarenje može trajati jedan ili više dana.

Oceanska krstarenja javljaju se početkom sedamdesetih godina. S obzirom na rok trajanja putovanja dijelimo ih na kratka i duga krstarenja.

### **2.2.2. “Mali“ nautički turizam**

“Mali“ nautički turizam javlja se kao potreba turista za čistom životnom sredinom i aktivnom rekreacijom na vodi. Danas je prevladavajući oblik nautičkog turizma. Karakterističan je po različitim vrstama manjih plovila kao što su: jedrilice, gliseri, jahte, čamci i druga plovila za zabavu, sport i rekreaciju<sup>13</sup>.

Realizira se u vidu:

- Zabavne navigacije
- Sportsko-natjecateljskog nautičkog turizma

Zabavna navigacija podrazumijeva sportsko-rekreacijsku plovidbu na različitim tipovima, veličinama i oblicima jahti, jedrilica i čamaca. U okviru zabavne navigacije posebno mjesto zauzima tzv. jahting turizam. Pod jahting turizmom podrazumijeva se sportska rekreacijska plovidba jahtama i jedrilicama. Radi osiguranja, čuvanja i održavanja plovila, stručnog usavršavanja i organizacije društvenog života sa sadržajem vezanim uz vodu, vlasnici i voditelji jahti i drugih plovila udružuju se u klubove (jaht klub, kajak klub i sl.) i saveze<sup>14</sup>. Uz jahte sve češće se koriste i druga plovila kao što su: pneumatski čamci,

---

<sup>11</sup> Ibidem

<sup>12</sup> Šamanović, J, op.cit., p. 116.

<sup>13</sup> Ibidem, p. 131.

<sup>14</sup> Ibidem, p.132.

kajaci, kanui, splavi i druge vrste čamaca. Zabavna navigacija vrši se u vidu: veslanja, splavarenja, jedrenja, raftinga, glisiranja, skijanja na vodi i drugim sličnim vrstama zabavne navigacije.

Sportsko-natjecateljski nautički turizam odnosi se na razna natjecanja u jedrenju (regatnih natjecanja), veslanje i sportski ribolov. U posljednje vrijeme sve češća su natjecanja kajakaša na divljim i mirnim vodama. Najznačajniji vid sportsko-natjecateljskog nautičkog turizma neosporivo je natjecanje u jedrenju. Takmičenja u jedrenju nazivamo regatama. Sportski ribolov najrasprostranjeniji je vodeni sport, koji se odvija u vidu sportsko-natjecateljskog lovljenja riba, rakova, glavonožaca i školjki. Natjecanje kajakaša može biti u kajaku ili kanuu na divljim i mirnim vodama. Natjecanje u kajaku na mirnim vodama uvršteno je u olimpijski program 1936. godine.

### 2.2.3. Nautički turizam u unajmljenim plovilima

Turist-nautičar, kao potencijalni učesnik turističko-nautičkih kretanja, može se pojaviti u nekoliko oblika ili odnosa i to u<sup>15</sup>:

- vlastitom plovilu i vlastitom navigacijom
- vlastitom plovilu i navigacijom koju prepušta stručno osposobljenoj posadi
- unajmljenom plovilu i vlastitom navigacijom
- unajmljenom plovilu i navigacijom koju prepušta stručno osposobljenoj posadi

U prva dva slučaja nautičar je i sam vlasnik plovila koji ga koristi za sebe i svoje potrebe. U prvom slučaju vlasnik ima znanja i vještine potrebne za upravljanje brodom te se kao takav javlja kao pomorac-amater, dok u drugom slučaju vlasnik ne posjeduje znanja pomorske navigacije te iste prepušta stručno osposobljenoj osobi.

U druga dva slučaja turist unajmljuje plovilo na određeno vrijeme. Takav je vid nautičkog turizma dosegao nevjerovatne razmjere. Organizirano iznajmljivanje plovila ili *charter* prvi se puta javlja na Azurnoj obali 1955. godine<sup>16</sup>. Vrlo je unosan posao te se na tržištu javljaju plovila različitih vrsta, veličina i komfora. Zbog niske razine nautičkog obrazovanja turist nautičar sve češće koristi usluge skipera.

---

<sup>15</sup> Ibidem, p. 152.

<sup>16</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., p. 22. (www.mmpi.hr)



### 2.3. OSNOVNI PRAVCI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U PROSTORU

Najveća prijetnja dugoročnom razvoju nautičkog turizma je nekontrolirano korištenje prirodno oblikovanog prostora i prirodnih dobara. Stoga je odgovorno gospodarenje prirodnim prostorom i dobrima, odnosno zaštita prirode i okoliša u svrhu njihova očuvanja, sadržano u načelu održivog razvoja, imperativ za kreatore gospodarskog razvoja i planiranja korištenja prostora na svim razinama<sup>17</sup>.

Turizam ima veliki značaj u nacionalnom gospodarstvu ali i negativne učinke u pogledu korištenja prirodnog prostora za izgradnju turističkih kapaciteta koji su tijekom turističke sezone prekapacitirani te je velika koncentracija turista na relativno malom području.

Nautički turizam, u smislu korištenja prostora, potrebno je razvijati u dva osnovna pravca. Prioritet je zaštita iznimno vrijednih područja (nenaseljenih, neurbaniziranih obala, otoka, otočića, zaljeva i uvala), koja su motiv dolaska domaćih i stranih nautičara, te planiranje izgradnje novih luka nautičkog turizma najviših standarda zaštite okoliša na manje vrijednim područjima<sup>18</sup>.

Pri planiranju izgradnje luke nautičkog turizma potrebno je uzeti u obzir više kriterija a pogotovo odabir lokacije buduće marine. Područja planiranja izgradnje luke nautičkog turizma trebala bi biti devastirana i napuštena gospodarska područja (kamenolomi, vojne zone, industrijska postrojenja itd.) koja imaju potencijala za ponovnu revitalizaciju u svrhu nautičkog turizma.

Kriteriji planiranja izgradnje luka nautičkog turizma su<sup>19</sup>:

- Geografske i demografske karakteristike lokacije
- Povezanost na prometnu mrežu (blizina cestovnih čvorišta i zračnih luka)
- Gustoća pomorskog prometa
- Dostupnost infrastrukture
- Izbjegavanje gradnje u prirodnim zaštićenim uvalama
- Dimenzioniranje luka u odnosu na neposredno zaleđe

---

<sup>17</sup> Ibidem

<sup>18</sup> Op.cit.

<sup>19</sup> Ibidem, p. 23.

Primjenom kriterija, kojima se usmjerava izgradnja, može se značajno doprinijeti racionalnom i kontroliranom korištenju prirodnog prostora. Potrebno je i voditi računa o razvoju postojećih luka nautičkog turizma uvažavajući kapacitet prostora i ograničenja zbog narušavanja ekološke ravnoteže i negativnog utjecaja na biološku raznolikost. Ograničavajući kriterij za planiranje izgradnje ili proširenje luka nautičkog turizma su zaštićena područja i područja ekološke mreže na obali, otocima i moru kojih sveukupno ima 623. Područja ne isključuju mogućnost izgradnje ili dogradnje prihvatnih kapaciteta, ali uz posebne i strogo kontrolirane uvjete i mjere zaštite<sup>20</sup>.

Negativni utjecaj turizma na prostor i okoliš može se svesti na najmanju moguću mjeru samo upravljanjem njegovim razvojem, što podrazumijeva planiranje racionalnog i kontroliranog, odnosno ograničenog i usmjeravanog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša.

Nautičari posjećuju Hrvatsku zbog atraktivnosti njene obale, brojnih otoka i očuvanih neurbaniziranih zaljeva i uvala. Potrebno je da Hrvatska očuva sve prirodne ljepote koje su motivi dolaska nautičara uz uspostavu kvalitete usluga prihvata plovniha objekata, prije svega u lukama nautičkog turizma<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Ibidem

<sup>21</sup> Op.cit.

### 3. NAUTIČKI TURIZAM REPUBLIKE HRVATSKE

Hrvatska je sredozemna zemlja s razvedenom obalom i otocima po čemu je prepoznata u svijetu. Otočni arhipelag s više od tisuću otoka prepoznatljiv je tržišni znak hrvatskog turizma i komparativna prednost u razvoju. Upravo radi takvih prirodnih potencijala posebno vrijedan i uspješan dio hrvatskog turizma je nautički turizam. Nautički turizam kvalitetom u mnogim elementima ponude nije dosegnuo razinu vrijednosti prirodnog i povijesnog nasljeđa, kao ni prostorne mogućnosti razvoja, odnosno hrvatski nautički turizam još nije iskoristio sve svoje razvojne potencijale.

#### 3.1. POJAM, VRSTE I ULOGA MARINA

Pojam marina talijanskog je podrijetla, a označava “malu luku“ za prihvatanje rekreacijskih plovila<sup>22</sup>. Marina preuzima i objedinjuje sve nautičko-turističke usluge i sadržaje od gradnje, porinuća i popravka broda, do opskrbe nautičara rezervnim dijelovima, gorivom i hranom.

Do pojave marina te su usluge i sadržaje nudila brodogradilišta, luke za javni promet i trgovine. U suvremenoj marini broj sadržaja i usluga koje se nude nautičkom-turističkom tržištu, proširen je do te mjere da predstavlja krajnji domet nautičko-turističke ponude.

Marina je temeljna i najpoznatija vrsta luke nautičkog turizma. Za razliku od drugih nautičkih luka (sidrišta, privezišta i suhe marine), koje nude samo usluge veza i smještaja plovila na posebno uređenom prostoru, marine nude čitav skup drugih sadržaja i usluga kojima se povećava zadovoljstvo gostiju.

“Marina je posebna vrsta luke nautičkog turizma, koja u posebno uređenom i opremljenom vodenom i kopnenom prostoru i objektima, osim usluge veza i smještaja plovila, nudi brojne druge pomoćne i dodatne sadržaje i usluge koje su u stanju zadovoljiti probirljive zahtjeve i želje suvremene nautičko-turističke potražnje“<sup>23</sup>.

Usluge koje pružaju marine mogu se raščlaniti na<sup>24</sup>:

- Glavne – usluge veza
- Sporedne – priključci na struju i vodu, odlaganje smeća, administrativne usluge, pomoć pri spuštanju plovila u vodu i vađenju plovila iz vode, servis plovila,

<sup>22</sup> Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Split, Split, 2002., p. 220.

<sup>23</sup> Šamanović, J, op.cit., p. 221.

<sup>24</sup> Ibidem

opskrba nautičara rezervnim dijelovima, gorivom, živežnim namirnicama, sportskom opremom i drugim potrepštinama

- Dodatne usluge – usluge zabave, sporta i rekreacije

S obzirom na glavne osobine ili karakteristike koje posjeduju pojedine marine, mogu se razvrstati na odgovarajuće vrste. Kao kriterij za razvrstavanje najčešće se u praksi koristi<sup>25</sup>:

- Položaj akvatorija u odnosu na kopno
- Tip izgradnje
- Razina opremljenosti
- Vlasništvo
- Lokacija i veličina marine

S obzirom na položaj akvatorija u odnosu na kopneno okruženje, postoje četiri temeljna tipa marina i to su: otvoreni, poluuvučeni, uvučeni i potpuno uvučeni tip marine. Svaki od ovih tipova marine prilagođava se okolnom terenu i uvjetima izgradnje<sup>26</sup>.

Prema tipu izgradnje razlikuju se američki tip, atlantski te mediteranski tip marine. Američki tip marine karakterističan je po jedinstvenoj ( standardnoj) kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji, funkcionalnom razmještaju sadržaja, dobroj opremljenosti i efikasnoj organizaciji poslovanja. Atlantski tip marina, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstveni model izgradnje. Te su marine slabije opremljene i u prosjeku imaju manji kapacitet od američkih<sup>27</sup>. Stilovi izgradnje ovise o područjima, a mogu biti: piramidalni, stepenasti, ambijentalni i visoki. Mediteranski tip karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekta. Vezane su uz turističko naselje ili su često njegov dio. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjene su pretežito gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci.

Prema razini opremljenosti, marine se mogu podijeliti na<sup>28</sup>:

- Standardne, marine s osnovnom udobnošću
- Luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti
- Rekreacijske, s mogućnošću korištenja sportsko-rekreacijskih i zabavnih sadržaja

Prema vlasništvu marina može biti: privatna, komunalna i javna. Privatne marine su komercijalnog tipa čije vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i način vođenja

---

<sup>25</sup> Op.cit.

<sup>26</sup> Šamanović, J, op.cit., p. 223.

<sup>27</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Rijeka, Rijeka, 2006., p. 45.

<sup>28</sup> Kovačić, M., Dundović, Č.: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Rijeka, Rijeka, 2012., p. 26.

marine. Poduzetništvo u njima je na prvom mjestu. Komunalne marine su, u načelu, javne i njima upravljaju lučke uprave ili država putem lokalne zajednice. Namijenjene su uglavnom domicilnom stanovništvu koje prema njima gravitira. Javne marine su u vlasništvu državnih ili lokalnih vlasti<sup>29</sup>. Karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja te predstavljaju konkurenciju komercijalnim (privatnim) marinama. Najviše javnih marina ima u SAD-u.

U odnosu na lokaciju marina može biti: morska, jezerska, riječna i kanalska. Prema lokaciji luke nautičkog turizma možemo podijeliti i na: luke unutar područja grada i naselja te luka izvan područja grada i naselja.

Veličina marine u svezi je s nizom čimbenika kao što su lokacija, karakteristike terena, politika lokalnih vlasti, zahtjev tržišta, financijske mogućnosti poduzetnika i sl. Tako veličina marine varira od nekoliko desetaka vezova na maloj prirodnoj uvali, gdje se mogu nabaviti nužne stvari potrebne za život u obližnjem selu, do velikih marina s nekoliko tisuća vezova smještenih na prostranom akvatoriju i na kopnu izgrađenim brojnim klubovima, apartmanima, botelima, parkovima, servisima, trgovinama, kockarnicama, sportskim dvoranama i raznim drugim sadržajima.

U Europi se najčešće se grade marine kapaciteta između 300 i 500 vezova. Za Ameriku su karakteristične marine iznad 1000 vezova<sup>30</sup>.

Uloga marine u razvitku nautičkog turizma je presudna. Marine imaju društveno-ekonomsku funkciju i predstavljaju ne samo bitni već i ograničavajući čimbenik razvitka nautičkog turizma. Naime, lakše je kupiti brod nego za njega osigurati odgovarajući vez. Za izgradnju veza potrebno je naći prikladan prostor i potrošiti znatno više vremena, a često i novaca, nego za izgradnju plovila<sup>31</sup>. Unatoč činjenici da je trošak veza u marini, u odnosu na druge oblike smještaja plovila relativno visok, vlasnici radije koriste usluge marine. Prednost korištenja marine očituje se i u činjenici što vlasnik plovila nema potrebu često izvlačiti plovilo iz vode na kopno, te ima dodatne pogodnosti koje se odnose na besplatno parkiranje automobila unutar kompleksa marine, ostvaruje uštedu na izdacima za smještaj (boravi i spava na brodu), manja je vjerojatnost oštećenja plovila.

---

<sup>29</sup> Ibidem, p. 29.

<sup>30</sup> Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Split, Split, 2002., p. 226.

<sup>31</sup> Ibidem

### 3.1.1. Objekti infrastrukture luke nautičkog turizma

Objekte infra i suprastrukture luke nautičkog turizma čine: osnovni objekti (infrastruktura) koja omogućuje postojanje i funkcioniranje nautičke luke u svrhu obavljanja osnovne djelatnosti (usluge veza), objekti i struktura (suprastruktura) koji omogućuju obavljanje kompleksnih djelatnosti nautičke luke<sup>32</sup>. Glavni elementi projekta infrastrukture luke nautičkog turizma prema tome jesu: lukobran, operativna obala i obalni zid, gat, vez ili privez (vez u vodi i mjesto na kopnu), plovni put između redova privezišta, okretišta i ulaza u marinu.

Lukobran je građevinski objekt koji se nalazi na moru i spojen je s kopnom. Svrha lukobrana je da zaštiti akvatorij marine od utjecaja valova i morskih struja kako bi se adekvatno osigurali vezovi i sidrišta korisnika nautičkog turizma i umanjio rizik od oštećenja plovila. Oblik, veličina te broj lukobrana u uskoj su vezi s karakteristikama lokacije marine (dubinom vode, jačini valova, smjeru i jačini morske struje itd.)<sup>33</sup>.

Operativna obala odijeljena je od vodene površine obalnim zidom, te ima svrhu šetališta i prihvata plovila u komunalnoj luci. Obalni zid može se položiti na kopnu iza vodene linije, po vodenoj liniji i ispod vodene linije.

Gat je temeljni element svake marine, služi za privez plovila. Osim što se na njemu nalaze sredstva za privez plovila kao što su bitve, kolone i prstenovi, na njemu se još mogu naći priključci za struju i vodu<sup>34</sup>. Gatovi se mogu podijeliti na plutajuće (pontoni) i fiksne. Na odabir tipa gata koji se postavlja u marini utječu sljedeći čimbenici: dubina mora, visina plime i oseke i troškovi izgradnje.

Vez možemo definirati kao podjelu na vez u vodi i mjesto za smještaj plovila na kopnu. Kod projektiranja vezova u akvatoriju najvažniji je uvjet da vezovi budu okrenuti u smjeru morske struje. Broj vezova koji se projektiraju za akvatorij luke nautičkog turizma ovise o: veličini plovila, smještaju plovila i stupnju zaštićenosti marine od valova. Najmanju površinu veza zauzimaju plovila koja su u vezu između stupova u luci a najviše mjesta zauzimaju plovila koja se sidre na vlastito sidro ili "kulpo morto". Vezovi se mogu projektirati za privez jednog ili dva plovila tj. mogu biti jednostruki ili dvostruki. Vezove treba projektirati pod pravim kutom u odnosu na gat i rasporediti ih da budu jednakih širina te simetrični s obje strane glavnog gata.

---

<sup>32</sup> Kovačić, M., Dundović, Č.: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma, Rijeka, Rijeka, 2012., p. 75.

<sup>33</sup> Ibidem, p. 79.

<sup>34</sup> Op.cit.

Kod projektiranja i određivanja kapaciteta tj. broja vezova u luci, pretpostavlja se da se na jedan hektar vodene površine može izgraditi između 62-120 vezova, ovisno o tipu plovila tj. duljini<sup>35</sup>. Kod pružanja usluge smještaja plovila na kopnu (tzv. suhi vez), najvažnije je da se osigura odgovarajuća površina, odnosno skladišni prostor. Potrebno je i osigurati odgovarajuću opremu za dizanje i spuštanje plovila u more (navozi, dizalice, travel liftovi) te uređaji za prijenos i skladištenje plovila (viličari, prikolice vitla i sl.) Plovni put između redova vezova trebao bi iznositi od 1,25 do 1,75 metara i to u slučaju da jake struje otežavaju manevriranje plovila. Širina ulaza u luku treba biti najmanje 18 metara odnosno, 4x širina najšireg plovila koje može koristiti tu nautičku luku.

### **3.1.2. Kategorizacija luka nautičkog turizma u hrvatskoj**

Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 2008. godine, luke se razvrstavaju u sljedeće vrste<sup>36</sup>:

- Sidrište
- Odlagalište plovnih objekata
- Suha marina
- Marina

Sidrište je dio vodenog prostora opremljen opremom za privez plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Umjetna zaštita sidrišta izgradnjom valobrana nije dozvoljena, bez razlike na površinu akvatorija prirodne uvale.

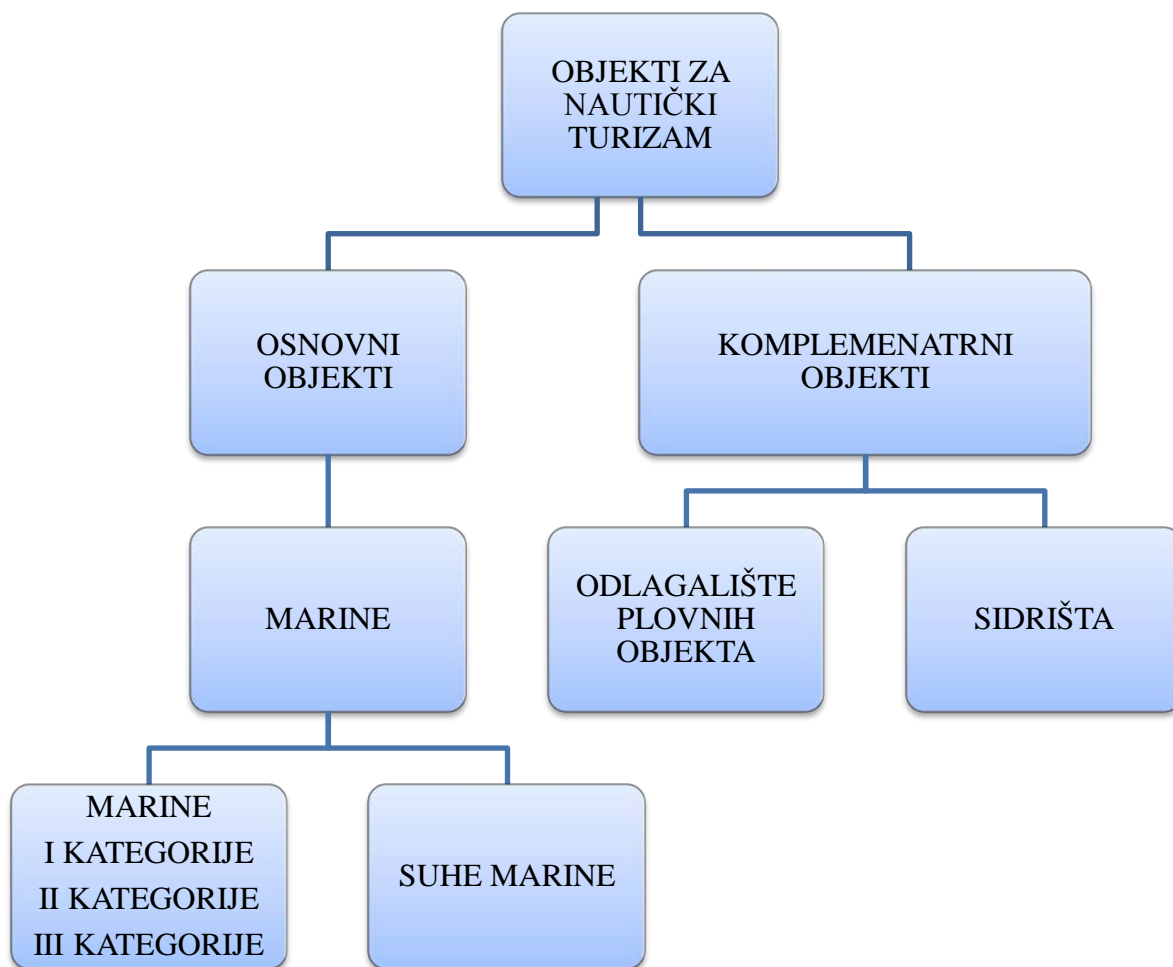
Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnih objekata. U odlagalištu plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnih objekata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

---

<sup>35</sup> Ibidem, p. 87.

<sup>36</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN 68/07, Zagreb, 12.06.2008.

## Shema 1. Razvrstaj luka nautičkog turizma



Izvor: Favro, S., Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, 2010., p.121.

Suha marina je dio obale, odnosno kopna, posebno ograđen i uređen za pružanje usluge ostave i čuvanje plovniha objekta, te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor ili iz vodenog prostora do suhe marine<sup>37</sup>. U suhoj marini mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu, moguće je pružati ugostiteljske usluge prehrane i pića.

Marina je dio vodenog prostora ili obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza i čuvanja plovniha objekta, te smještaj turista-nautičara u plovnim objektima, odnosno u smještajnim objektima marine. Marina je specijalizirana luka ili suvremeno

<sup>37</sup> Kesić, B., Jugović, A., op.cit., p. 122.



uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju<sup>38</sup>. Definira se i kao luka koja pruža usluge veza i čuvanja plovniha objekta, ali u njoj se mogu pružati i usluge održavanja i servisiranja koje obavljaju poduzetnici tih djelatnosti ili servisi smješteni u samoj marini ili izvan nje.

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma ne spominje privežišta iz razloga što je to jedna od važnijih kategorija infrastrukture za prihvat plovila kojom se omogućava privez plovila na pomorskom dobru (rivama, pontonima i dr.) uz mogućnost naplate korištenja vezova koncesijskim odobrenjem ili koncesijom. Privežište je dio vodenog prostora ili dio obale, uređen za pristajanje plovniha objekta i opremljen priveznim sustavom. Postojeće luke javnog prometa preuzimaju povremeno ili stalno funkciju luka nautičkog turizma, u kategoriji pristaništa. Uslijed nepredviđenog intenziteta javnog prometa u lukama županijskog i lokalnog značenja, u razvojnim programima se planira odrediti kapacitet pristaništa sa cca. 10 slobodnih vezova po svakoj pojedinoj lokaciji. Veći kapacitet vezova i bolja organizacija lučkog akvatorija postupno će pretvoriti luku javnog prometa u luku nautičkog turizma - turističku luku. Privežišta u javnim lukama, oko kojih su se na Mediteranu razvijali gradovi, posebno su privlačna za nautičare<sup>39</sup>.

Osim zakonske podjele, luke nautičkog turizma razlikuju se i s obzirom na korisnike i to<sup>40</sup>:

- Sportske luke (sportska društva)
- Komunalne luke (lokalno stanovništvo)
- Komercijalne luke (turisti, strani i domaći)

U lukama nautičkog turizma definirani su opći i posebni tehnički i drugi uvjeti koje luka mora ispunjavati, a odnose se na:

Opći minimalni uvjeti<sup>41</sup>:

- Ispravnost i funkcionalnost uređaja i opreme
- Opskrbu električnom energijom
- Opskrbu higijenski ispravnom vodom
- Usluge koje se pružaju u luci
- Prostorije za osobnu higijenu turista-nautičara

---

<sup>38</sup> Ibidem

<sup>39</sup> Favro, S., Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Split, 2010., p. 121.

<sup>40</sup> Ibidem, p. 122.

<sup>41</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN 68/07, Zagreb, 12.06.2008.

- Uređaje i opremu za zaštitu okoliša
- Protupožarnu zaštitu
- Zaposlenike
- Prostorije za osobnu higijenu zaposlenika

Posebne minimalne uvjete moraju ispunjavati pojedine luke nautičkog turizma ovisno o vrsti luke, a odnose se na:

- Obvezatnu strukturu uređenja i opreme
- Minimum usluga koje se u luci moraju pružati
- Minimum nadopunjujući usluga (trgovačkih, ugostiteljskih i drugih) koje luka mora osigurati turistima-nautičarima

### **3.1.3. Turističke usluge u lukama nautičkog turizma**

Prema Zakonu o turističkim djelatnostima propisane su djelatnosti i usluge za potrebu nautičkog turizma u lukama.

Turističke usluge u nautičkom turizmu su<sup>42</sup>:

- Iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima
- Iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising i sl.)
- Usluge skipera
- Prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu
- Usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.)
- Uređenje i pripremanje plovnih objekata
- Davanje različitih informacija nautičarima (vremenske prognoze, nautički vodiči)
- Škole jedrenja, obuke za skipere i vođe brodica

Navedene usluge pružaju se u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima nautičkog turizma.

---

<sup>42</sup> Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN 68/07 od 02.07.2007.

### 3.2. PRIRODNA OSNOVA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE

More i obalni prostor najznačajniji su prirodno-geografski elementi za razvoj nautičkog turizma. Pritom, prirodno-resursnu osnovu razvitka nautičkog turizma čine; prirodno-geomorfološke forme, kao reljef priobalnog prostora, hidrografski elementi, odnosno fizička, termalna i kemijska svojstva vode i klimatske osobine podneblja (temperatura zraka, oborine, vjetrovi, sunčanost/oblačnost i vlažnost zraka). Bogatstvo reljefnih oblika uvala i otoka jedan je od privlačnih elemenata nautičko-turističke navigacije i boravka. Razvedenost i prirodne ljepote obale omogućuju krstarenja, te pružaju dobra prirodna zakloništa<sup>43</sup>.

Republika Hrvatska smještena je uz istočne obale Jadranskog mora. Površina kopna je 56.542 četvorna kilometra, a površina teritorijalnog mora 31.067 četvornih kilometara. Hrvatska je pomorska zemlja s dugom poviješću i tradicijom pomorstva i turizma. Prirodna osnova za razvoj nautičkog turizma je Jadransko more s razvedenom obalom dužine 6.176 km, od čega 4.398 km pripada obali otoka, s ukupno 1.244 otoka, otočića i hridi, od kojih je naseljeno 50 otoka<sup>44</sup>. Jadransko more predstavlja jedinstven i vrlo osjetljiv morski ekosustav koji se po svojim hidrografskim, oceanološkim, biološkim, bio geografskim i ostalim osobinama razlikuje od ostatka Sredozemnog mora čiji je sastavni dio. Jadransko je more karakteristično zbog bogatstva života, čistoće, prozirnosti i krajolika. Upravo zbog svojih specifičnih osobina Jadransko more ima status posebne subregije u okviru Sredozemnog mora. Obalna područja također se odlikuju visokim stupnjem biološke raznolikosti, uključujući mnoge endemske vrste, posebno osjetljiva staništa i ekosustave<sup>45</sup>. Nautičarima su najprivlačnija područja pod različitim kategorijama zaštite kao istaknute prirodne vrijednosti zbog posebne krajobrazne i biološke raznolikosti: strogi rezervati, nacionalni parkovi, posebni rezervati, parkovi prirode, regionalni parkovi, spomenici prirode, značajni krajobrazi, park-šume, spomenici parkovne arhitekture<sup>46</sup>.

---

<sup>43</sup> Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Split, 2002., p. 35.

<sup>44</sup> Hrvatska.EU; <http://www.croatia.eu/article.php?lang=1&id=11> (15.06.2014.)

<sup>45</sup> Narodne Novine, Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske, Zagreb, 20. veljače 2009. [http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009\\_03\\_30\\_658.html](http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009_03_30_658.html) (26.06.2014.)

<sup>46</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., p. 7. ([www.mmpi.hr](http://www.mmpi.hr))

### 3.3. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Povijest nautičkog turizma može se povezati s poviješću pomorske plovidbe i navigacije, ali samo s onim brodskim putovanjima koja imaju turistički karakter. To proizlazi iz pretpostavke da su pomorska putovanja u prošlosti poduzimana, ne samo radi ratova, već i iz radoznalosti, avanturizma i zabave<sup>47</sup>. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj tekao je vrlo sporo sve do početka 80-tih godina 20.st. kada se osniva većina današnjih marina i udruga nautičara što povećava njenu popularnost. Razvoj nautičkog turizma u hrvatskoj između dva svjetska rata može se pratiti iz djelovanja tadašnje središnje putničke agencije "Putnik". Filijale navedene agencije duž obale organiziraju izlete i krstarenja duž obale, te prihvata stranih jahti i brodova na krstarenju<sup>48</sup>.

1965. godine u brodogradilištu Puntarac potpisan je prvi ugovor o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica. Od željezničkih tračnica izgrađeni su gatovi te postavljeni lanci i konopi za sidrenje. Na svakom je vezu instaliran priključak vode i struje. Do 1978. godine marina Puntarac posluje u sustavu brodogradilišta nakon čega započinje samostalno poslovati. Posebni doprinos razvoju nautičko-turističke ponude daje osnivanje Adriatic Croatia International Club-a (nekadašnji Adriatic Club Jugoslavija-ACY) 1982. godine sa sjedištem na Brijunima.

Zadatak ACI-a bio je da koordinira i financira izgradnju nautičkih objekata. To je uvjetovalo stvaranje prvog modernog, organizacijski i funkcionalno povezanog nautičkog-turističkog poduzeća na našoj obali<sup>49</sup>.

U razdoblju od samo dvije godine (1983.-1984.) izgrađeno je 16 marina (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab, Supetarska draga, Žut, Piškera, Vodice, Skradin, Jezera, Trogir, Split, Milna, Vrbovska i Palmižana). Kasnije su još izgrađene marine u Korčuli (1988.), Opatiji (1989.), Dubrovniku (1990.), Šimunima i Cresu (1992.-1993)<sup>50</sup>.

Agresija na Hrvatsku značajno je usporila snažniji razvoj nautičkog turizma čije su godišnje stope rasta dotada iznosile i preko 14%. U poslijeratnim godinama nautički turizam oporavljao se daleko brže od drugih turističkih grana. 1991. godine osnovana je Udruga hrvatskih marina, a zatim i 1994. Udruženje nautičkog turizma pri Hrvatskoj gospodarskoj komori, koje je imalo značajan utjecaj za bolje funkcioniranje i kvalitetniju

---

<sup>47</sup> Kovačić, M.: Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, Magistarski rad, Rijeka, 2004., p. 23.

<sup>48</sup> Brčić, A., Radić Lakoš, T.: Razvoj nautičkog turizma RH uz primjer Šibensko-kninske županije, pregledni rad, Šibenik, 2013., p. 2.

<sup>49</sup> Op.cit.

<sup>50</sup> Favro, S., Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Split, 2010., p. 139.

inozemnu promidžbu. 2006. godine osnovana je i Hrvatska udruga brodara radi zaštite i unaprjeđenja ekonomskih uvjeta poslovanja privatnih brodara i brodarskih poduzetnika, razvijanja posebne turističke ponude, razvijanja međusobne suradnje, očuvanja hrvatske brodogradnje, promicanja kulturnih, etničkih i nacionalnih interesa članova i Hrvatske<sup>51</sup>.

Hrvatska osim luka nautičkog turizma raspolaže i sa većim brojem manjih luka koje su pretežito klupske, komunalne i hotelske – kao sidrišta, privezišta i suhe marine koje se protežu duž jadranske obale. Pored mnogobrojnih zaljeva, uvala i plaža na obali, u hrvatskom akvatoriju nalazi se veliki broj otoka, otočića, hridi i grebena koji s obalom tvore brojne kanale, što pridonosi atraktivnosti plovidbe. Po uvjetima za turističku plovidbu i po kvaliteti prostora prikladnog za razvoj nautičkog turizma, hrvatska je obala među najboljima na Sredozemlju te svake godine bilježi rast u turističkom prometu.

### **3.4. KONKURENTNOST NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE NA SREDOZEMLJU**

Razmatranje konkurentnosti Hrvatske u nautičkom turizmu vezano je uz susjedne i druge zemlje u Sredozemlju, prije svega: Italiju, Francusku, Španjolsku, Grčku, Tursku, Crnu Goru i Sloveniju. Razvijeniije sredozemne zemlje kao što su Italija, Španjolska i Francuska imaju i razvijeniiju ponudu nautičkog turizma, ali i nedostatak koji se odnosi na privlačnost tj. razvedenost obale. Grčka, Turska i Hrvatska zemlje su sa izrazito privlačnom razvedenom obalom koja je bitan faktor izbora destinacije turista-nautičara. Može se reći da su Hrvatskoj u pogledu razvijenosti ponude najveći konkurenti Italija, Francuska i Španjolska, a u pogledu atraktivnosti obale Grčka i Turska. Slovenija i Crna Gora nisu stvarni konkurenti zbog skromnih kapaciteta i razmjerno kratke obale. Hrvatska teško može ozbiljnije konkurirati Francuskoj, Španjolskoj i Italiji ne samo zbog njihove nautičke infrastrukture, nego i zbog kvalitete te raznovrsnosti ukupne ostale turističke ponude.

---

<sup>51</sup> Ibidem

Analizom ocjena svih elemenata nautičke ponude Hrvatske, dobivenih anketom provedenom u okviru istraživanja TOMAS-Nautika, može se zaključiti<sup>52</sup>:

- Najveća prednost Hrvatske je u tzv. općim i socijalnim čimbenicima nautičke ponude – čistoći mora, ljepoti krajolika ekološkoj očuvanosti obale te osjećaju sigurnosti u zemlji
- Najveći nedostatak ukupne hrvatske nautičke ponude su posebni elementi ponude: ugostiteljska ponuda, kapacitet, opremljenost luka nautičkog turizma
- Glavna prednost Italije u odnosu na Hrvatsku je njena ugostiteljska ponuda te kapacitet i opremljenost luka nautičkog turizma
- Glavne prednosti Francuske i Španjolske u odnosu na Hrvatsku su gostoljubivost, ugostiteljska ponuda te ponuda luka nautičkog turizma (kapacitet, opremljenost i prostorni raspored
- Glavna prednost Grčke u odnosu na Hrvatsku je ugostiteljska ponuda te “vrijednost za novac“ ukupne nautičke ponude
- Turska predstavlja konkurenta Hrvatskoj nautičkoj ponudi u ugostiteljskoj ponudi, opremljenosti luka nautičkog turizma, “vrijednosti za novac“ ukupne nautičke ponude i dijelom u kapacitetu luka nautičkog turizma
- Slovenija ne predstavlja ozbiljnog konkurenta hrvatskoj nautičkoj ponudi, što je i razumljivo uzimajući u obzir duljinu obale

Hrvatska nautička ponuda konkurenta je ostalim zemljama Sredozemlja te nedvojbeno ima sve pretpostavke za daljnji kvalitetan i konkurentan razvoj, pod uvjetom da u budućnosti ne ugrozi osnovnu prirodnu razvoju osnovu.

---

<sup>52</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., p. 8. ([www.mppi.hr](http://www.mppi.hr))

### **3.5. PRIHVATNI KAPACITETI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE**

Luka nautičkog turizam je luka posebne namjene koja služi za prihvat i smještaj plovnih objekta, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovnim objektima. Prihvatni kapaciteti za nautičke plovne objekte smješteni su u lukama nautičkog turizma i na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet. Nautički vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni. Prihvatni kapaciteti su cjelogodišnji i sezonski. Usluge prijehvata plovila su iznajmljivanje stalnog i tranzitnog veza<sup>53</sup>. Luke nautičkog turizma nude osim usluge veza i ostale usluge koje čine sadržaje nautičke ponude; ugostiteljske, sportske, servisne i dr.

Od 106 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske 14 je suhih marina, 4 nerazvrstanih luka nautičkog turizma te 53 marine. Ukupna površina njihovih akvatorija je 3 287 064 m<sup>2</sup>. Iz tablice je vidljivo kako Primorsko-goranska županija prednjači u ponudi prihvatnih kapaciteta nautičkog turizma. Dubrovačko-neretvanska županija ima najmanje prihvatnih kapaciteta. Novim prostornim planovima (u planskom razdoblju do 2015. godine) povećati će se prihvatni kapaciteti nautičkog turizma razmjerno planiranim prostornim planovima županija.

---

<sup>53</sup> Ibidem, p. 12.

**Tablica 1. Luke nautičkog turizma u 2013. godini po županijama**

Županija	Ukupno	Sidrište	Privezište	Suha marina	Marina	Nerazvrstane luke nautičkog turizma
<b>Republika Hrvatska</b>	106	22	13	14	53	4
<b>Primorsko- goranska</b>	32	10	5	7	10	-
<b>Zadarska</b>	23	9	3	3	8	-
<b>Šibensko- kninska</b>	14	1	-	1	11	1
<b>Splitsko- dalmatinska</b>	17	2	2	2	11	1
<b>Istarska</b>	14	-	2	-	12	-
<b>Dubrovačko - neretvanska</b>	6	-	1	1	2	2

Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavoda za statistiku ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)) 22.06.2014.



**Tablica 2. Hrvatske marine po kategorijama**

<b>Marine</b>					
<b>Županija</b>	<b>Suha marina</b>	<b>Marina I. kategorije</b>	<b>Marina II. kategorije</b>	<b>Marina III. kategorije</b>	<b>Marina kategorizirana i označena sidrima</b>
<b>Primorsko-goranska</b>	7	1	3	3	3
<b>Zadarska</b>	3	-	4	4	-
<b>Šibensko-kninska</b>	1	2	4	5	-
<b>Splitsko-dalmatinska</b>	2	-	5	3	2
<b>Istarska</b>	-	3	6	2	1
<b>Dubrovačko-neretvanska</b>	1	-	2	-	-
<b>Sveukupno</b>	14	6	24	17	6

Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavoda za statistiku ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)) 22.06.2014.

**Tablica 3. Kapacitet vezova luka nautičkog turizma i mjesta na kopnu prema županijama u 2013.godini**

Županija	Smještaj plovila na moru	Smještaj plovila na kopnu	Površina akvatorija u m <sup>2</sup>	Površina prostora na kopnu m <sup>2</sup>
<b>Primorsko-goranska</b>	1652	1803	817802	188563
<b>Zadarska</b>	2332	1221	868761	152586
<b>Šibensko-kninska</b>	2591	938	605815	136391
<b>Splitsko-dalmatinska</b>	1518	503	258810	77760
<b>Istarska</b>	2866	802	626115	163807
<b>Dubrovačko-neretvanska</b>	508	206	100761	80715

Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavoda za statistiku (www.dzs.hr) 22.06.2014.

Sveukupna površina akvatorija iznosi 3 278 064 m<sup>2</sup>. Broj vezova ukupno 16 940, od toga za plovila do 6 metara 727, od 6-8 metara 1446, 8-10 metara 2900, 10-12 metara 4569, 12-15 metara 4350, 15-20 metara 2322 i više od 20 metara 626. Dužina razvijene obale za privez plovila je 63110 metara. Ukupan broj mjesta za smještaj plovila na kopnu je 5473 mjesta, ukupna površina prostora na kopnu 799 822 m<sup>2</sup>, od toga natkrivenog prostora (hangar) 8876 metara kvadratnih<sup>54</sup>.

<sup>54</sup> Državni zavod za statistiku, www.dzs.hr (22.06.2014.)

### 3.6. POTRAŽNJA PRIHVATNIH KAPACITETA U NAUTIČKOM TURIZMU

Potražnja prihvatnih kapaciteta čini: broj plovnih objekata na stalnom vezu (u moru i na kopnu), struktura plovnih objekata na stalnom vezu prema zastavi, broj plovnih objekata u tranzitu i njihova struktura prema vrsti plovnih objekata koji su se koristili vezom u moru, struktura plovnih objekata u tranzitu prema zastavi, sezonalnost, te broj dolazaka i noćenja nautičara, njihova struktura prema emitivnim zemljama, udio stalnih nautičara kao i broj izdanih odobrenja za plovidbu stranih plovnih objekata teritorijalnim morem za razdoblje od jedne godine te njihova struktura prema dolascima<sup>55</sup>.

Tržišna ispitivanja nautičkog tržišta provode se pretežito s ciljem stjecanja informacija o potražnji kako bi se neki proizvod mogao bolje prilagoditi zahtjevima i željama nautičarima-turistima i istodobno dobro pozicionirati u odnosu na konkurenciju. Nautičari kao turistički potrošači specifičan su segment nautičkog tržišta i stoga je bolje poznavanja njih samih od izuzetne važnosti za planiranje razvoja ovog oblika turizma. Informacije o nautičarima važne su zbog sljedećih osnovnih razloga<sup>56</sup>:

- Planiranje razvoja, odnosno, kvalitetne ponude usklađene s potrebama nautičara. Istraživanja se provode u svrhu saznanja ukupne potrošnje nautičara, strukture potrošnje, potrošnje u marini i izvan nje. Također, dosad sakupljene informacije daju uvid o stavovima nautičara kada se radi o ponudi turističkog mjesta u kojem se marina nalazi (koje su usluge relevantne nautičarima, interesi i aktivnosti, slobodno vrijeme, kojim su elementima ponude u marinama najzadovoljniji te s kojima nezadovoljni)
- Usporedbe s drugim turističkim segmentima. Današnje spoznaje na razini Hrvatske omogućuju komparativnu analizu pojedinih obilježja nautičara kao segmenta s ostalim segmentima- kongresnim turizmom i klasičnim odmarališnim turizmom. Ovim informacijama se pomaže u planiranju i drugih specifičnih turističkih proizvoda, omogućuj saznanje o ostvarenim prednostima i nedostacima razvoja ovog oblika turizma, kao i strateško planiranje marketinga turizma Hrvatske

---

<sup>55</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., p. 14. (www.mppi.hr)

<sup>56</sup> Gračan D., Alkier Radnić R., Uran M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Opatija, 2011., p. 316

- Usporedba s drugim turističkim destinacijama koje razvijaju nautički turizam. Konkurencija u turizmu izuzetno je jaka i ne mimoilazi ni nautički turizam, stoga je nužno slijediti kvalitativne trendove u potražnji i odgovarajuće pozicionirati turistički proizvod, konkurirati ne cjenovnim elementima ponude i postići prestiž na međunarodnom tržištu te time umanjiti značaj konkurencije

**Tablica 4. Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u 2013. godini (vez na moru)**

Prema zastavi plovila	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo
<b>Austrija</b>	1282	738	23
<b>Belgija</b>	29	21	1
<b>Češka</b>	82	56	4
<b>Finska</b>	3	8	-
<b>Francuska</b>	17	67	3
<b>Hrvatska</b>	1677	2615	164
<b>Italija</b>	474	215	5
<b>Izrael</b>	-	5	-
<b>Mađarska</b>	93	55	1
<b>Nizozemska</b>	62	69	5
<b>Norveška</b>	7	21	-
<b>Njemačka</b>	929	922	11
<b>Poljska</b>	51	35	2
<b>Rusija</b>	4	4	1
<b>SAD</b>	241	99	4
<b>Slovačka</b>	108	42	6
<b>Slovenija</b>	282	350	8
<b>Švedska</b>	4	38	-
<b>Švicarska</b>	34	39	2
<b>Ujedinjena Kraljevina</b>	124	192	4
<b>Ostale europske zemlje</b>	88	43	1
<b>Ostale izvaneuropske zemlje</b>	80	53	2

Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavoda za statistiku ([www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)) 22.06.2014.

Ukupan broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u 2013. godini iznosio je 13735 plovila od kojeg 11 605 plovila za koja je korišten vez na moru i 2 130 plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu. Prema vrsti plovila na stalnom vezu koja su

se koristila vezom u moru 48,86% su motorne jahte, 49% su jahte na jedra te 2,14% su ostali plovni objekti. Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (38,4%), Austrije (17,6%), Njemačke (16%), Slovenije (5,5%), Italije (6%) te SAD-a (3%) što zajedno čini 86,5% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.

S obzirom na razvitak i dinamičnost nautičkog turizma, od velike je važnosti kontinuirano i sustavno praćenje svih pokazatelja nautičke ponude i potražnje. Državni zavod za statistiku u obliku statističkih ljetopisa sustavno provodi, prati i evidentira fizičke pokazatelje prometa nautičkog turizma Hrvatske. Nadalje, Institut za turizam svojim istraživanjem Tomas Nautika utvrđuje profile nautičara koji posjećuju Hrvatsku, omogućava i donošenje zaključaka o trendovima nautičke turističke potražnje i ukazuje na razliku u obilježavanju različitih segmenata nautičke potražnje<sup>57</sup>.

**Tablica 5. Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2013. godini**

Prema zastavi plovila	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo
<b>Austrija</b>	6870	6192	376
<b>Belgija</b>	451	436	14
<b>Češka</b>	492	519	23
<b>Finska</b>	35	162	4
<b>Francuska</b>	510	1551	48
<b>Grčka</b>	46	135	8
<b>Hrvatska</b>	12 686	67 579	4 403
<b>Italija</b>	13 334	17 211	390
<b>Izrael</b>	2	40	-
<b>Mađarska</b>	970	431	15
<b>Nizozemska</b>	729	902	40
<b>Norveška</b>	109	227	6
<b>Njemačka</b>	10 969	9 106	422
<b>Poljska</b>	372	647	16
<b>Rusija</b>	83	51	1
<b>SAD</b>	1 088	954	43
<b>Slovačka</b>	322	456	20
<b>Slovenija</b>	3 123	3 505	144
<b>Švedska</b>	83	456	8

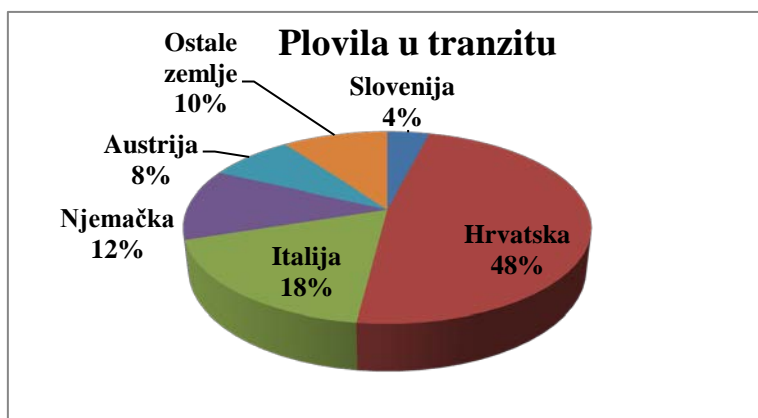
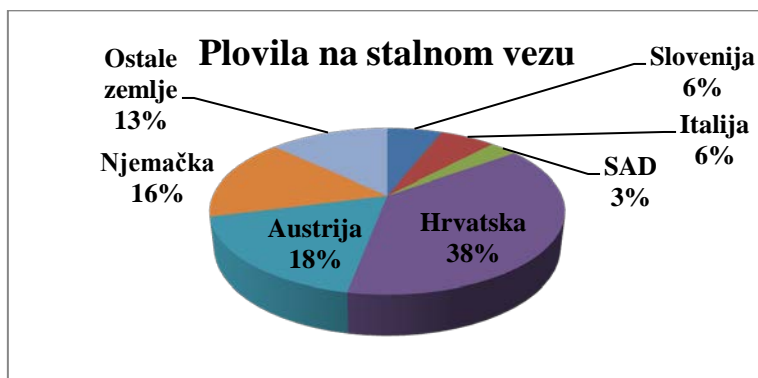
<sup>57</sup> Gračan D., Alkier Radnić R., Uran M., op.cit., p. 316.

Švicarska	314	429	3
Ujedinjena Kraljevina	1 564	1 830	71
Ostale europske zemlje	866	818	31
Ostale izvaneuropske zemlje	1209	1187	98

Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavoda za statistiku (www.dzs.hr) 22.06.2014.

Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2013. godini iznosio je 182 921, od kojeg je 177 254 plovila za koje je korišten vez na moru i 5667 plovila za koje je korišteno mjesto na kopnu. Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom na moru 31,7% su motorne jahte, 64,8% su jahte na jedra te 3,5% su ostala plovila. Prema zastavi plovila najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (47,8%), Austrije (7,6%), Njemačke (11,8%), Slovenije (3,8%), Italije (17,5%), što zajedno čini 88,5% od ukupnog broja plovila u tranzitu.

**Grafikon 1. Struktura plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila u 2013. godini**



Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavod za statistiku, statistički ljetopis 2013. 22.07.2014.

**Tablica 6. Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a za 2012.-2013. godinu**

	2012.	2013.
<b>Republika Hrvatska</b>	659.990	686 660
<b>Iznajmljivanje vezova</b>	487.776	504 746
<b>Stalni</b>	393.007	403 887
<b>Tranzitni</b>	94.769	100 859
<b>Servisne usluge</b>	50.902	48 974
<b>Ostali prihodi</b>	121.312	132 940

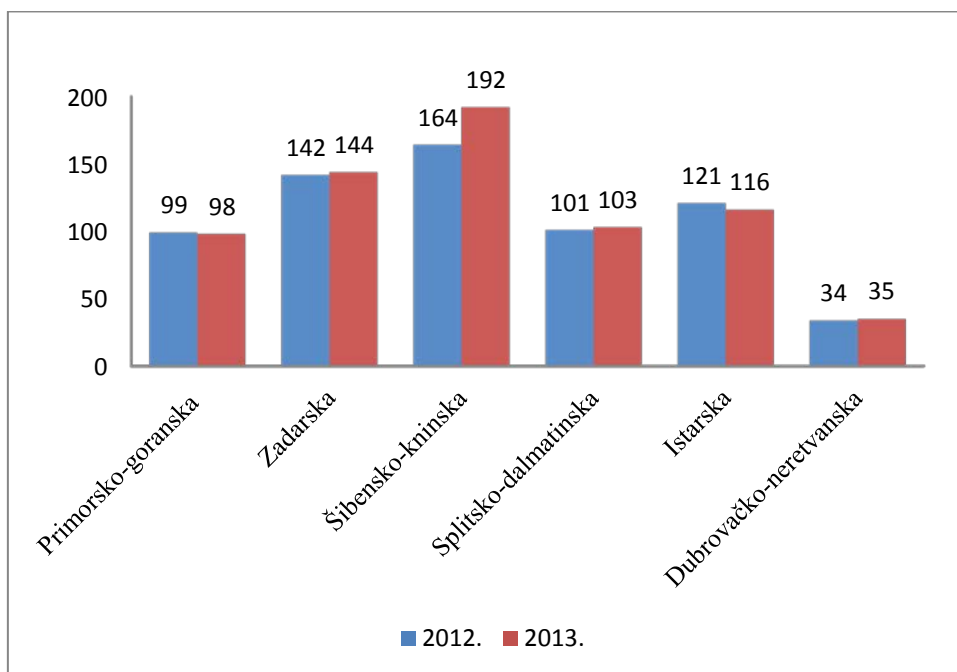
Izvor: Pripremio student prema podacima Državnog zavoda za statistiku (www.dzs.hr) 23.06.2014.

Nautički turizam ostvaruje dobre financijske učinke za gospodarstvo, koji bilježe rast od oko 10% godišnje. Utrka za dobrom zaradom od nautičkog turizma mogla bi se oteti kontroli ukoliko se paralelno s njegovim razvojem ne odrede jasni ciljevi, a to su<sup>58</sup>:

- Održivo korištenje i upravljanje resursima
- Pojednostavljenje administrativnih procedura (koncesioniranje)
- Uspostava integralnog upravljanja sustavom nautičkog turizma
- Gospodarski rast potaknut financijskim učincima nautičkog turizma s planiranim prihodom u 2018. Godini od oko 15 milijardi kuna.

<sup>58</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009-2019., Zagreb, 2008., p. 36.

**Grafikon 2. Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma bez pdv-a za 2012.-2013. godinu**



Izvor: Državni zavod za statistiku, statistički ljetopis 2013. (www.dzs.hr)

U Hrvatskoj je 2013. godine, u 106 luka nautičkog turizma ostvareno 686 660 milijuna kuna prihoda (bez PDV-a) što je oko 12% više nego u godini prije, kad je ostvareno 659 990 milijuna kuna. Većinu ukupnog prometa nautičkih luka 73,50% ili 504 746 milijuna kuna ostvareno je iznajmljivanjem vezova, u odnosu na 2012. prihod je veći za 4%.



### 3.7. KONKURENTSKI POLOŽAJ NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE

Nautički turizam dokazao se kao jedan od najprofitabilnijih i najperspektivnijih segmenata turizma koji se razvijaju na području Hrvatske. Sadašnje stanje nautičkog turizma Hrvatske može se prikazati sučeljavanjem njegovih prednosti i nedostataka.

Pozitivne karakteristike nautičkog turizma Hrvatske čine pretpostavke za daljnji kvalitativno i kvantitativno jači razvoj. Osnovne pozitivne karakteristike nautičkog turizma Hrvatske su<sup>59</sup>:

- Dobar i povoljan zemljopisni položaj i reljef mora
- Dobri nautički uvjeti
- Pogodnost plovidbe
- Povoljne prirodne odlike
- Postojeći kapaciteti “male“ brodogradnje i industrije (iako nedovoljno razvijene)
- Postojeće turističke infra i suprastrukture te kapaciteta iz tercijarnih i drugih djelatnosti
- Povoljnosti lokacija za gradnju turističkih luka i drugih nautičko-turističkih kompleksa
- Pomorske i druge ambijentalne vrijednosti
- Rekreacijske i športske mogućnosti
- Prometne veze
- Povijesni, kulturni i tradicionalni elementi
- Društvene organizacije i aktivnosti
- Mentalitet ljudi, njihova gostoljubivost

Uz sve navedene prednosti koje nautički turizam ima, javljaju se i nedostaci. Da bi uspješno konkurirali na tržištu nedostatke je potrebno svesti na minimum. U nastavku se navode negativni činioci, nedostaci nautičkog turizma i ograničavajući faktori razvoja nautičkog turizma.

---

<sup>59</sup> Gračan D., Alkier Radnić R., Uran M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Opatija, 2011., p. 310.

Negativni činioci, nedostaci i ograničavajući faktori razvoja nautičkog turizma<sup>60</sup>:

- Sezonski karakter aktivnosti u nautičkom turizmu
- Okupacija mora i obale, uzurpacija obala
- Zagađivanje mora naftom i njezinim derivatima
- Zagađenje mora otpadnim vodama i materijama
- Devastacija bioloških bogatstva mora
- Zagađenje mora raznim otpacima i nečistoćama
- Uništavanje ribljeg i vodenog bogatstva
- Bavljenje športskim i privrednim ribolovom nedopuštenim sredstvima, u zabranjenim zonama i u nedopušteno vrijeme
- Smanjena sigurnost ljudskog života na moru
- Podmorska “istraživanja“ i neovlašteno prisvajanje biološkog i arheološkog blaga iz mora
- Nestajanje turističkih oaza mira i tišine
- Devastacija i degradacija krajolika i ambijenta radi izgradnje i korištenja objekta u nautičkom turizmu i “pomicanje“ obala
- Privatizacija obale
- Okupacija plaža i drugih pomorskih dobra i opasnost koja se tom prilikom javlja od plovila
- “Divlje“ pristajanje i posljedice koje od toga proizlaze
- Razne druge negativne posljedice koje se pojavljuju pri korištenju mora i plovidbe (sudari na moru, utapanja, bolesti i sl.)

Nautički turizam donosi negativne implikacije prvenstveno na okoliš i ekološke ravnoteže određenih morskih područja. Pozitivne efekte ostvaruje na lokalnoj razini na obali i otocima. Kao i svaki drugi oblik turizma potrebna mu je pomoć mnogih djelatnosti koje su direktno i indirektno vezane za njegov razvoj. Na taj način dolazi do razvoja, ali i rasta zaposlenosti u djelatnostima koje su direktno ili indirektno povezane uz nautički turizam (trgovina, promet, ugostiteljstvo i td.).

---

<sup>60</sup> Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija, Zadar, 1987., p. 63.

**Tablica 7. Prednosti i nedostaci nautičkog turizma Hrvatske**

PREDNOSTI	NEDOSTATCI
Prirodne ljepote, čisto more	Nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma
Razvedena obala	Nedostatak vezova za veće jahte
Povoljna klimatska obilježja	Sadržaj ponude u marinama i razina usluge
Prirodne atrakcije	Razina tehničke usluge u marinama
Biološka raznolikost	Izražena sezonalnost potražnje
Ekološki očuvan krajolik i podmorje	Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga
Neizgrađenost obale	Vrijednost za novac
Osobna sigurnost	Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada
Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta)	Nedovoljna educiranost
Prometna povezanost/dostupnost	Nedostatak obrazovnih/strukovnih institucija
Prateća turistička infrastruktura	Neusklađenost zakonskih propisa
Tradicija u turističkoj djelatnosti	Administrativne prepreke
Gostoljubivost	Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma
Kvalificirani kadrovi	Nepovezanost elemenata sustava
Nautička infrastruktura	
Pomorska tradicija	
Visokoškolsko obrazovanje za pomorstvo i turizam	
Mogućnost proširenja postojećih luka i lučica	
Prostrane mogućnosti za izgradnju novih luka i lučica nautičkog turizma	

Izvor: Studija razvoja nautičkog turizma RH, Hrvatski hidrografski institut sa suradnicima, Zagreb, 2006., p. 95-96

**Tablica 8. Prilike i prijetnje nautičkog turizma Hrvatske**

PRILIKE	PRIJETNJE
Rast potražnje u turizmu u svijetu	Nekontrolirani razvoj nautičkog turizma
Trendovi u turizmu	Zagađenje okoliša
Hrvatska postaje sve popularnija destinacija	Preizgrađenost obale
Otvaranje novih tržišta	Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja bioraznolikosti
Unaprjeđenje prometne dostupnosti	Politička nestabilnost regije
Klimatski uvjeti za produženje sezone	Poremećaji na emitivnim tržištima
Stabilnost u regiji	Neodgovarajuća privatizacija
Razvoj domaće male brodogradnje	Politička nestabilnost regije, terorizam
Razvoj ekoturizma, strana ulaganja	

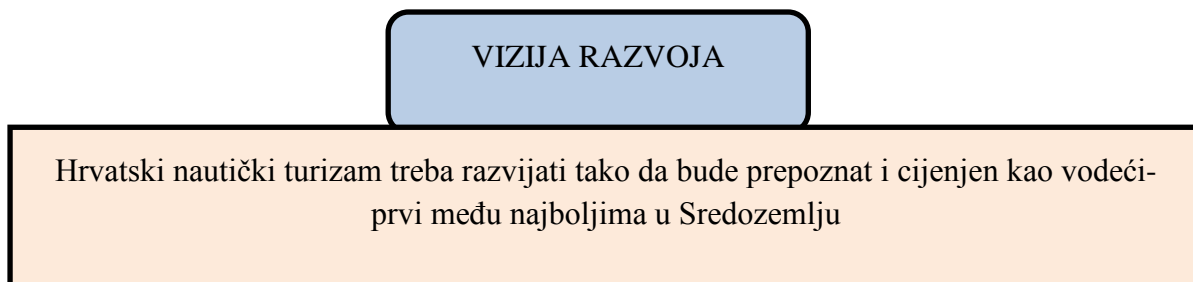
Izvor: Studija razvoja nautičkog turizma RH, Hrvatski hidrografski institut sa suradnicima, Zagreb, 2006., p. 95-96

Prikazana SWOT matrica jasno upućuje na jake i slabe točke hrvatskog nautičkog turizma. Potreba turista u današnje vrijeme jest maknuti se od stresne svakodnevnice te doživjeti avanturu u ponovnom povratku čovjeka prirodi. Ekološki očuvane destinacije, bez većih intervencija po okoliš postaju najtraženije. Hrvatska obala obiluje netaknutom prirodom što je zasigurno stavlja u prednost pred drugim destinacijama nautičkog turizma na Mediteranu. U razvoju nautičkog turizma bitno je primijeniti model održivog razvoja kako bi se sačuvala priroda te samim time i nautičko-turistička atraktivnost Hrvatske nautičke destinacije.

### 3.8. STRATEGIJA RAZVOJA NAUČKOG TURIZMA HRVATSKE

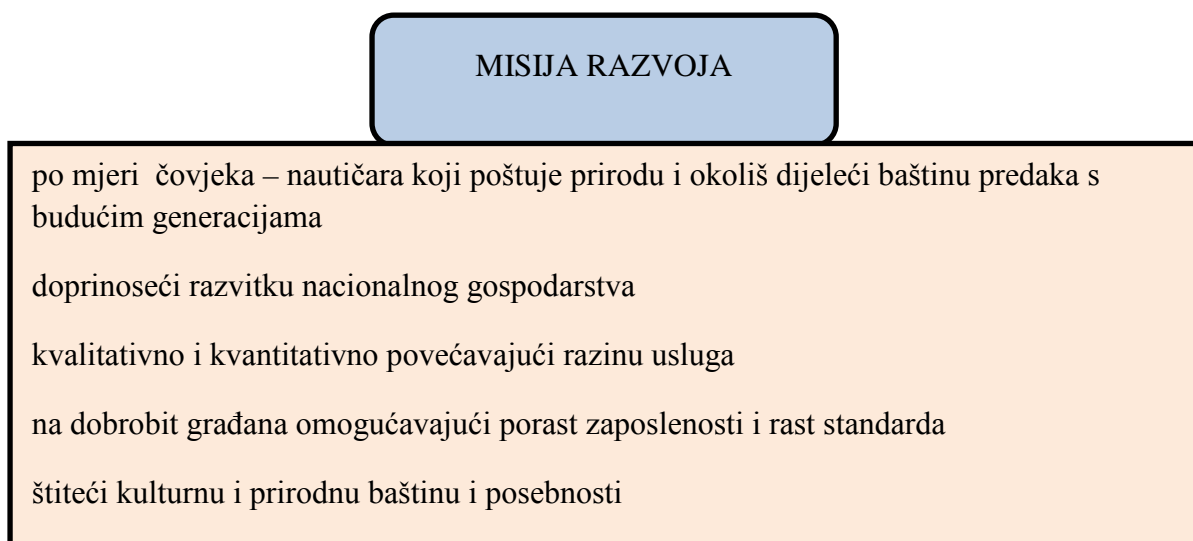
Veliki iskorak u razvoju nautičkog turizma Hrvatske učinjen je izradom Studije razvoja nautičkog turizma (2006.godine), jer se upravo iz nje razvila i Strategija razvoja nautičkog turizma Hrvatske (2008.godine).

#### Shema 2. Vizija razvoja nautičkog turizma Hrvatske



Izvor: Pripremio student prema Strategiji nautičkog turizma Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.

#### Shema 3. Misija razvoja nautičkog turizma Hrvatske



Izvor: Pripremio student prema Strategiji nautičkog turizma Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.

Na temelju određene vizije i misije razvoja nautičkog turizma, izvedeni su i strateški ciljevi te je donesen i Akcijski plan za provedbu strategije, u kojem su zacrtane sve mjere i aktivnosti koje je potrebno poduzeti kako bi se ostvarili strateški ciljevi<sup>61</sup>:

<sup>61</sup> Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., www.mppi., p. 31.-41.

1. Strateški cilj: održivo korištenje i upravljanje resursima
  - a) Prostor i okoliš (kapacitet, zaštićena područja - prirodna, kulturna,...)
    - Mjera: zaštita okoliša i prirodnih i kulturnih vrijednosti otoka i priobalja
    - Mjera: izrada modela koji će produžiti sezonu korištenja resursa u nautičkom turizmu
    - Mjera: u postupku odabira potencijalnih lokacija luka nautičkog turizma u prirodno i kulturno vrijednim lokalitetima osobito u nacionalnim parkovima i parkovima prirode primijeniti dodatne kriterije odabira lokacija temeljene na instrumentima zaštite okoliša i prirode te prostornog planiranja
    - Mjera: povećanje opće razine opremljenosti komunalne i druge infrastrukture u priobalju i na otocima
  - b) nautička infrastruktura (luke nautičkog turizma, brodogradilišta, luke otvorene za javni promet)
    - Mjera: proširenje ukupnih kapaciteta luka nautičkog turizma i luka otvorenih za javni promet
    - Mjera: planiranje izgradnje novih luka nautičkog turizma
    - Mjera: okolišu prikladna gradnja
  - c) usluge u nautičkom turizmu (iznajmljivanje plovniha objekata – jahti i brodica - čarter, organizacija kružnih i jednodnevnih izleta, održavanje i popravak plovniha objekata u okviru luka nautičkog turizma i brodogradilišta, usluge vođenja plovniha objekata, snabdijevanje nautičara, usluge informiranja nautičara, usluge osposobljavanja i edukacije sudionika u nautičkom turizmu i druge usluge za potrebe nautičkog turizma)
    - Mjera: povećanje razine usluga u nautičkom turizmu
    - Mjera: organiziranje manifestacija koje doprinose promidžbi nautičkog turizma
    - Mjera: Podizanje razine kvalitete usluga i sadržaja u lukama nautičkog turizma i u nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet, te u njihovom okruženju
    - Mjera: Izrada kreativnih programa za nautičare
2. Strateški cilj: revidiranje prostorno-planskih dokumenata za realizaciju scenarija umjerene izgradnje novih prihvatnih kapaciteta
  - Mjera: donošenje odgovarajućih dokumenata prostornog uređenja za planiranu izgradnju, uvažavajući instrumente zaštite okoliša, posebice stratešku procjenu utjecaja na okoliš

3. Strateški cilj: povećanje prihvatnih kapaciteta sanacijom, rekonstrukcijom i revitalizacijom postojećih luka (povijesne luke u urbanim sredinama, napuštene vojne luke, proširenje luka nautičkog turizma radi prihvata velikih jahti)
  - Mjera: usmjeravanje investicija nautičkog turizma u smislu proširenja postojećih luka otvorenih za javni promet radi prihvata nautičkih plovnih objekata, posebice velikih jahti
  - Mjera: osiguranje prepoznatljivosti lokacije kroz izgradnju, uređenje i revitalizaciju tradicionalnih lokacija na kojima domicilno stanovništvo drži svoje brodice
4. Strateški cilj: uspostava sustava nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom
  - Mjera: stalno unapređivanje svih elemenata sustava sigurnosti plovidbe na moru u svrhu stvaranja što boljih uvjeta za sigurnu plovidbu i zaštitu morskog okoliša od nezgoda i opasnosti koje prijete s brodova, jahti i brodica
  - Mjera: informatičko umrežavanje u sustav upravljanja pomorskim prometom svih subjekata i sudionika nautičkog turizma
  - Mjera: Unaprjeđivanje mjera za zaštitu i spašavanje nautičara
5. Strateški cilja: opremanje i nadzor plovnih objekata i luka nautičkog turizma uređajima i opremom za zaštitu mora od onečišćenja
  - Mjera: primjena sustava upravljanja okolišem ISO 14000 i ISO 9000 – uspostavljanje nadzora nad kvalitetom (certifikati) u području nautičkog turizma
  - Mjera: donošenje propisa za ugradnju i korištenje spremnika za otpadne vode u plovilima, te za uređaje za pražnjenje spremnika u lukama, kao i nadzor tih postupaka
6. Strateški cilj: uspostava integralnog upravljanja sustavom nautičkog turizma (informatizacija s bazom podataka i registrom pomorskog dobra)
  - Mjera: definiranje i formiranje baze podataka potrebne za upravljanje i nadzor nad sustavom nautičkog turizma
  - Mjera: usklađivanje metodologija i formiranje statističko-dokumentacijske osnove za praćenje ukupnih gospodarskih učinaka sustava nautičkog turizma
  - Mjera: uspostavljanje učinkovite informacijske komunikacije na svim razinama. Provođenje informatičke integracije sustava i razvijanje informatičke mreže preko Jadrana
7. Strateški cilj: pojednostavljenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva

- Mjera: model kontrole složenih administrativnih procedura i primjerenosti zakonske regulative u nautičkom turizmu
  - Mjera: primjena suvremene organizacije poslovanja, usklađene sa zahtjevima međunarodnih normi u području nautičkog turizma
  - Mjera: primjena propisa i njihova evaluacija u odnosu na carinske i druge propise vezane za boravak nautičara
  - Mjera: Primjena modela javno-privatnog partnerstva
8. Strateški cilj: povećanje proizvodnje plovnih objekata za nautički turizam u hrvatskim brodogradilištima – razvoj klastera nautičkog turizma
- Mjera: poticanje razvoja proizvodnje plovila i opreme za nautičare (na kontinentu i u brodogradilištima na obali)
  - Mjera: programi oživljavanja tradicionalnih zanata i vještina koje izumiru, a osobito izgradnje tradicionalnih brodica (kalafati i brodograditelji)
9. Strateški cilj: poticanje razvitka postojećih i izgradnja novih remontnih i servisnih centara
- Mjera: izrada razvojne studije
  - Mjera: program zapošljavanja lokalnog stanovništva u djelatnostima nautičkog turizma
10. Strateški cilj: jačanje konkurentnosti svih subjekata nautičkog turizma
- Mjera: promicanje izvrsnosti hrvatskog pomorstva
  - Mjera: povećanje stupnja obrazovanja domicilnog stanovništva
  - Mjera: izrada programa za oživljavanje gospodarstva na otocima i u priobalju
11. Strateški cilj: primjena novih tehnologija i ekoloških standarda
- Mjera: Implementacijom novih tehnologija i ekoloških standarda zaštititi posebne prirodne vrijednosti, biološku raznolikost i okoliš
  - Mjera: podizanje svijesti o ekološkoj kulturi poboljšanjem informiranja i sudjelovanja javnosti
  - Mjera: Ustroj Eko patrola na razini lokalne samouprave
12. Strateški cilj: uspostava sustava kontinuiranog obrazovanja sudionika u nautičkom turizmu
- Mjera: Obrazovanje sudionika u nautičkom turizmu
  - Mjera: Poticanje razvoja programa pri edukacijskim ustanovama za potrebe nautičkog turizma
  - Mjera: Stvaranje ozračja privlačnosti rada u nautičkom turizmu



## 4. ODRŽIVI RAZVOJ

Pojam održivog razvoja nastao je kao rezultat razvoja ekološke misli i njezine primjene u praksi. Održivi razvoj je okvir za oblikovanje politika i strategija kontinuiranog gospodarskog i socijalnog napretka, bez štete za okoliš i prirodne izvore bitne za ljudske djelatnosti u budućnosti. Oslanja se na ambicioznu ideju prema kojoj razvoj ne smije ugrožavati budućnost dolazećih naraštaja trošenjem neobnovljivih izvora i dugoročnim devastiranjem i zagađivanjem okoliša.

### 4.1. POJMOVNO ODREĐENJE ODRŽIVOG RAZVOJA

Pojam održivog razvoja spominje se davne 1713. godine. Prvobitno je bio vezan za održavanje šuma. Ovaj pojam prvi upotrebljava Karlo Carlivitz koji je održivo šumarstvo vezao uz prosječnu i novo zasađenu količinu drveća. Koncept ovog autora na području Hrvatske svojom uredbom o šumarstvu primijenila je carica Marija Terezija. Nažalost taj koncept nije uvijek poštivan u šumarstvu pa je do danas na zemlji nestalo gotovo 30% ukupne površine šuma<sup>62</sup>.

Prije četrdesetak godina počelo se uviđati kako je nemoguće imati zdravo društvo i kvalitetno gospodarstvo u svijetu u kojem postoji toliko siromaštva i narušavanja okoliša. Gospodarski razvoj ne može se zaustaviti, no valja mu promijeniti smjer, kako bi postao manje poguban po okoliš i društveni razvoj.

Koncept održivog razvoja podrazumijeva proces prema postizanju ravnoteže između gospodarskih, socijalnih i ekoloških zahtjeva kako bi se osiguralo “zadovoljenje potreba sadašnje generacije bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da zadovolje svoje potrebe“<sup>63</sup>.

---

<sup>62</sup> Vujić, V.: Održivi razvoj turizma, Rijeka, Rijeka, 2005., p. 58.

<sup>63</sup> Pavić-Rogošić, L: Održivi razvoj, [www.odraz.hr/media/21831/odrzivi\\_razvoj.pdf](http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf) (12.05.2014.)

#### Shema 4. Tri sastavnice održivog razvoja



Izvor: <http://www.ursa-insulation.com/en-us/drivingsustainability/pages/global-need-for-sustainable-development.aspx> (27.07.2014.)

Od 1987. godine kada je na ovaj način definiran pojam u Izvještaju svjetske komisije za okoliš i razvoj, održivi razvoj postao je jedan od ključnih elemenata u formuliranju i provođenju razvojnih politika u svijetu.

Prema općoj definiciji održivi razvoj je skladan odnos okoliša i ljudske djelatnosti, s ciljem očuvanja prirodnog bogatstva našeg planeta za buduće naraštaje<sup>64</sup>.

Temeljni je stav održivog razvoja humani odnos prema naraštajima koji dolaze. Održivi razvoj podrazumijeva i ponovno određivanje pravila kako bi se rasipna potrošnja i onečišćenje zamijenili štednjom i očuvanjem, a privilegije i protekcionizam pravičnim i ravnopravnim mogućnostima za sve ljude.

Tri važna elementa u koncepciji održivog razvoja<sup>65</sup>:

- Koncepcija razvoja – nije poistovjećena s gospodarskim rastom, iako se ta dva pojma često miješaju, ipak se gospodarski rast odnosi na kvantitativne elemente gospodarskog sustava, a razvoj na kvalitativnu koncepciju razvoja društva koja u sebi uključuje gospodarske, kulturološke i društvene opsege razvoja
- Koncepcija potreba – otvara pitanje raspodjele osnovnih resursa za ostvarivanje kvalitetnog života. Pojam „osnovnih potreba“ je relativan jer ono što se nekada smatralo luksuzom, danas je nužnost u razvijenim državama. Pritisци na okoliš u siromašnim državama, da bi se zadovoljile osnovne potrebe pučanstva, izaziva veliku degradaciju okoliša. Na svjetskoj razini za održavanje standarda razvijenih,

<sup>64</sup> Kovačić, M., Komadina, P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, Rijeka, Rijeka, 2011., p. 58.

<sup>65</sup> Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Rijeka, Rijeka, 2009., p. 83-84

uz istodobno poboljšanje kakvoće života nerazvijenih država, nema dovoljno prirodnih resursa. Zbog toga je termin „osnovnih potreba“ nužno preispitati u koncepciji održivog razvoja

- Koncepcija budućih naraštaja – ukazuje na bit održivosti koja se svodi na pitanje: Što će se ostaviti budućim pokoljenjima? Praktično pitanje ogleda se u činjenici da se koristi i troškovi razvoja prenose budućim pokoljenjima. Neprijeporno je da buduća pokoljenja ne bismo trebali opterećivati našim razvojnim i ekološkim problemima, te da bi im trebalo prenijeti bolju kakvoću ekoloških sustava nego što je to danas. Održivi razvoj u biti je uravnoteženi razvoj. On zahtjeva razvojni kapacitet koji općenito predviđa da su rast i promjene strukture proizvodnje i potrošnje razvojno prihvatljivi, ako ne umanjuju ukupnu kakvoću i upotrebljivost prirodnih resursa

Ključni dokumenti održivog razvoja kroz povijest jesu<sup>66</sup>:

- 1987. Brundtlandina komisija - Izvještaj: “Naša zajednička budućnost“
- 1992. Konferencija UN o okolišu i razvoju u Riju de Janeiru - Agenda 21, Deklaracija iz Rija, Okvirna konferencija o promjeni klime, Konvencija o biološkoj raznolikosti
- 2002. Svjetski summit u Johannesburgu - Plan provedbe

Deklaracija iz Rija o okolišu i razvoju sadrži 27 načela koja definiraju prava ljudi na razvoj i obveze u očuvanju zajedničkog okoliša te obveze država u postizanju održivog razvoja, uzimajući u obzir cjelovitost i međuovisnost planeta Zemlje. Deklaracija govori i o potrebi povezivanja, suradnje i ravnopravnog partnerstva između različitih dionika iz svih sektora; javnih, poslovnih i civilnih.

Agenda 21 predstavlja globalni konsenzus i preuzimanje obveze surađivanja u razvoju i zaštiti okoliša na najvišoj političkoj razini. Održivi razvoj prvenstveno je obveza vlada, koje su zadužene za izradu državnih strategija, planova i programa. Agenda 21 ističe potrebu aktivnosti za suzbijanje siromaštva, potrebu promjene obrazaca (racionalnije) proizvodnje i potrošnje te zaštite i unaprjeđenja ljudskog zdravlja. Nadalje ističe zaštitu okoliša i upravljanje prirodnim izvorima, o jačanju uloge osnovnih društvenih skupina (žena, djece, mladih itd.) te potrebu edukacije, osposobljavanja i podizanja svijesti javnosti.

---

<sup>66</sup> Pavić-Rogošić, L: Održivi razvoj, [www.odraz.hr/media/21831/odrzivi\\_razvoj.pdf](http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf) (12.05.2014.)

Plan provedbe glavni dokument skupa u Johannesburgu postavio je ciljeve i rokove akcija: pristup čistoj vodi i zdravstvu, povećanje pristupa suvremenim energetske servisima, zaštitu biološke raznolikosti, strategiji osiguranja hrane u Africi, te 50% smanjenje broja ljudi koji živi u siromaštvu do 2010 godine.

## 4.2. PRINCIPI ODRŽIVOG RAZVOJA

Globalno prihvaćeni principi održivog razvoja definirani su kroz Deklaraciju iz Rija i Agendu 21, Deklaraciju i Plan provedbe iz Johannesburga, kao i principima iz Milenijske deklaracije UN (koji su pretočeni u Milenijske razvojne ciljeve). Principi se mogu sažeto prikazati na sljedeći način<sup>67</sup>;

- Integriranje pitanja okoliša u razvojne politike
- Provođenje principa zagađivač plaća
- Sudjelovanje svih društvenih dionika u donošenju odluka kroz procese savjetovanja i dijaloga te stvaranje partnerstva
- Pristup informacijama u pravosuđu
- Generacijska i međugeneracijska solidarnost
- Princip supsidijarnosti; načelo po kojemu odlučivanje o zajedničkim pitanjima mora biti u međuzavisnosti između lokalne i globalne razine
- Pristup uslugama i financijskim resursima koji su neophodni za zadovoljavanje osnovnih potreba

Ovi principi predstavljaju prizmu kroz koju bi trebali biti sagledani postojeći problemi i izazovi za održivi razvoj pojedinih država, odnosno okvir u kojem su definirani ciljevi, zadaci i mjere za provođenje politika održivog razvoja.

Polazeći od gore-navedenog, održivi razvoj podrazumijeva<sup>68</sup>:

- Uravnotežen i pravičan gospodarski razvoj koji se može održati u dužem vremenskom razdoblju

---

<sup>67</sup> Ibidem

<sup>68</sup> Ibidem

- Smanjenje siromaštva, kroz osnaživanje siromašnih i osiguranje njihovog boljeg pristupa neophodnim uslugama i sredstvima
- Sudjelovanje svih zainteresiranih strana u procese odlučivanja (nacionalne i lokalne vlasti, organizacije civilnog društva, poslovni sektor, profesionalne organizacije, sindikati) uz promoviranje dijaloga i postizanje povjerenja kako bi se razvio društveni kapital
- Pažljivo upravljanje i očuvanje neobnovljivih resursa
- Racionalna/održiva upotreba energije i prirodnih izvora (vode, zemljišta, šuma itd.)
- Smanjivanje otpada, učinkovito sprječavanje i kontrola zagađenja te smanjivanje na najveću moguću mjeru ekoloških rizika
- Unaprjeđenje sustava obrazovanja i zdravstva, poboljšanje u pogledu ravnopravnosti spolova
- Zaštita kulturnih identiteta, tradicije i nasljeđa

### **4.3. NAČELA ODRŽIVOG RAZVOJA**

U izvješću Caring of the Earth navedeno je devet načela koja čine temelj strategije za održivi razvoj. Načela održivosti su međusobno povezana i međusobno se podupiru. Prvo načelo predstavlja etičku osnovu za ostala načela, zatim sljedeća četiri definiraju kriterije koji se ne moraju ostvariti te posljednja četiri načela definiraju smjerove koje je potrebno pratiti na putu prema održivom društvu, na lokalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Načela održivog razvoja su<sup>69</sup>:

1. Poštovanje i briga za životnu zajednicu – etičko načelo koje se temelji na poštovanju i brizi za ostale ljude i ostale oblike života, sada i u budućnosti. Koristi i troškovi od uporabe resursa i zaštite okoliša trebaju se pravedno podijeliti među različitim zajednicama i interesnim skupinama, među siromašnim i bogatima, te među našim naraštajem i onima koji će tek doći
2. Poboljšanje kakvoće života – razvoj treba omogućiti ljudima da ostvare svoju sposobnost i imaju dostojanstven život. Postavljeni ciljevi jesu: dug i zdrav život,

---

<sup>69</sup> Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Rijeka, Rijeka, 2009., p. 85-86.

obrazovanje, dostupnost resursima za dostojan život, politička sloboda, zajamčena ljudska prava i sloboda od nasilja

3. Zaštita vitalnosti i raznolikosti zemlje – razvoj se mora temeljiti na zaštiti okoliša; mora pružiti zaštitu strukturi, funkcijama i raznolikosti prirodnih sustava svijeta o kojima naša vrsta ovisi. U tu svrhu potrebno je: zaštititi sustave za održavanje života i osigurati održivost korištenja obnovljivih resursa
4. Minimiziranje iscrpljivanja neobnovljivih resursa – iscrpljivanje neobnovljivih resursa kao što su minerali, nafta, plin i ugljen, mora se svesti na minimum. Minimiziranje predstavlja povećanje iskorištenja takvih resursa, recikliranje ili prelazak na obnovljive izvore
5. Poštovanje granica prihvatljivog kapaciteta Zemlje – granice “prihvatljivog kapaciteta“ ekosustava Zemlje unutar koji ti sustavi, kao i biosfera, mogu podnijeti nepovoljne utjecaje. Utjecaji ovise o broju ljudi, te o količini hrane i vode, energije i sirovina koju svaka osoba koristi i rasipa
6. Promjene u osobnim stavovima i principima – radi usvajanja etike za održivo življenje, ljudi moraju preispitati svoje vrijednosti i promijeniti svoje ponašanje. Društvo treba promicati one vrijednosti koje podupiru takvu etiku
7. Omogućavanje zajednicama da skrbe o vlastitom okolišu – ljudi koji se sami organiziraju kako bi učinili svoje zajednice održivima, djelotvorna su bez obzira je li njihova zajednica bogata, siromašna, gradska, prigradska ili ruralna
8. Stvaranje nacionalnog okvira za integraciju razvoja i zaštite – da bi društvo moglo napredovati na racionalan način, mora imati bazu informacija i znanja, pravni i institucijski okvir, te dosljednu gospodarsku i društvenu politiku
9. Stvaranje globalnog saveza – savez među svim državama, globalnim i zajedničkim resursima, a pogotovo atmosferom, morima i zajedničkim ekosustavima, može se gospodariti isključivo temeljem zajedničkog cilja i nakane

#### 4.4. VRSTE ODRŽIVOG RAZVOJA

U koncepciji održivog razvoja razlikuju se<sup>70</sup>:

- Slaba održivost – podrazumijeva da su proizvedeni kapital i prirodni kapital međusobno zamjenjivi. Gospodarstvo je održivo čak i kada se prirodni kapital degradira (iscrpljuje, onečišćuje), uz uvjet da stvara dovoljno proizvedenog kapitala koji će nadomjestiti gubitak vrijednosti prirodnog. Ako se slijepo slijedi navedeni koncept postoji mogućnost potpune devastacije okoliša. Proizvedeni kapital nije toliko stabilan kao prirodni. Zamjena prirodnog s proizvedenim kapitalom je jednosmjerna, jer jednom kad se resursi transformiraju u proizvedena dobra, praktički nije moguć povrat u početno stanje
- Jaka održivost – ona prepoznaje kako postoje dijelovi prirodnog okoliša koji nisu zamjenjivi. Osnovno pravilo jake održivosti jest da se zalihe prirodnog kapitala moraju održavati stalnim tijekom vremena. Iz toga proizlazi da je neograničena zamjena prirodnog i proizvedenog kapitala nepoželjna. Svrha očuvanja prirodnog kapitala je osiguranje stabilne opskrbe inputa za proizvodne procese i osiguranje da akumuliranje otpada ne šteti gospodarskoj aktivnosti

Održivi razvoj obuhvaća tri vrste održivosti<sup>71</sup>:

- Društvena održivost – omogućuje samokontrolu i vlastitu politiku kad je riječ o načinu na koji ljudi upravljaju prirodnim resursima. Njih treba koristiti na način da se povećaju jednakosti i društvena pravda, a smanjuju društveni poremećaji. Društvena održivost ostvariti će se samo jakim i sustavnim djelovanjem zajednice ili razvojem građanskog društva. Društvena kohezija, kulturološki identitet, institucije, ljubav, opće prihvaćeni standardi i ponašanje, disciplina i ostalo, sve to čini dio društvenog kapitala koji je najmanje podložan mjerenju, ali je vjerojatno najvažniji za društvenu održivost
- Gospodarska održivost – široka prihvaćena definicija gospodarske održivosti svodi se na održavanje (zalihe) kapitala. Moderna definicija dohotka već sama po sebi zadržava održivost jer govori o različitim vrstama kapitala (prirodni, društveni, ljudski kapital). Ekonomisti u pravilu do sada nisu vrednovali prirodni kapital.

---

<sup>70</sup> Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Rijeka, Rijeka, 2009., p. 87.

<sup>71</sup> Gowdy, J.M.: Terms and Concepts in Ecological Economics, Wildlife Society Bulletin 28, Bruxelles, 2000., p. 31.

Danas se u gospodarski sustav mora uključivati vrijednost prirodnog kapitala kako bi se osigurao održivi razvoj gospodarstva

- Ekološka održivost – ljudima je potrebna ekološka održivost (održivost kvalitetnog stanja u okolišu). Ekološka održivost sama po sebi poboljšava blagostanje ljudi zaštitom izvora sirovine koje se koriste za ljudske potrebe. Ona osigurava da se ne prekorače prirodni kapaciteti kao spremnik za otpad. To se može svesti na zadržavanje razine emisije otpadnih materijala unutar asimilacijskog kapaciteta okoliša, bez narušavanja stanja i održavanjem razine eksploatacije obnovljivih izvora resursa unutar granica mogućnosti obnavljanja

#### **4.5. ODRŽIVI RAZVOJ U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Republika Hrvatska rano se uključila u svjetske i europske procese dogovaranja o održivom razvoju. Već 1992. godine, usprkos ratu, donesena je “Deklaracija o zaštiti okoliša” kojom se Hrvatska opredjeljuje za održivi razvoj. Republika Hrvatska podržala je Agendu 21 i Plan djelovanja koji su usvojeni 1992. na konferenciji u Rijuu, te je preuzela obveze koje proizlaze iz Milenijske deklaracije i Milenijskih ciljeva razvoja usvojenih na Općoj skupštini Ujedinjenih naroda 2000. Nacionalna izvješća o provedbi ciljeva Milenijske deklaracije izrađena su 2004. i 2006<sup>72</sup>. Zakonom o zaštiti okoliša iz 2007., određena je Strategija održivog razvoja Republike Hrvatske kao dokument koji dugoročno usmjerava gospodarski i socijalni razvoj te zaštitu okoliša prema održivom razvoju. Prema tom Zakonu nova se strategija donosi svakih deset godina, a Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva odgovorno je za koordinaciju iste.

Zakonom o zaštiti okoliša propisano je da se Strategijom utvrđuju smjernice dugoročnog djelovanja, definiranjem ciljeva i utvrđivanjem mjera za njihovo ostvarivanje, uvažavajući postojeće stanje te preuzete međunarodne obveze. Strategija objedinjuje različite razvojne politike nastojeći pronaći prikladna rješenja za sve tri sastavnice održivog razvitka: gospodarsku, socijalnu i okolišnu<sup>73</sup>. Strategija sadrži temeljna načela i mjerila za određivanje ciljeva i prioriteta u promišljanju dugoročne preobrazbe prema

---

<sup>72</sup> Nezavisna organizacija civilnog društva, Odras, online <http://www.odraz.hr/hr/nase-teme/odrzivi-razvoj> (05.07.2014.)

<sup>73</sup> Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, online <http://www.mzoip.hr/default.aspx?id=10347> (05.07.2014.)



održivom razvitku Republike Hrvatske. Strategija postavlja osnovne ciljeve i mjere održivog razvitka gospodarstva, održivoga socijalnog razvitka te zaštite okoliša i identificira ključne izazove u njihovu ostvarivanju. Analiza najvažnijih izazova daje opis sadašnjeg stanja kroz gospodarsku, socijalnu i okolišnu dimenziju i time pridonosi održivosti. U Strategiji su navedene i institucije uključene u njezinu provedbu i način provedbe, odgovornost za provedbu te način praćenja provedbe<sup>74</sup>.

Održivi razvitak pretpostavlja ostvarivanje tri opća cilja: stabilnoga gospodarskog razvitka, pravedne raspodjele socijalnih mogućnosti te zaštite okoliša. Ti se ciljevi, uz uvažavanje odgovornosti države na međunarodnoj razini za globalna pitanja, mogu ostvariti jedino u zajedničkoj suradnji svih dionika<sup>75</sup>.

Republike Hrvatske prema održivom razvitku vodi se sljedećim općim načelima<sup>76</sup>:

- a) zaštitom ljudskog zdravlja
- b) promicanjem i zaštitom temeljnih ljudskih prava
- c) solidarnošću unutar generacija i među generacijama
- d) ostvarivanjem otvorenog i demokratskog društva
- e) uključivanjem građana
- f) uključivanjem poslodavaca i socijalnih partnera
- g) socijalnom odgovornošću poslodavaca
- h) integracijom gospodarskih, socijalnih i okolišnih sastavnica u izradi svih politika
- i) obrazovanjem za održivi razvoj
- j) usklađenošću politika svih razina uprave i lokalne samouprave
- k) upotrebe najbolje moguće dostupne tehnologije
- l) obnavljanja (npr. ponovnim korištenjem ili recikliranjem) prirodnih resursa
- m) promicanjem održive proizvodnje i potrošnje
- n) predostrožnošću i prevencijom
- o) „onečišćivač plaća« za onečišćenja koja nanosi okolišu

Strategija, usvojena u veljači 2009. u Hrvatskom saboru, sadrži temeljna načela, postavlja osnovne ciljeve i mjere održivog razvoja gospodarstva, održivoga socijalnog razvoja i zaštite okoliša te identificira ključne izazove u njihovu ostvarivanju.

---

<sup>74</sup> Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske, Narodne Novine 110/07, Zagreb, 20.02.2009.

<sup>75</sup> Ibidem

<sup>76</sup> Ibidem

Usmjerena je na dugoročno djelovanje u osam ključnih područja / izazova održivog razvoja na kojima se temelje i strateški pravci razvitka Republike Hrvatske<sup>77</sup>:

1. poticaj rasta broja stanovnika
2. okoliš i prirodna dobra
3. usmjeravanje na održivu proizvodnju i potrošnju
4. ostvarivanje socijalne i teritorijalne kohezije i pravde
5. postizanje energetske neovisnosti i rasta učinkovitosti korištenja energije
6. jačanje javnog zdravstva
7. povezivanje prostora
8. zaštitu Jadranskog mora, priobalja i otoka

Nautički turizam spominje se u drugom strateškom pravcu; okoliš i prirodna dobra, u kojemu se spominje urbanizacije i uzurpacije pomorskog dobra kao negativan trend kojim ugostiteljski i turistički objekti, luke nautičkog turizma i ostali gospodarski objekti i sadržaji utječu na zaštitu i očuvanje obalnog i otočnog područja.

U dijelu koji se odnosi na more zakonodavac navodi: "More je veliko i važno područje Republike Hrvatske (35,4% od ukupne površine) kako u odnosu na zaštitu prirode i okoliša te očuvanja biološke raznolikosti i ekološkog sustava tako i u odnosu na veliki broj raznovrsnih aktivnosti (pomorski promet, izgradnja prometne i komunalne infrastrukture, turizam i nautički turizam, gospodarske aktivnosti vezane za ribarstvo). Sve ovo je od velikog značenja i interesa za održivi razvitak Republike Hrvatske"<sup>78</sup>.

Nadalje, u sedmom strateškom pravcu; povezivanje prostora, navodi se kako je povezanost naseljenih hrvatskih otoka nedostatna i ne osigurava održivi razvoj otoka pa samim time i razvoj nautičkog turizma. Kao glavni cilj navodi se dobro povezivanje svih dijelova nacionalnog teritorija te otoka s kopnom i međusobno, kako bi transportni sustav bio dostatan za sve gospodarske, socijalne i okolišne potrebe Republike Hrvatske, a da istodobno njegov neželjeni utjecaj na ekonomiju, društvo i okoliš bude minimalan.

Posebice je bitan posljednji strateški pravac održivog razvoja republike hrvatske koji se odnosi na zaštitu Jadranskog mora, priobalja i otoka. Najvažniji problemi zaštite okoliša, a time i održivog razvitka Jadrana jesu: nedostatak uređaja za pročišćavanje urbanih i industrijskih otpadnih voda, iznenadna i operativna onečišćenja mora s pomorskih objekata, nesreće pri prijevozu i pretovaru nafte i naftnih prerađevina, problem

---

<sup>77</sup> Op.cit.

<sup>78</sup> Op.cit.

unosa stranih morskih mikroorganizama i patogena u morski okoliš, izlov i prelov ribljeg fonda, nadasve pretjerana gradnja na obalnom području<sup>79</sup>. U turističkoj sezoni obalno područje i otoci izloženi su osobitom opterećenju. Glavi cilj je promicati održivo gospodarenje Jadranskim morem, obalom i otocima i očuvanje morskih ekosustava smanjivanjem unosa otpadnih tvari i stranih mikroorganizama i patogena u more iz svih izvora onečišćenja, potporom lokalnim zajednicama, osobito otočnima, ali s ograničavanjem utjecaja gospodarskih djelatnosti, osobito turizma, na okoliš<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> Op.cit.

<sup>80</sup> Op.cit.

## **5. ODRŽIVI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE**

Sušтина održivog razvoja nautičkog turizma je dovođenje u sklad ukupne lokalne situacije s regionalnim i nacionalnim interesima, objektivizacija privlačne snage resursa i planiranih turističkih aktivnosti s pozicije tržišta i profila turističkog proizvoda. To podrazumijeva uvažavanje zadanih ograničenja u sferi okoliša, te socio-kulturnog i ekonomsko-političkog aspekta<sup>81</sup>. Hrvatski jadranski prostor jedna je od najznačajnijih prirodnih i gospodarskih vrijednosti koju treba štititi i očuvati za buduće generacije. Razvoj se može postići osmišljenim upravljanjem zaštite prirode i okoliša, racionalnim gospodarenjem prirodnim prostorom, prilagođavanjem vezanih gospodarskih djelatnosti potrebama nautičkog turizma prepoznavanjem važnosti nautičkog turizma za razvoj i napredak nacionalnog gospodarstva, uvažavanjem postojećeg kulturnog nasljeđa te unapređenjem odnosa sudionika u nautičkom turizmu prema nautičaru.

### **5.1. EKOLOŠKI ASPEKTI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA**

Obala i more Jadrana najvrijedniji su dio nacionalnog teritorija te stoga zaslužuje naročitu pozornost, ne samo zbog svojih prednosti, već prvenstveno zbog opasnosti koje joj prijete zbog nerazumnog korištenja. Prednosti obale sastoje se u prvom redu u demografskoj dinamičnosti i privlačnosti jer se pretpostavlja da će se mehanički trend naseljavanja produžiti i još više povećati. Međutim moderni masovni turizam dovodi do velike koncentracije ljudi na ograničenom obalnom prostoru, te već uz postojeće probleme izgrađenih industrijskih pogona na samom moru predstavljaju dva goruća žarišta ugrožene ekološke ravnoteže.

Važno je istaći potencijalne prepreke za opravdanost primjene razvoja turizma. To su spremnost turista da plate veću cijenu za ekološki visokovrijedan turistički proizvod, visoke troškove ekološki prihvatljivog razvoja, realne mogućnosti već poznatih destinacija da izgrade dobar glas i imidž “zelene“ destinacije, te prihvaćanje značenja ekologije u sustav vrijednosti i kulturi lokalnog stanovništva, imperativ u pojedinim zemljama (napose

---

<sup>81</sup> Črnjar M.: Ekonomika i politika zaštite okoliša, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2002., p. 326.

u zemljama u razvoju) da povećaju u što kraćem roku društveni proizvod i zaposlenost često upravo na štetu okoliša, tržišna održivost i ekonomska isplativost koncipiranog razvoja<sup>82</sup>.

U turističkoj sezoni obalno područje i otoci izloženi su osobitom opterećenju. Turizam je glavni pokretač gospodarskih aktivnosti na tom području, sa stalnim rastom od približno 3% turista godišnje, što ima veliki pritisak na obalno područje tijekom sezone. Razvoj nautičkog turizma za određene obalne i otočne zajednice ima cijeli niz pozitivnih gospodarskih učinaka: ostvarenje dodatnih prihoda za lokalno stanovništvo, veća mogućnost zapošljavanja, opći porast standarda, smanjivanje iseljavanja, revitalizacija različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj, itd. No, uz pozitivne gospodarske učinke, nautički turizam nosi i veliko opterećenje za morski okoliš i obalni prostor. Za gradnju luka nautičkog turizma često su birane lokacije na najljepšim i najosjetljivijim dijelovima obale, a ne zaobilaze se ni zaštićena područja. Osnovni nedostaci i posljedice su narušavanje kvalitete okoliša te onečišćenje mora i obale (otpad, kaljužne i fekalne vode). Pri određivanju lokacije i planiranja gradnje novih objekata poželjno je razmotriti lokacije u područjima narušenih prirodnih vrijednosti zbog nekadašnje ljudske aktivnosti i u područjima s postojećim napuštenim objektima te utvrditi optimalni kapacitet postojećih luka.

Nekontrolirani, prekomjeren razvoj, neodgovarajuće lokacije različitih sadržaja, neodgovarajuća prometna rješenja, neproporcionalni turistički kapaciteti s obzirom na realne mogućnosti i slični problemi, već sada izravno ugrožavaju neke prostore. Zaštita i revitalizacija kulturno-povijesnih i prirodnih vrijednosti nije samo kulturni čin i potreba suvremenog čovjeka, već postoje imperativ za plansko osmišljavanje budućeg razvoja malih naselja, osobito kroz uključivanje u turističku ponudu<sup>83</sup>.

Sve veću važnost u konkurentnom nadmetanju na tržištu danas ima kvaliteta okoliša, njegova atraktivnost i očuvanost, odnosno ekološka vrijednost turističkog proizvoda. Između turizma i okoliša postoji snažna sprega i međuzavisnost. Dok s jedne strane razvoj turizma bitno ovisi i kvaliteti okoliša kao jednog od najznačajnijih resursa, s druge strane masovni je turizam svojim djelovanjem znatno narušio okoliš. Uz izuzetan prirodni ambijent i njegovu visoku čistoću, koja je za sada očuvana u većini slučajeva, nužno je ponuditi spomeničku, kulturnu i građevnu baštinu koju konkurencija nema. Zbog toga se

---

<sup>82</sup> Gračan, D., Alker-Radnić, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011., p. 254.

<sup>83</sup> Kušen, E: znamo li što imamo, UT Ugostiteljstvo i turizam, Zagreb, broj 1, 1995., p.16.

moraju izgraditi visoki spomeničko-urbanistički i ekološki standardi, ugraditi u zakone i stvoriti inspeksijske i druge institucije koje će nadzirati ove procese<sup>84</sup>. Pri definiranju mjera na području zaštite okoliša potrebno je uvažavati ekološke i razvojne specifičnosti pojedinih dijelova prostora Hrvatske. Mehanizam preventivne zaštite zavisi od izbora pravaca razvoja i odluka baziranih na vrednovanju prirodnih sadržaja. Tim u vezi respektirat će se direktna zaštita prostora kroz stvaranje raznih sustava zaštite (nacionalni parkovi, strogi rezervati, parkovi prirode, specijalni rezervati, park-šume, značajni krajolici, spomenici prirode, hortikulturalni spomenici, spomen područja i objekti, pojedine biljne i životinjske vrste)<sup>85</sup>.

Na području ekologije mjere su usmjerene na<sup>86</sup>:

1. Određivanje gornje granice turističke izgrađenosti
2. Propisivanje i kontrola ekoloških utjecaja
3. Utvrđivanje smjernica za zbrinjavanje otpada i otpadnih voda
4. Osiguranje kvalitete higijene na plažama

Za ostvarenje glavnog cilja, a to je promicanje održivog gospodarenja Jadranskim morem, obalom i otocima i očuvanje morskih ekosustava smanjenjem unosa otpadnih tvari i stranih mikroorganizama i patogena u more iz svih izvora onečišćenja, potporom lokalnih zajednica, osobito otočnima, ali s ograničavanjem utjecaja gospodarskih djelatnosti, osobito turizma, na okoliš značajnije aktivnosti su<sup>87</sup>:

- Izraditi Strategiju upravljanja balastnim vodama za Jadransko more
- Izraditi Strategiju zaštite morskog okoliša
- Izraditi Zakon o moru i podmorju
- Izraditi Strategiju integriranog upravljanja obalnim područjem
- Uspostaviti nadzor i upravljanje pomorskim prometom
- Osigurati do 2015. godine sustavno rješenje pitanja prijenosa vodenih organizama i patogena
- Uspostaviti održivi sustav prihvata zauljenih voda, fekalnih voda i otpada s brodova te opremiti sve luke za javni promet i luke nautičkog turizma odgovarajućim uređajima i opremom za takav prihvati.

---

<sup>84</sup> Veselica, M.: Ambijent i strategija razvoja hrvatskog jadranskog turizma, Znanstveni simpozij, Tržište, 1995., broj 1-2

<sup>85</sup> Bogunović, A., Plevko, S.: Regionalni razvoj i zaštita okoline u tranziciji, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb, 1995., p. 95.

<sup>86</sup> Dulčić, A.: Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko-dalmatinske Županije, Turizam, Zagreb, broj 7-8, 1997., p. 180.

<sup>87</sup> Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske, NN 30/09

Postojeći dokumenti značajni za zaštitu Jadranskog mora, priobalja i otoka su<sup>88</sup>:

- Mediteranska Strategija održivog razvoja
- Strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti
- Nacionalni program razvitka otoka
- Strategija razvoja hrvatskog turizma
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske
- Strategija upravljanja vodama
- Nacionalna strategija zaštite okoliša s Nacionalnim planom djelovanja za okoliš
- Pertpristupna pomorska strategija Republike Hrvatske

Ekologija treba postati ishodište svih ciljeva i instrumenata ekonomske tj. turističke politike Hrvatske. Poražavajući podatak koji je iznio Prvi EU Twinning Project Water u Hrvatskoj da je svega 40% stanovništva priključeno na javni sustav odvodnje, od čega se svega 12% voda pročišćava, a manje od 5% vode prolazi kroz sekundarnu fazu pročišćavanja<sup>89</sup>. Uspostavljanjem elemenata institucionalnog okvira za uvođenje i provođenje ekonomske politike, nagrađivalo bi se odnosno kažnjavalo svako zagađenje prirodnih resursa, kako u gospodarstvu općenito, tako i u turizmu, a ujedno bi se provodila i sustavna edukacija stanovništva.

## **5.2. ZAKONSKA REGULATIVA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA**

Zaštitom okoliša bave se mnoge međunarodne konvencije, deklaracije, eko-pokreti te su njihove smjernice i standardi pritiskom Europske unije implementirani i u hrvatsko zakonodavstvo od Ustava do posebnih zakona, pod zakonskih ataka te propisa lokalnih samouprava. Međutim, dobro propisani zakoni koji reguliraju nautički turizam te luke nautičkog turizma nisu preduvjet za ostvarenje reda u toj grani ukoliko se sistemski ne provode, a i zbog vrlo nesređenog stanja u smislu da jedan pojam ili institut definira ili uređuje više zakona na različite načine pa je prisutna konfuzija u definicijama i tumačenjima<sup>90</sup>.

---

<sup>88</sup> Gračan, D., Alker-Radnić, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011., p. 257

<sup>89</sup> Ibidem

<sup>90</sup> Ibidem, p. 271.

U svijetu postoji čitav niz međunarodnih ugovora, konvencija, protokola, standarda i projekta koji uređuju područje zaštite mora. Neke od njih primijenjene su i u Hrvatskoj (MARPOL). Plava zastava (The Blue Flag) za marine je jedini europski standard koji se primjenjuje na ekologiju luka nautičkog turizma<sup>91</sup>. Što se tiče drugih europskih standarda za zaštitu okoliša (ISO:14001) primjenjivih na lukama nautičkog turizma, jedino je marina "Punat" implementirala spomenuti standard a u budućnosti će ga vjerojatno početi primjenjivati i ostale luke nautičkog turizma Hrvatske.

Očuvanje okoliša u luci nautičkog turizma se očituje kroz pravila<sup>92</sup>:

- U marini je zabranjena uporaba brodskih WC-a
- Otpadno ulje i filtri, nafta, ostatci deterdženta, komunalni i drugi otpaci, moraju se odlagati prema vrsti otpada u ekološke spremnike na označenim lokacijama u marinama
- Svako izlijevanje i bacanje u more je strogo kažnjivo
- Zbog očuvanja čistoće mora i okoliša, a u namjeri da se izbjegne nenamjerno zagađenje, zabranjuje se korištenje automatskih pumpi za pražnjenje kaljuže
- Voditelj plovila je dužan u kaljužu plovila staviti eko-spužve

### 5.2.1. MARPOL Konvencija

MARPOL konvencija je jedna od najvažnijih konvencija u zaštiti mora od onečišćenja svim tvarima koje potječu s brodova. Konvencija zabranjuje onečišćenje mora na bilo koji način – izbacivanjem, ispuštanjem, pražnjenjem, izlijevanjem ili curenjem<sup>93</sup>. Njezini je cilj potpuno eliminiranje namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova, svim štetnim tvarima za ljude, ostala živa bića i korištenje mora. Sadržava više tehničkih mjera kojima se ograničava ispuštanje štetnih tvari, osobito nafte i ujedno donosi standarde za izgradnju brodova. Da bi se zadovoljili standardi konvencije, država zastave dužna je obavljati preglede i izdavati svjedodžbe koje su njome propisane. Hrvatska je stranka konvencije od 8. listopada 1991. godine.

---

<sup>91</sup> Op.cit.

<sup>92</sup> Ibidem, p. 274.

<sup>93</sup> Milošević Pujjo, B., Radovan, H.: Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji, Stručni članak, "Naše more", 52(5-6)2005, p. 231.



Pravila MARPOLA<sup>94</sup>:

- Sprječavanje onečišćenja mora uljima
- Sprječavanje onečišćenja mora kemikalijama u rasutom stanju
- Sprječavanje onečišćenja mora štetnim opasnim tvarima u posebnim pakovanjima, kontejnerima ili prijevoznim tankovima
- Sprječavanje onečišćenja mora fekalijama s brodova
- Sprječavanje onečišćenja mora smećem i otpadom s brodova
- Sprječavanje onečišćenja atmosfere-emisijom dima i plinova s brodova

Konvencija se stalno mijenja i dopunjuje. Novosti koje se unose, u njezin tekst gotovo svake godine, više ne moraju čekati ratifikaciju država, već automatski stupaju na snagu godinu dana nakon donošenja, osim ako im se izričito ne usprotivi trećina država koje posjeduju barem polovicu svjetske tonaže.

### **5.2.2. ISO standard 14001:2004**

Međunarodna organizacija za standardizaciju (eng. *ISO-International Organization for Standardization*) je međunarodna institucija za postavljanje standarda utemeljena u Ženevi 23.02.1947. godine. Organizacija izdaje globalne industrijske i komercijalne standarde, tzv. ISO standarde. Iako je ISO nevladina organizacija njezina snaga je takva da implementirajući standarde u nacionalne zakone čini ISO moćnijom od većine vladinih organizacija. Danas ISO broji 158 zemlja članica. Pomoću ISO-a usklađuju se standardi na međunarodnoj razini čime se ubrzava uvođenje novih tehnologija te pojednostavljuje međunarodna suradnja<sup>95</sup>.

ISO 14001:2004 je međunarodni standard za upravljanje okolišem te predstavlja seriju normi kojima se u tvrtke uvodi sustav upravljanja okolišem. Tim sustavom osiguravamo da su utjecaji na okoliš u tvrci detektirani, kontrolirani i usklađeni sa zakonskim propisima, tako da se raznim mehanizmima kroz vrijeme negativni utjecaji na okoliš ublažuju ili potpuno uklanjaju. ISO 14001:2004 može se primijeniti na svaku organizaciju kojoj je cilj uvesti, održavati i poboljšati sustav upravljanja okolišem, pokazati ostalima tu usklađenost i tražiti certifikaciju svojeg sustava upravljanja okolišem.

---

<sup>94</sup> Ibidem

<sup>95</sup> Gračan, D., Alker-Radnić, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011., p. 276.

Razlozi zbog kojih se uvodi ISO 14001:2004 u organizacije su<sup>96</sup>:

- Smanjenje rizika od ekoloških incidenta
- Smanjenje negativnih učinka na okoliš
- Stvaranje ugleda i povjerenja
- Pravna sigurnost zbog poštivanja zakona o zaštiti okoliša
- Dobivanje potpore od lokalne i državne vlasti
- Pridonošenje boljem korištenju vode i energije, pažljivim biranjem sirovina i recikliranjem otpada
- Smanjenje troškova pa sukladno tome podizanje konkurentnost
- Smanjenje troškova čišćenja i plaćanja kazni zbog kršenja zakona
- Otvaranje novih mogućnosti zapošljavanja na tržištima gdje je bitna ekološka osviještenost

Zahtjevi standarda ISO 14001:2004 ugrađeni su u čitav niz propisa Europske unije, Amerike i drugih zemalja, kao i u međunarodne sporazume te je svakim danom njihov broj u porast. Marina "Punat" na otoku Krku primjenjuje ISO standard 14001:2004 kroz svoju poslovnu politiku.

### **5.2.3. Plava zastava**

Europska Plava zastava je međunarodna nagrada, projekt zaštite okoliša i mora i priobalja čiji je osnivač međunarodna zaklada za odgoj i obrazovanje za okoliš (eng. *Foundation for Environmentl Education* – FEE). Za provođenje ovog projekta u svakoj državi zadužena je samo jedna institucija, pa je u Hrvatskoj od 1997. godine to Pokret prijatelja "Lijepa naša".

Plava zastava za plaže i marine je međunarodni ekološki program zaštite okoliša mora i priobalja, čiji je prvenstveni cilj održivo upravljanje i gospodarenje morem i obalnim pojasom. Plava zastava je danas u svijetu vrlo cijenjena turistička marka koja je sve brojnijim turistima glavni orijentir prilikom odabira destinacije. Plava zastava je danas najpriznatiji model ekološkog odgoja i obrazovanja i obavješćivanja javnosti, kada je u pitanju briga za more i obalni pojas, a posebno kada je u pitanju briga za obalne prostore koji trpe najjači pritisak, a to su upravo plaže i marine. Važno je napomenuti da plaže i

---

<sup>96</sup> Ibidem

marine na stajaćim (slatkim) vodama također mogu biti nosioci međunarodne Plave zastave<sup>97</sup>.

Plava zastava simbolizira očuvan, ugodan i siguran okoliš namijenjen odmoru, zabavi i rekreaciji. Nositeljima plava zastava osigurava vrhunsku turističku promidžbu, koja se temelji na visokoj kvaliteti usluge, čistoći mora i obale te opremljenosti i uređenosti plaža i marina<sup>98</sup>.

U program Plave zastave trenutno je uključeno 30-ak europskih i 10-ak vaneuropskih država kojima je turizam jedan od strateških ciljeva. Do sada je podignuto preko 3000 Plavih zastava, od toga preko 2500 na plažama i preko 600 u marinama. Plava zastava je priznanje koje se dodjeljuje samo za jednu sezonu, te se zahtjev svake godine mora dostaviti na propisani način ako se želi dobiti Plava zastava. Provedba programa Plave zastave počiva na strogo definiranim kriterijima. Iako se tijekom sezone provode nacionalne i međunarodne inspekcije, gosti i korisnici plaža/marina sa Plavom zastavom potaknuti su da obavijeste FEE u slučaju da opaze kršenje zadanih kriterija<sup>99</sup>.

Neki od uvjeta koje marina mora ispuniti kako bi dobila Plavu zadaću su sljedeći:

- Dobra uklopljenost u okoliš
- Čisti obalni prostor i okoliš marine, bez ikakvih znakova pojave nafte i kanalizacijskog otpada
- Pružanje obavijesti za korisnike o okolišu, uključujući osjetljive lokacije za jedrenje i sidrenje
- Istaknuti kodeks ponašanja prema okolišu
- Imenovanje osoba zaduženih za pružanje informacija o Plavoj zastavi i pitanjima zaštite okoliša
- Istaknuti kriteriji Plave zastave za marine, i sve dodatne obavijesti
- Obilježeni i lako dostupni spremnici za prihvatanje otpadnih ulja, plastike, kaljužnih voda, opasnih kemikalija (boja, otapala, premaza protiv obrastanja i dr.)
- Opremljenost opremom za spašavanje, opremom za prvu pomoć, protupožarnom opremom, pojasevima za spašavanje i dr.
- Dostatna javna rasvjeta te dostupno napajanje strujom i pitkom vodom

---

<sup>97</sup> Udruga lijepa naša, <http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava.html> (05.07.2014.)

<sup>98</sup> Gračan, D., Alker-Radnić, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011., p. 278

<sup>99</sup> Udruga lijepa naša, <http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava.html> (05.07.2014.)

- Siguran javni prijevoz između marine i najbližeg grada (mjesto) ako je udaljenost veća od 2 kilometra
- Čisti, primjereni sanitarni objekti

**Tablica 9. Popis europskih zemlja s Plavom zastavom 2013-2014. godini**

Zemlja	Plaža	Marina
Belgija	11	8
Bugarska	11	1
Hrvatska	97	20
Cipar	57	0
Danska	244	51
Engleska	55	0
Estonija	2	0
Francuska	363	88
Njemačka	41	103
Grčka	396	9
Island	3	6
Irska	76	4
Italija	269	62
Latvija	12	3
Malta	8	0
Crna Gora	16	0
Nizozemska	59	101
Sjeverna Irska	8	2
Norveška	12	5
Poljska	29	6
Portugal	298	17
Rumunjska	1	0
Škotska	2	0
Srbija	1	0
Slovenija	12	3
Španjolska	561	103
Švedska	7	4
Turska	379	21
Ukrajina	10	1
Vels	34	0

Izvor: Pripremio student prema podacima [www.blueflag.org](http://www.blueflag.org)

Prema podacima popisa Plavih zastava u europskim državama za 2013.-2014. godinu vidljivo je da najveći broj Plavih zastava za plaže i marine ima Španjolska (664), zatim Francuska (451), Grčka (405), Turska (400), Italija (331), Portugal (315) te Danska (295). Hrvatska zajedno ima 117 Plavih zastava od čega 97 plavih zastava za plaže i 20 za marine. U sljedećoj tablici navedene su Hrvatske marine s Plavom zastavom.

**Tablica 10. Marine s Plavom zastavom u Hrvatskoj 2014. godine**

<b>Regija</b>	<b>Marina</b>
Istarska Županija	ACI marina Umag
Istarska Županija	Marina Parentuim
Istarska Županija	Tehnomont marina Veruda
Primorsko-goranska Županija	ACI marina Cres
Primorsko-goranska Županija	ACI marina Opatija
Primorsko-goranska Županija	Marina Punat
Zadarska Županija	Marina Kornati
Zadarska Županija	Marina Olive Island
Zadarska Županija	D-Marin marina Dalmacija
Šibensko-kninska Županija	ACI marina Jezera
Šibensko-kninska Županija	ACI marina Vodice
Šibensko-kninska Županija	Danuvius marina Tribunj
Šibensko-kninska Županija	Marina Frapa
Šibensko-kninska Županija	Marina Kremik
Splitsko-dalmatinska Županija	ACI marina Milna
Splitsko-dalmatinska Županija	ACI marina Split
Splitsko-dalmatinska Županija	ACI marina Vrboska
Splitsko-dalmatinska Županija	Marina Spinut
Dubrovačko-neretvanska Županija	ACI marina Dubrovnik
Dubrovačko-neretvanska Županija	ACI marina Korčula

Izvor: Pripremio student prema podacima [www.blueflag.org](http://www.blueflag.org)

### **5.3. DRUŠTVENO-EKONOMSKI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE**

Hrvatska u gospodarskoj orijentaciji već desetljećima ističe turizam kao jedan od osnovnih prioriteta, misleći pritom u prvom redu na jadranski prostor. Razvojna uloga države je stvarati uvjete koji će najbolje odgovarati razvoju zemlje, te da se vodi briga o socijalnim, ekološkim, demografskim i drugim posljedicama razvoja.

Razvoj nautičkog turizma na jadranskom prostoru Hrvatske, treba promatrati u funkciji temeljnih ciljeva gospodarske politike. Ostvarivanje razvojnih ciljeva između

ostaloga i putem razvoja nautičkog turizma, pretpostavlja uvažavanje načela održivog razvoja<sup>100</sup>. Održivo i potpuno korištenje bogatstva, njegovih plovidbenih prednosti moguće je ako se kombiniraju ekonomska i ekološka načela. To znači da valja poticati ulaganja koja su ekološka (koriste i čuvaju okoliš), gospodarska (vraćaju uloženo), tehnološka (ostvaruju predviđenu proizvodnju) i društvena (čuvaju i unapređuju).

Tržišni koncept razvoja nautičkih luka usmjeren je na model organizacija luka nautičkog turizma kao dionička društva u privatnom vlasništvu ili holdinge postavljene isključivo na tržišnim osnovama. Takvi modeli lakše pronalaze fleksibilne načine prilagođavanja specifičnostima poslovanja i usklađivanju troškova s prihodima od nautičkih usluga, te pokazuju veću vitalnost i prilagodbu kriznim situacijama. Problem centralizirane države, odnosno nereguliranih vlasničkih odnosa kakvi su karakteristični za zemlje u tranziciji, pa i Hrvatsku, onemogućava djelovanje poslovnih subjekata na mijenjanje koncepcije razvoja. Okosnicu nautičke ponude u tržišnim privredama čini fleksibilan skup raznovrsnih ekonomskih subjekata, koji po svojim organizacijskim, tehničko-tehnološkim, ekonomskim i institucionalnim obilježjima u stanju uspješno se prilagođavati svim ograničenjima. Ti subjekti maksimalno koriste svaku razvojnu pogodnost koju omogućava ekonomska politika zemlje. Cilj uspješnog poslovanja nautičke luke je dugoročno ostvarenje profita, temeljeno na jasnim pravilima ponašanja<sup>101</sup>.

Pomoću nautičkog turizma koriste se i naplaćuju prirodne atraktivnosti. Kroz nautičku potražnju dolazi do razvoja i drugih djelatnosti i gospodarskih grana. Kroz potrošnju nautičara ostvaruju se neposredni i posredni učinci na gospodarstvo i gospodarske subjekte.

Izravne koristi imaju oni gospodarski subjekti koji izravno prodaju proizvode ili usluge nautičarima a to su: luke nautičkog turizma koje nude sve potrebne usluge za zadovoljenje potreba nautičkih turista, zatim, uslužne djelatnosti, brodograđevna industrija te brodska i remontna poduzeća. Posredne učinke ostvaruju poslovni subjekti koji izravno ne prodaju proizvod ili uslugu. Izgradnja marine i drugih nautičkih sadržaja se može pozitivno odraziti na opću komunalnu opremljenost lokalne sredine a to je prvenstveno izgradnja ili poboljšanje kanalizacijske mreže, vodovoda, prometnica, telefonske i električne mreže.

---

<sup>100</sup> Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Split, 2002., p. 106.

<sup>101</sup> Kovačić, M.: Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja, Magistarski rad, Rijeka, 2004., p. 167.

Posebnu ulogu nautički turizam ima na području zapošljavanja lokalnog stanovništva. Potrošnja nautičara utječe na povećanje nacionalnog prihoda što se pozitivno odražava na razvitak nacionalnog gospodarstva.

#### **5.4. ACI CLUB – SINONIM HRVATSKOG NAUTIČKOG TURIZMA**

Današnji uspjeh nautičkog turizma Hrvatske uvelike pridonosi sustav Adriatic Croatia International Club-a (ACI Club). Njihov vizionarski pothvat od prije tridesetak godina izgradnjom skupina marina dao je odgovor na sve veću prisutnost i interes nautičara koji su svojim plovilima posjećivali hrvatsku obalu. U funkciji konkurentskih prednosti, koje ima i želi zadržati ACI Club, presudni postaju imputi temeljeni na znanju, kreativnosti i sposobnosti djelatnika<sup>102</sup>. U tu svrhu, stvoren je tim stručnjaka i poznavalaca nautičkih užitaka, koji su objektivno procijenili sve hrvatske prirodne atraktivnosti, uskladili ih s koordiniranim sistemom infrastrukture, te ponudili velikom broju turista koji tragaju za novim i nepoznatim krajevima.

Danas ACI Club u svom sustavu ima 21 marinu s 6079 vezova u moru i na kopnu što čini više od 25% od ukupnog broja vezova u Hrvatskoj. Povezane su, kako jedinstvenim vizualnim identitetom tj. zaštitnim znakom, tako i originalno usuglašenom tehnologijom. Protežu se u neprekidnom lancu od Istre na sjeveru do Dubrovnika na samom jugu Jadrana.

Hrvatski nautički turizam, zahvaljujući svojim komparativnim prednostima i nautičkom poduzeću ACI predstavlja generator imidža hrvatskog turizma.

Svojim djelovanjem ACI Club realizirao je sljedeće ciljeve<sup>103</sup>:

- Intenzivna ulaganja u nautički turizam
- Izgradnja suvremenih marina
- Revitalizacija postojećih luka i lučica
- Razvoj poduzetništva i tercijarne djelatnosti u priobalju
- Razvoj turističke ponude u nerazvijenim mjestima priobalja i otoka
- Doprinos razvoju cjelokupnog gospodarstva Hrvatske
- Uvođenje Plave zastave u očuvanju okoline

---

<sup>102</sup> Gračan, D., Alker-Radnić, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011., p. 348.

<sup>103</sup> Ibidem

- Doprinos procesu i integritetu maritimne urbanizacije
- Doprinos internacionalizaciji hrvatskog nautičkog turizma što dovodi do povećanja deviznog priljeva

Iz godine u godinu ACI se potvrđuje brigom za očuvanje okoliša pa u deset marina s ponosom ističe „Europsku plavu zastavu“ - priznanje za sigurnost i čistoću mora, a od nedavno u pogonu su i nova postrojenja za pročišćavanje otpadnih voda s prališta brodova u više marina<sup>104</sup>. U svojoj viziji ACI se ističe kao lider i promotor nautičkog turizma i nositelj inicijativa na nautičkom tržištu Jadrana i Mediterana u cjelokupnoj nautičkoj turističkoj ponudi. Jadransko more vidi kao “jedinstveni nacionalni park“ kojem treba odrediti broj i kombinaciju brodica i jahti koje se mogu primiti i uslužiti. Vrlo izazovna i s aspekta održivog razvoja prihvatljiva vizija razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.

## **5.5. IDEJA EKO MARINE D.O.O.**

Osnovna ideja Eko Marine je izgradnja i korištenje luka nautičkog turizma prema europskim i svjetskim ekološkim standardima, s naglaskom na edukaciju nautičara o potrebi očuvanja okoliša i bio raznolikosti, te održivom korištenju obale, mora i otoka. Standardi gradnje i eksploatacije zadovoljavali bi propise i zakone Republike Hrvatske uz implementaciju važećih standarda i preporuka Europske unije. Pravilnik o unutarnjem redu luke nautičkog turizma u sustavu Eko Marine sadržavao bi elemente koji korisnike usluga obvezuju na ekološko korištenje okoliša i mora.

Pojam tj. sadržaj eko marine obuhvaća:

- Izgradnju objekata preporučenim ekološkim materijalima
- Korištenje obnovljivih izvora energije
- Gradnju pročišćivača za vodu, korištenje tehnološke vode
- Ugovorni odnos s vlasnicima plovila na godišnjem vezu o korištenju ekoloških boja i preparata za održavanje plovila
- Zabrana upotrebe i izdavanja robe u PVC- vrećicama u ugostiteljskim, trgovačkim i servisnim uslugama
- Recikliranje otpada

---

<sup>104</sup> Adriatic Croatia International Club, www.aci.hr (05.07.2014.)



- Edukaciju nautičara – turista
- Prednosti izgradnje Eko Marine:
- Pozitivan osjećaj kod korisnika usluga
- Ekološki pristup menadžmentu okoliša
- Zaštita okoliša
- Održivi razvoj
- Korištenje sredstva fondova Europske Unije

Projekt Eko Marine primjenjiv je na novim lokacijama za izgradnju luke nautičkog turizam kao i u postojećim lukama nautičkog turizma. Kod primjene na novim lokacijama, infrastruktura se gradi prema standardima projekta. U primjeni na postojećim lukama prvo se radi analiza stanja, proračun isplativosti investicije, ishođenju sredstva i ugradnja opreme ili promjene sistema rada. Implementaciju projekta Eko marine u već postojeće marine donosimo u sljedećoj shemi.

**Shema 5. Implementacija projekta Eko Marine u postojećim lukama nautičkog turizma**



Izvor: Pripremio student prema podacima Eko Marine d.o.o.

## 6. ZAKLJUČAK

Suvremeni turistički trendovi ističu važnost održivog razvoja. Masovne turističke destinacije u pravilu nemaju osnovne postavke održivog turizma i često narušavaju život lokalnog stanovništva i ekološku ravnotežu destinacije. Nautički turizam kao gospodarsku i turističku granu treba razvijati u granicama prihvatljivog opterećenja i prepoznatljivih obilježja prostora, maksimalno računajući na postojanje očuvanog i prirodnog ambijenta.

Konkurentnost Hrvatske na turističkom nautičkom tržištu očituje se prvenstveno u njenoj razvedenoj obali koja se može podičiti mnoštvom otoka i uvala, nacionalnih parkova te još uvijek očuvanom prirodom. Sve to utječe na porast potražnje za Hrvatskom kao nautičkom destinacijom i na potrebu za povećanjem broja vezova, širenja marina i njihovih postojećih kapaciteta, a kako su nautičari gosti većih platežnih mogućnosti potrebno im je omogućiti i dodatne aktivnosti. Toplo more, bogatstvo prirodnim ljepotama i kulturnim vrijednostima te ekološki očuvana priroda svakako su prednosti na kojima se temelji turistička ponuda.

Posljedica prepoznavanja prirodnih resursa kao glavnih prednosti, odnosno glavnih faktora atraktivnosti nautičkog turizma Hrvatske, javlja se zabrinutost za njihovo očuvanje, iz čega proizlazi i jedna od najvećih prijetnji održivom razvoju nautičkog turizma dok se ostali nedostaci očituju u pomanjkanju jasne strategije razvoja, nedovoljnoj informiranosti, lošoj i zastarjeloj infrastrukturi te ponudi za nautičare. Primarna smjernica razvoja nautičkog turizma Hrvatske bi se upravo stoga trebala temeljiti na zaštiti i očuvanju prirodnih resursa.

Strategija razvoja nautičkog turizma Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine u svojoj viziji navodi kako "Hrvatski nautički turizam treba razvijati tako da bude prepoznat i cijenjen kao vodeći- prvi među najboljima u Sredozemlju". Za svoj prvi strateški cilj navodi upravo održivo korištenje i upravljanje resursima. Iako je strategija razvoja nautičkog turizma hrvatske dosta dobro postavljena i koncizna, nedostaje provedbena volja vlasti tj. države čija bi uloga, uz ostale bitne dionike, bila krucijalna u rastu i razvoju nautičkog turizma te kao takva duboko urezala Hrvatsku u nautičke destinacije turista-nautičara. U okviru tog procesa bitna je primjena koncepta održivog razvitka radi sveobuhvatne zaštite prirodnih i antropogenih resursa, za što je nužno pravovremeno prostorno planiranje te određivanje optimalnog prihvatnog kapaciteta.

Nautički turizam kao grana turizma zasigurno predstavlja jedan od važnih čimbenika za razvoj Hrvatske općenito, kako danas tako i u budućnosti. Republika Hrvatska sa svojim

prirodnim, prostornim i tradicijskim uvjetima ima perspektivu da postane jedna od najrazvijenijih i najprivlačnijih nautičkih zemalja kako Sredozemlja, tako i svijeta. Razvoj se treba temeljiti na očuvanju okoliša i racionalnim upravljanjem resursima, kako bi usporedno sa razvojem nautičkog turizma očuvala i one osobine koje je čine posebnom i danas. Hrvatski nautički turizam ozbiljno konkurrira na Sredozemlju iako se kroz povijest nije razvijao usporedno s konkurencijom, to se prije svega odnosi na Domovinski rat i razaranja infrastrukture, te pada potražnje za Hrvatskom kao turističkim odredištem.

Hrvatska se može izgraditi i razviti u jednu od vodećih nautičkih zemalja. Razvoj se može postići osmišljenim upravljanjem zaštite prirode i okoliša, racionalnim gospodarenjem prirodnim prostorom, prilagođavanjem vezanih gospodarskih djelatnosti potrebama nautičkog turizma prepoznavanjem važnosti nautičkog turizma za razvoj i napredak nacionalnog gospodarstva, uvažavanjem postojećeg kulturnog nasljeđa te unapređenjem odnosa sudionika u nautičkom turizmu prema nautičaru.

## LITERATURA

### 1) KNJIGE

1. Bogunović, A., Plevko, S.: *Regionalni razvoj i zaštita okoline u tranziciji*, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb, 1995.
2. Črnjar M.: *Ekonomika i politika zaštite okoliša*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2002.
3. Črnjar, M., Črnjar, K.: *Menadžment održivog razvoja*, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, Rijeka, 2009.
4. Dulčić, A.: *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, EKOKON d.o.o., Split, 2002.
5. Favro, S., Kovačević, M.: *Nautički turizam i luke nautičkog turizma*, EKOKON d.o.o., Split, 2010.
6. Gračan D., Alkier Radnić R., Uran M.: *Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji*, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011.
7. Jadrešić, V.: *Nautički turizam*, Visoka škola za turistički menadžment u Šibeniku, Zadar, 1987.
8. Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet, Rijeka, 2006.
9. Kovačić, M.: *Model organizacije sjevernojadranskih luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja*, Magistarski rad, Rijeka, 2004.
10. Kovačić, M., Dundović, Č.: *Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma*, Tiskara Sušak, Rijeka, 2012.
11. Kovačić, M., Komadina, P.: *Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj*, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2011.
12. Šamanović, J.: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola, Split, 2002.
13. Zelenika, R.: *Prometni sustavi: Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
14. Vujić, V.: *Održivi razvoj turizma*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Rijeka, 2005.

## 2) ČLANCI U ČASOPISIMA

1. Brčić, A., Radić Lakoš, T.: Razvoj nautičkog turizma RH uz primjer Šibensko-kninske županije, Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku, pregledni rad, Šibenik, 2012.
2. Dulčić, A.: *Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko-dalmatinske Županije*, Turizam, Zagreb, broj 7-8, 1997.
3. Gowdy, J.M.: *Terms and Concepts in Ecological Economics*, Wildlife Society Bulletin 28, Bruxelles, 2000.
4. Kušen, E.: *Znamo li što imamo*, UT Ugostiteljstvo i turizam, Zagreb, broj 1, 1995.
5. Milošević Pujo, B., Radovan, H.: *Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL konvenciji*, Stručni članak, "Naše more", 52(5-6) 2005.
6. Veselica, M.: *Ambijent i strategija razvoja hrvatskog jadranskog turizma*, Znanstveni simpozij, Tržište, broj 1-2, 1995.

## 3) INTERNET IZVORI

1. Adriatic Croatia International Club, [www.aci.hr](http://www.aci.hr) (05.07.2014.)
2. Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (22.06.2014.)
3. Hrvatska.EU; <http://www.croatia.eu/article.php?lang=1&id=11> (15.06.2014.)
4. Pavić-Rogošić, L.: Održivi razvoj, online [www.odraz.hr/media/21831/odrzivi\\_razvoj.pdf](http://www.odraz.hr/media/21831/odrzivi_razvoj.pdf) (12.05.2014.)
5. Udruga lijepa naša, <http://www lijepa-nasa.hr/plava-zastava.html> (05.07.2014.)
6. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma: *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.*, online <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf> (12.06.2014.)
7. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, online <http://www.mzoip.hr/default.aspx?id=10347> (05.07.2014.)
8. Narodne Novine, *Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske*, Zagreb, 20. veljače 2009., online [http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009\\_03\\_30\\_658.html](http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009_03_30_658.html) (26.06.2014.)
9. URSA, institution for a better tomorrow, online <http://www.ursa-insulation.com/en-us/drivingsustainability/pages/global-need-for-sustainable-development.aspx> (27.07.2014.)

#### 4) OSTALI IZVORI

1. *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, Narodne Novine 68/07, Zagreb, 12.06.2008.
2. *Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske*, Narodne Novine 110/07, Zagreb, 20.02.2009.
3. *Zakon o turističkoj djelatnosti*, Narodne Novine 8/96, Zagreb, 1996.
4. *Zakon o pružanju usluga u turizmu*, NN 68/07, Zagreb, 2007.

## **POPIS TABLICA**

Tablica 1. Luke nautičkog turizma u 2013. godini po županijama .....	26
Tablica 2. Hrvatske marine po kategorijama.....	27
Tablica 3. Kapacitet vezova luka nautičkog turizma i mjesta na kopnu prema županijama u 2013.godini.....	28
Tablica 4. Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u 2013. godini (vez na moru) .....	30
Tablica 5. Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2013. godini.....	31
Tablica 6. Ostvareni prihod luka nautičkog turizma bez PDV-a za 2012.-2013. godinu....	33
Tablica 7. Prednosti i nedostaci nautičkog turizma Hrvatske .....	37
Tablica 8. Prilike i prijetnje nautičkog turizma Hrvatske.....	38
Tablica 9. Popis europskih zemlja s Plavom zastavom 2013-2014. godini .....	62
Tablica 10. Marine s Plavom zastavom u Hrvatskoj 2014. godine .....	63

## **POPIS SHEMA**

Shema 1. Razvrstaj luka nautičkog turizma .....	18
Shema 2. Tri sastavnice održivog razvoja .....	44
Shema 3. Vizija razvoja nautičkog turizma Hrvatske .....	39
Shema 4. Misija razvoja nautičkog turizma Hrvatske.....	39
Shema 5. Implementacija projekta Eko Marine u postojećim lukama nautičkog turizma ..	68



## **POPIS GRAFIKONA**

- Grafikon 1. Struktura plovila na stalnom vezu i u tranzitu prema zastavi plovila u 2013. godini ..... 47
- Grafikon 2. Ostvareni prihodi luka nautičkog turizma bez pdv-a za 2012.-2013. godinu .. 34