

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

ANA MRAVINAC

**LOGISTIČKA POVEZANOST LUKA NAUTIČKOG
TURIZMA S OSVRTOM NA MARINU PUNAT**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**LOGISTIČKA POVEZANOST LUKA NAUTIČKOG
TURIZMA S OSVRTOM NA MARINU PUNAT**

**LOGISTIC CONNECTION OF NAUTICAL TOURISM
PORTS WITH THE EMPHASIS ON THE MARINA PUNAT**

DIPLOMSKI RAD

Naziv kolegija: Promet u turizmu

Mentor: prof. dr. sc. Hrvoje Baričević

Student: Ana Mravinac

Matični broj: 0112040450

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, rujan, 2014.

Studentica: Ana Mravinac

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112040450

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom „LOGISTIČKA POVEZANOST LUKA NAUTIČKOG TURIZMA S OSVRTOMA NA MARINU PUNAT“ izradila samostalno pod mentorstvom prof.dr.sc. Hrvoje Baričević. U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Ana Mravinac

SAŽETAK

*Lijepo? To je jedina prava stvar...
Vjeruj mi prijatelju da ništa, ama baš ništa,
nije ni upola tako lijepo kao besciljno ploviti u čamcu.
(preuzeto iz knjige „Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Eurposkoj uniji“)*

Nautički turizam je jedan od najznačajnijih oblika turizma koji se u Hrvatskoj intenzivno razvija posljednjih 10-ak godina. Najčešće se javlja u smislu produženog ljetovanja, krstarenja gdje kretanje velikog broja ljudi na morskim obala iz godine u godinu postaje sve izraženije. Pod pojmom nautički turizam podrazumijeva se ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim i tuđim plovnim objektima, radi rekreacije, sporta i razonode. S obzirom na razvrstavanje, nautički turizam se dijeli na: luke nautičkog turizma, charter i cruising. Hrvatska danas raspolaže sa 106 luka nautičkog turizma na morskoj obali od čega je 67 marina i 39 ostalih luka nautičkog turizma. Jedna od najvećih ali i najstarijih marina u Hrvatskoj je Marina Punat te je ujedno nezaobilazna luka mnogih nautičara. Izrasla je iz tradicije puntarske brodogradnje u drvu, a započela je sa radom 1964. godine. Marina Punat danas se sa ponosom diči time da je jedna od većih i najopremljenijih marina na Jadranu.

Ključne riječi: nautički turizam, definiranje luka nautičkog turizma, razvrstavanje luka nautičkog turizma, Marina Punat

SUMMARY

Nautical tourism is one of the most important forms of tourism in Croatia which has been intensively developed during the last 10 years. It occurs mostly in terms of extended vacations, cruises, where the movement of large numbers of people on the sea coast from year to year is becoming more pronounced. The term nautical tourism implies a set of activities and relationships that are caused by the staying of nautical tourists in the marinas and sailing on their own, chartered or other's vessels for recreation, sport and leisure. Regarding the classification, nautical tourism is divided into ports nautical tourism ports,

charter and cruising. Croatia now has at its disposal 106 nautical ports in the coast of which 67 marinas and 39 other nautical tourism ports. One of the biggest but also one the oldest marina in Croatia is the Marina Punt and it is also inevitable for many sailors. It has grown from the tradition of wooden shipbuilding, and began its work 1964. Today, Marina Punt is proud to be one of the largest and best equipped marinas in the Adriatic.

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY	II
SADRŽAJ.....	III
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA	3
2. POVIJESNI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA.....	5
2.1. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U EUROPI.....	7
2.2. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ.....	8
3. ZNAČENJE I VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA.....	14
3.1. POJAM NAUTIKE.....	14
3.2. NAUTIČKI TURIZAM.....	15
3.3. VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA.....	16
3.3.1. Luke nautičkog turizma.....	21
3.3.2. Charter ili chartering	31
3.3.3. Cruising	34
4. LOGISTIČKA POVEZANOST LUKA NAUTIČKOG TURIZMA.....	38
4.1. LUČKI SUSTAV	39
4.1.1. Receptivno tržište – tržište ponude.....	40
4.1.2. Emitivno tržište – tržište potražnje.....	41
4.2. ČINITELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA.....	42
4.2.1. Prirodni uvjeti razvoja nautičkog turizma	42

4.2.2.	Prometna infrastruktura	44
4.2.3.	Kulturno – povjesno naslijeđe	45
4.2.4.	Gospodarska struktura	45
4.3.	SWOT ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ ..	47
5.	MARINA PUNAT	51
5.1.	RAZVOJNE FAZE MARINE PUNAT.....	53
5.1.1.	Razdoblje izgradnje Puntarskog brodogradilišta.....	53
5.1.2.	Razdoblje najvećeg ulaganja i gradnje (1975. – 1990.)	54
5.1.3.	Razdoblje od 1991. – danas	59
5.2.	STRATEŠKI CILJ MARINE PUNAT.....	73
5.2.1.	BSC - financijska perspektiva	76
5.2.2.	BSC – perspektiva kupca.....	78
5.2.3.	Interni procesi	80
5.2.4.	Učenje i razvoj.....	82
6.	ZAKLJUČAK	83
	LITERATURA	85
	POPIS SLIKA	87
	POPIS GRAFIKONA.....	87
	POPIS SHEMA	88
	POPIS TABELA	88

1. UVOD

Zahvaljujući svojim prirodnim resursima i zemljopisnom položaju Hrvatska ima sve uvjete da privuče značajne količine europskih nautičkih resursa. Razvedenost hrvatske obale, čisto more, ljepota, mnogobrojne prirodne ljepote, uz veliki broj otoka važan je čimbenik razvoja nautičkog turizma. Upravo te pogodnosti kojima Hrvatska obiluje predstavljaju najvrjedniji dio, kao i polaznu točku razvoja nautičkog turizma. Prema zakonskoj definiciji nautičkog turizma, Hrvatski zakon o turističkoj djelatnosti nautički turizam smatra plovidbom i boravkom turista – nautičara na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Na osnovi relevantnih činjenica o problematici znanstvenog istraživanja može se definirati problem istraživanja koji se očituje u nedovoljno razvijenoj prometnoj infrastrukturi i nautičkoj ponudi. Također, nedovoljan broj vezova jedan je najvećih nedostataka odnosno slabosti nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Relevantne spoznaje o problematici i problemu istraživanja predstavljaju znanstvenu podlogu za definiranje predmeta istraživanja. Kako bi se riješio problem prometne infrastrukture potrebno je ulagati u nju radi što bolje konkurentnosti i dostupnosti hrvatskog prometa. Kako Hrvatska nema osmišljen nautički proizvod koji bi nautičarima pružao mogućnost osiguranja planiranog turističkog doživljaja te time i odgovarajuću valorizaciju resursa, u budućnosti bi svakako trebalo upotpuniti nautičku turističku ponudu s ciljem unaprjeđenja određenog područja Hrvatske. To mogu biti razni sadržaji nakon plovidbe do neke točke, kao npr.: razina natjecanja na moru i kopnu, gastronomija, folklor. U nautičkom turizmu Hrvatske sve se svodi na osiguranje veza za plovilo, osiguranje meteorološkog izvještaja, obilježavanje morskih putova te skromnu ponudu različitih sadržaja u marinama.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Razvoj nautičkog turizma i prometne povezanosti Marine Punat bitan su čimbenik za razvoj otoka Krka. Rastom i razvojem Marine Punat, otok Krk je postao poznata i priznata turistička destinacija na Jadranu. Sa daljnjim ulaganjem i posjećivanjem nautičkih turističkih sajмова nema sumnje da će Marina nastaviti svoj rast i razvoj te omogućiti i osigurati svojim gostima najsuvremenije uvijete korištenja usluga marine. Neosporno je da će daljnji razvoj Marine Punat uvelike doprinijeti i razvoju otoka Krka kao moderne nautičke destinacije, ali također i suvremene turističke destinacije.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha ovog istraživanja je pobliže objasniti pojam nautičkog turizma, njegove vrste te logističku povezanost luka nautičkog turizma s osvrtom na Marinu Punat. U ovom radu prikazati će se i strateški ciljevi Marine Punat koji su izrazito značajni, kako bi marina mogla dugoročno profitabilno poslovati. Kroz SWOT analizu prikazati će se okruženje u kojem se nautički turizma razvija u Hrvatskoj. Također, svrha ovog rada je prikazati usluge koje se pružaju u nautičkom turizmu te utvrditi gospodarsku strukturu nautičkog turizma. Glavni cilj ovog rada je prikazati međuovisnost turizma i prometne povezanosti kao glavnih čimbenika za konkurentnost nautičkog turizma u Hrvatskoj. Ujedno se želi ukazati na važnost ulaganja i modernizaciju prometnih usluga kako bi gostima određena turistička destinacija bila što pristupačnija.

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,
- statistička metoda,
- povijesna metoda,

- komparativna metoda,
- metoda klasifikacije,
- metoda deskripcije,
- metoda anketiranja
- metoda promatranja

1.5. STRUKTURA RADA

Diplomski rad podijeljen je na slijedeće dijelove: sažetak, sadržaj, pet temeljnih radnih dijela, zaključak te popis literature, ilustracija (tabela, grafikona i slika). U prvom uvodnom dijelu objašnjava se problem istraživanja, navode se ciljevi istraživanja, metode koje su se koristile pri istraživanju te se definira prostorni i vremenski obuhvat istraživanja.

Drugi dio obrađuje povijesni razvoj nautičkog turizma koji se sastoji od dva podpoglavlja. U prvom podpoglavlju govori se o „Razvoju nautičkog turizma u Europi“, dok je u drugom podpoglavlju riječ o „Razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj“.

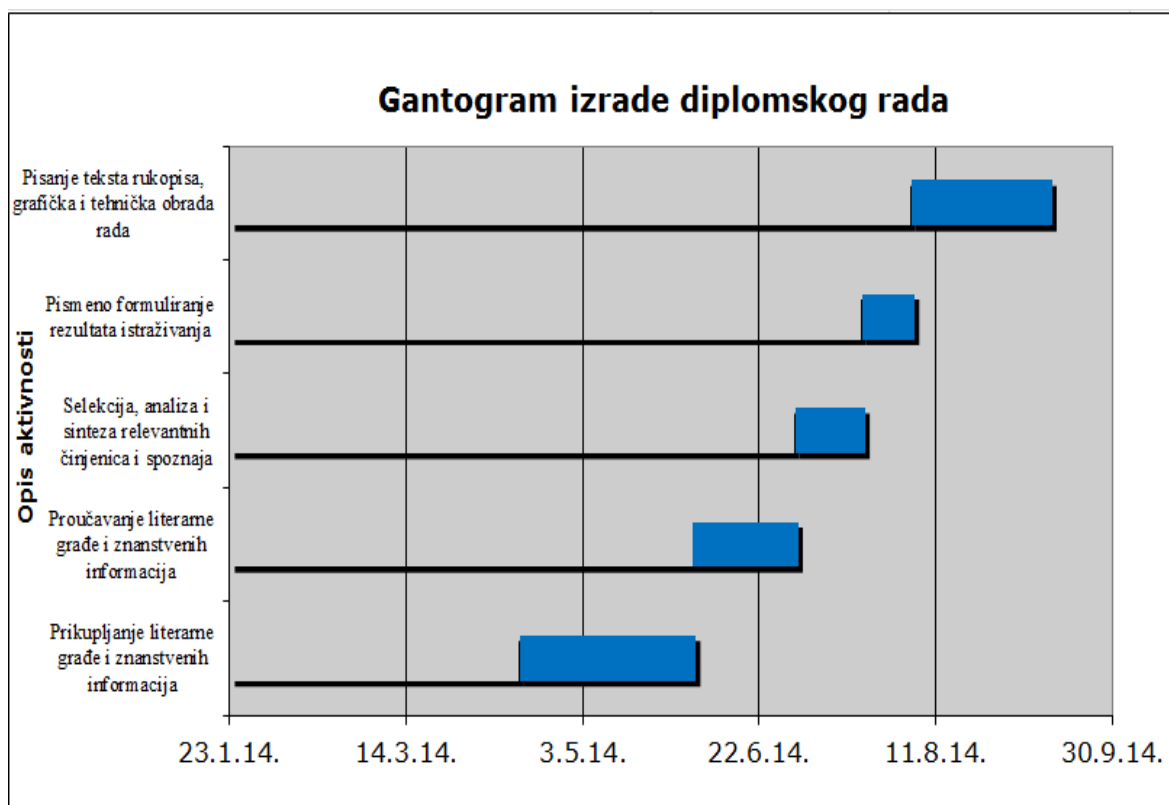
Značenje i vrste nautičkog turizma naslov je trećeg dijela rada. U tom dijelu rada definirani su pojam nautike i nautički turizam, te vrste nautičkog turizma.

Naslov četvrtog dijela rada je „Logistička povezanost luka nautičkog turizma“ te se sastoji od tri podpoglavlja. U prvom podpoglavlju pod naslovom „Lučki sustav“ analiziraju se dvije osnovne dimenzije odnosno osnovne karakteristike nautičkog tržišta – receptivno tržište ili tržište ponude i emitivno tržište ili tržište potražnje. U drugom podpoglavlju definirani su glavni činitelji razvoja nautičkog turizma a to su: prirodni uvjeti razvoja nautičkog turizma, prometna infrastruktura, kulturno-povijesno naslijeđe te gospodarska struktura. U trećem podpoglavlju predloženi su rezultati SWOT analize nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.

Šesti dio rada obuhvaća istraživanje poslovanja Marine Punat i sastoji se od dva podpoglavlja. Prvo podpoglavlje opisuje razvojne faze Marine Punat od njezina osnutka do danas, a u drugom podpoglavlju definirani su njeni strateški ciljevi.

Na samom kraju rada slijedi zaključak, koji prezentira sve relevantne spoznaje do kojih je došlo tijekom istraživanja te se donose vlastiti zaključci. Zatim slijedi popis korištene literature, te popis slika, grafikona, shema i tabela.

Grafikon 1. Gantogram izrade diplomskog rada



Izvor: Izradila studentica

2. POVIJESNI RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA

Osnovna i bitna značajka za nastanak i razvoj nautičkog turizma je spontanost. Svaki čovjek po svojoj prirodi traži uvijek nešto što će ga odvojiti od mase drugih ljudi a da pritom istakne svoju posebnost, bogatstvo ili status. To je ujedno bio i glavni razlog za razvoj raznih oblika turizma za koje je trebalo izdvojiti velika financijska sredstva, a koji objedinjuju sve prije navedene osobine. Nautički turizam je jedan od tih oblika.¹ Prvi počeci nautičkog turizma usko su vezani uz nautičke sportove, jedrenje i veslanje.² O pomorskim putovanjima pronađeni su brojni zapisi još u starom vijeku. U epu „Odisej“ čitali smo u poznatom Homerovom putovanju gdje se vraćajući iz Trojanskog rata doživljava čitav niz pustolovina. Središte pomorske plovidbe tog vremena je Sredozemlje i Grčka. Za razliku od starog vijeka, početkom novog vijeka iskustva plovidbe od antičkog svijeta preuzimaju Arapi i prenose u Španjolsku. Tada se na Sredozemlju razvijaju pomorske sile kao što su Genova i Venecija. Poznata su razna veslačka takmičenja koja su se osim na Sredozemlju brzo proširila u Engleskoj. Na Temzi je oko 1500. godine bilo više od 3200 ovlaštenih lađara koji su čamcima na vesla prevozili putnike i robu. Prvo zabilježeno veslačko takmičenje na Temzi održano je 1715. godine. Ta tradicija održala se i do danas. Tradicija veslačkih natjecanja studenskih klubova u Engleskoj datira iz 16. i 17. stoljeća. U vrijeme velikih otkrića težište pomorstva preselilo se u Portugal, gdje je sredinom 15. stoljeća osnovana prva pomorska škola i opservatorij, a u to se vrijeme tiskaju i priručnici za plovidbu.³ U 16. stoljeću u Nizozemskoj organiziraju se jahting natjecanja. Dok pravi razvoj i procvat doživljava na rijekama i jezerima Velike Britanije u 17. i 18. stoljeću. Naziv yacht (niz.jaght) odnosi se na manji brod za plovidbu i krstarenje radi zabave. Englesko plemstvo je na Temzi oko 1700.god. imalo oko 300 jahti. Prvo društvo za športsko jedrenje osnovano je 1720.god. u irskom mjestu Cork dok je 1815.god. osnovan Yacht Club u mjestu Cowes u Velikoj Britaniji.

Prvi jahting klub u Engleskoj je osnovan početkom 18. stoljeća, a stoljeće kasnije i Italija dobiva svoje prvo regatno društvo. Tek u 19. stoljeću jahting poprima karakteristike

¹ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, 2011., str. 196.

² Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 156.

³ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukama nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, Split, 2002., str. 17.

masovne pojave, potaknut razvojem industrijskog društva. Važan društveni značaj nautički turizam dobiva organiziranim putovanjima kada se javljaju prva kolektivna putovanja u organizaciji putničke agencije osnovane 1857. godine čiji je vlasnik Tomas Cook. Veliki nautički turizam koji uključuje oceanska krstarenja, kružna krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, razne oblike kruzinga, čartera i sl., razvija se u 20.-tom stoljeću. Početkom 20. stoljeća organiziraju se i prva regatna natjecanja, dok 30-tih godina 20-tog stoljeća započinje izgradnja jedrilica za međunarodna natjecanja. Udruženje konstruktora motora i brodova iz New Yorka. 1928. godine, prvi je put za osnovani objekt namijenjen prihvatu turističkih plovila upotrijebio pojma marina, koji je tada postao međunarodno priznat i korišten kao naziv za specijalizirane luke s vezovima, raznim uređajima potrebnim za održavanje i popravak plovila, opremom za plovila te raznim drugim uslugama koje nautičarima omogućuju smještaj, prehranu, razonodu, sport i sl. ⁴ Od brojnih jedriličarskih regata koje su od posebne važnosti i značaja za nautički turizam su:⁵

- America Cup - utemeljena je 1851 godine, a mjesto održavanja zavisi od zemlje pobjednika i izazivača, to je ujedno i najstarija svjetska regata
- Admiral Cup - najvažnija je svjetska regata za veće krstaše, a održava se od 1957. godine svake neparne godine u Velikoj Britaniji
- Southern Ocean - regata se održava u vodama Floride od 1906. godine
- Pan Am Clipper Cup - regata koja se održava u vodama Havajskih otoka
- Sardinia Cup – natjecanje koje se održava u Terenskom moru od 1980. godine
- Southern Cross – regata koja se jedri u vodama Australoje i Novog Zelanda od 1945. godine
- Round the World Alone – regata koja se jedri oko Svijeta u četiri etape a učesnici su samci
- Transatlanske regate – kojih ima više, za samce tj. individualni plasman
- Transpaciifičke regate - za više ruta i tipova brodova
- Regate pojedinih tipova plovila ili one koje se održavaju prigodom određenih svečanosti
- Kod nas je poznata „Mrduljaška regata“ i „Viška regata“, Labud je prije Drugog rata organizirao godišnje regata. Poznata je i Jadranska regata i Transjadranska

⁴ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op. cit., str. 197. str.

⁵ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukama nautičkog turizma, op.cit., str.19.

regata a od lokalnih Podgorksa regata, Hrvatska regata, Kvarnerska regata, Riječka regata, regata Južne Dalmacije, Zagrebačka regata i sl.

2.1. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U EUROPI

Najdinamičniju i najdužu tradiciju nautičkog turizma u svijetu ima Europa, čije se djelovanje može podijeliti u tri osnovna područja:

- Područje Mediterana
- Područje obala Atlanskog oceana
- Područje unutarnjih europskih voda

Područje Mediterana ima najduži i najdinamičniji razvitak nautičkog turizma od svih europskih područja zbog svojih prirodnih i socio-kulturnih obilježja, te se ujedno ubraja u najznačajnija područja nautičkog turizma u svijetu. Obala Mediterana je vrlo dobro razvedena a posebno se ističe obala Egejskog mora i istočna obala Jadranskog mora. Mediteran se ističe brojnim zaljevima kao što su Lionski, Genovski, Tarantski, Solunski, Sidra, Gabeški koji duboko prodiru u kopno, te brojne uvale i otoci koji predstavljaju atraktivan prostor za turistički plovību. Kao rezultat povoljnih prirodnih, klimatskih, kulturoloških i ambijentalnih prilika u nekim mediteranskim zemljama, od šezdesetih godina do danas, došlo je do dinamičkog razvitka nautičkog turizma, posebice u Italiji, Francuskoj, Španjolskoj, Grčkoj i Turskoj. Također, Hrvatska pripada krugu tih zemalja zbog svojih komparativnih prednosti.⁶

Ističu se dvije osnovne skupine komparativnih prednosti istočne jadranske obale. U prvu skupinu spada pogodna lokacija na Sredozemlju, koje postaje sve snažnije europsko i svjetsko turističko središte, kao i posebne pogodnosti ovoga obalnog područja. Druga grupa komparativnih razvojnih činitelja odnosi se na iznimnu pogodnost obalnog područja istočnog dijela Jadrana s obzirom na klimatske, geomorfološke i druge karakteristike. Sve osnovne karakteristike tog segmenta prirodnog faktora potrebno je posebno obraditi, a osobito treba istaknuti sljedeće:

- jedinstvena obilježja akvatorija, posebno važna za aktivnosti u nautičkom turizmu

⁶ Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, op.cit., str. 160.

- razvedenost obale, povoljnu klimu, povoljne vjetrove srednje jačine, velik broj zaštićenih uvala
- raznolikost prirodnoga, pomorskog i podmorskog pejzaža
- raspored malih i većih naselja te luka i lučica koje omogućavaju krstarenje i malim plovnim jedinicama
- pogodan geografski položaj prema turistički emitivnim europskim zemljama.

U tim zemljama izgrađeni su: različiti tipovi luka nautičkog turizma, plovila za sport i rekreaciju te brojni drugi komplementarni objekti namijenjeni za pružanje usluga nautičarima.⁷

Na području Mediterana, plovi golema nautičko turistička flota koju posjeduju Talijani i Francuzi koja sadrži više od 2 miliona plovila. U proizvodnji i opskrbi svjetskog nautičkog tržišta plovilima, veliko učešće imaju Francuska, Italija, Španjolska i Grčka. Nautičare koji su boravili na Mediteranu mogu se svrstati u četiri skupine:

- Nautičare – vlasnike plovila čija su plovila smještena na Mediteranu tijekom cijele godine
- Nautičare – vlasnike plovila čija su plovila smještena u njihovu mjestu boravka, a prilikom odlaska na odmor prevoze ih do Mediterana trailerima ili kamionima
- Nautičare koji za vrijeme turističkog boravka na Mediteranu uzimaju u charter tuđa plovila
- Nautičare – turiste na kružnim putovanjima⁸

2.2. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ

Počeci nautičkog turizma na našoj obali javljaju se prilično rano. Godine 1844. uvedena je prva nedjeljna izletnička pruga Trst – Rijeka, a usputna stajališta bila su u Novigradu, Poreču, Rovinju i Puli. Također, te je godine organiziran i prvi izlet sa 153 učesnika na relaciji Trst – Dubrovnik dok je 1985. godine organiziran turistički izet iz Rijeke za Cres, Bakar i Senj. Kasnije je uvedena još jedna linija: Trst – Dalmacija – Albanija do Jonskih otoka, a odvijala se jedanput tjedno. Od tada postepeno raste broj

⁷ Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Pregledni članak, 2007., str. 60.

⁸ Šamanović, J., Nautički turizam i management marina, op.cit., str. 162.

parobrodskih linija koje povezuju obalna i otočna mjesta.⁹ Parobrodsko društvo „Loid“ vršilo je parobrodsku službu na Jadranu sve do kraja 19. stoljeća, a njegovi prvi brodovi postali su „ploveći hoteli“.¹⁰ Hrvatska doživljava snažan razvoj suvremenog nautičkog turizma sredinom šezdesetih godina kada su na našoj obali izgrađene 4 marine sa 150 vezova i ostvaren promet preko 1 500 inozemnih plovila.¹¹ Razvoj nautičkog turizma bogat je raznim aktivnostima kao što su primjerice razgledavanje povijesno-kulturnih spomenika, sportski ribolov i natjecanja, podvodno fotografiranje, tečajevi ronjenja i slično. Također, javljaju se i novi nautički sadržaji, npr. saloni nautike, tiskaju se nautičke publikacije odnosno vodiči, revije, časopisi, katalogi za navigacijsku opremu i uređaje. Zahvaljujući svojim prirodnim resursima i zemljopisnom položaju Hrvatska ima sve uvjete da privuče značajne količine europskih nautičkih resursa. Razvedenost hrvatske obale, uz veliki broj otoka važan je čimbenik razvoja nautičkog turizma. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj veže se uz razvoj pomorstva.

Prve naznake nautičkog turizma u Hrvatskoj datiraju od polovice 19-tog stoljeća kada turistički promet počinje naglo rasti ukidanjem viza 1962. godine te otvaranjem granica za putnike. U brodogradilištu „Punat“, 1964. godine, potpisan je prvi ugovor o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica. Na inicijativu stranih nautičara, iste godine započinje i izgradnja prve luke za prihvat nautičkih turista, koji su svoja plovila odlučili ostaviti u Hrvatskoj na prezimljavanju. Od tada pa do 1978. godine Marina Punat posluje u sastavu brodogradilišta Punat, a od 1978. godine djeluje samostalno zbog povećane nautičke potražnje koja je uzrokovala potrebu za obogaćivanjem nautičke ponude i instaliranjem prihvatnih kapaciteta i nautičkih sadržaja, što je u konačnici i rezultiralo izgradnjom prve hrvatske marine „Punat“, koja je označila početak razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.¹² Na svakom je vezu instaliran priključak struje i vode. S obzirom na veliku potražnju za vezovima, svaki je novoizgrađeni vez odmah i popunjen. Danas Marina Punat i Brodogradilište Punat posluju neodvojivo povezani kao dvije najznačajnije tvrtke u sklopu Marina Punat Grupe. Smještena je na najvećem jadranskom otoku, otoku Krku a za nautičare je veoma privlačna zbog svojih prednosti:¹³

➤ Povezanost otoka Krka mostom sa kopnom

⁹ Ibidem, str. 185.

¹⁰ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., 201.

¹¹ Šamanović, J., Nautički turizam i management marina, op. cit., str. 185.

¹² Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 201.

¹³ Favro, S., Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Prostorna obilježja Hrvatskoh Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma, Split, 2010., str. 137.

- Potpuno zaštićen položaj u Puntarskoj uvali
- Blizina izletišta Kornati
- Blizina međunarodne zračne luke Rijeka
- Kulturno središte na otočiću Košljun

Primjer brodogradilišta u Puntu slijedi brodogradilište u Lošinj, a javljaju se inicijative za gradnjom marina na razvedenoj istarskoj obali. Pod okrljem Grupacije marina Hrvatske, 1975. godine, izgrađene su marina Punat, Mali Lošinj, Zadar i Dubrovnik, a već 1981. godine izgrađene su marine Novigrad, Poreč (Červar, Porat, Parentium), Pula (Verudela), Opatija (Admiral), Murter (Betina, Hramina). Kao rezultat intenziviranja turizma kao pojave te kao posljedica potrebe za usklađivanjem ogromnih disproporcija između prirodno-geofizičkih osobitosti naše obale i nerazvijene osnove nautičkog turizma, 1983. godine nastao je Adriatic Yacht Club. Prvotni naziv poduzeća bio je Adriatic Club Yugoslavia, čija je djelatnost nautički turizam, a od 1991. godine naziv ACY podrazumjeva Adriatic Yacht Club, te od 1994. godine se transformira u Adriatic Croatian International Club d.d.

ACI Club se temeljio na revitalizaciji postojećih luka, lučica i uvala te izgradnji novih nautičkih kapaciteta u postojećim lukama i naseljenim mjestima, gdje je već postojala adekvatna infrastruktura.¹⁴ U početnoj fazi razvoja trgovačkog društva sagrađeno je i pušteno u rad 16 potpuno novih luka nautičkog turizma - marina, i to: Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Supetarska Draga, Rab, Žut, Piškera, Jezera, Vodice, Skradin, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana. Završeci početnih faza gradnje i dovođenje u funkciju navedenih marina zbivali su se tijekom 1984. i 1985. godine, pa su za turističku sezonu 1986. godine sve te marine, uključujući njihove nautičke, ugostiteljske, trgovačke i tehničke sadržaje, bile spremne pružiti kompletnu paletu osnovnih usluga u nautičkom turizmu. 25. srpnja 1994. godine, u sustav marina ACI d.d. uključene su još dvije marine: marina Cres (otok Cres) i marina Šimuni (otok Pag) koje su do tada poslovale u sastavu tvrtke Marina Cres d.o.o., koje je bilo u vlasništvu INA-e - industrije nafte d.d. Zagreb.¹⁵

Od tada pa do danas u sustavu ACI marina posluje, kao što je već spomenuto, 21 luka nautičkog turizma - marina. Time je nautički turizam, kao i ukupni hrvatski turizam dobio prepoznatljiviji tržišni znak – trade mark – jedinstven na cijelom Mediteranu.

¹⁴ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 202.

¹⁵ <http://www.aci.hr/hr/o-nama/povijest> (10.06.2014.)

Nautički turizam u Hrvatskoj se pojavio gotovo jedno stoljeće kasnije nego u svijetu. Ono što je važno je da se nautički turizam u Svijetu razvijao vrlo brzo od polovice 19.st , što se ne može reći za njegov razvoj u Hrvatskoj. Upravo suprotno, razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj tekao je jako sporo sve do početka 80-tih godina 20.st. kada se osniva većina današnjih marina i udruga nautičara što povećava njegovu popularnost. Osnivanjem Adriatik Croatia International Cluba posebno se doprinosi razvoju nautičko-turističke ponude. Sjedište Adriatik Croatia International Cluba - ACI-a je na Brijunima, a osnovala su ga poduzeća iz turističko-ugostiteljske i trgovinske branše, kao i poduzeća koja su imala interes za plasman svojih proizvoda, čiji je glavni zadatak bio da koordinira i financira izgradnju nautičkih objekata. U osnivanju ACI-a sudjelovalo je 69 članica osnivača od kojih je većina financirala i sudjelovala u poslovanju izgrađenih nautičkih objekata. Već u prvoj godini poslovanja ACI-a odnosno do sredine 1984.godine izgrađeno je 16 marina kapaciteta 4.730 vezova, dok 2001.godine ACI raspolaže sa 21 marinom kapaciteta 5610 vezova. U cilju unaprjeđenja nautičkog turizma u Hrvatskoj se 1991.godine osniva „Udruga hrvatskih marina“, a 1994.godine pri Hrvatskoj gospodarskoj komori „Udruženje nautičkog turizma“. Zadatak tih udruga je da se kroz institucionalne oblike što lakše i bolje rješavaju problemi s kojima se članice mogu susresti i unaprijedi poslovanje nautičko-turističkog gospodarstva.¹⁶

Nautički se turizam u Republici Hrvatskoj razvio zahvaljujući izvorno očuvanoj razvedenoj obali s brojnim zaljevima, uvalama i otocima, bistrom i ugodno toplome moru za kupanje, uz velike raznolikosti i kontraste u krajobrazu i zahvaljujući pogodnoj mediteranskoj klimi. Nautički turizam mora se razvijati tako da ne ugrožava okoliš na štetu budućih naraštaja. Budući naraštaji moraju imati mogućnost uživati u blagodatima ove sadašnje relativno izvorno očuvane prirode.¹⁷ Iako hrvatski jadranski prostor čini jednu jedinstvenu cjelinu, ako ga se promatra sa aspekta morfoloških specifičnosti, može se izdvojiti nekoliko regionalnih cjelina. To su Istra i Kvarner, Dalmacija ili Južna Hrvatska.

Istra i Kvarner nalaze se na sjevernom dijelu hrvatske jadranske obale. Prema geografskim karakteristikama ovog prostora razlikuju se dvije subregije važne za nautički turizam i to:

- Zapadna Istra koja se prostire od Piranskog zaljeva do rta Kamenjaka

¹⁶ Šamanović, J., Nautički turizam i management marina, op.cit., str. 185.

¹⁷ Zelenika R., Vidučić, V.: Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015. EKONOMSKI PREGLED, 58 (9-10) 522-544 (2007), str. 523. (10.06.2014.)

- Kvarner, koji se prostire na zapadnoj obali Istre, Opatijskoj rivijeri i riječkom priobalju, Vinodolsko-crikveničkoj rivijeri, Velebitskom podgorju i kvarnerskim otocima

Obuhvaća prostor od 612 374 m² koji je povezan sa zapadno-europskim emitivnim turističkim tržištem, čija se veza ostvaruje preko morskih luka u Puli i Rijeci, te zračnih luka u Puli i na otoku Krku, te cestovnom mrežom koja se zbog blizine austrijske i talijanske granice lakše povezuje s europskim prometnim pravcima. Na prostoru Zapadne Istre poznata su turistička mjesta: Buje, Novigrad, Umag, Seget, Rabac, Poreč, Rovinj, Vrsar, Pula, Fažana, Medulin, otočje Brijuni, Pomer, Prementura, Vodnjan ...

Na području Kvarnera ističu se slijedeća poznata turistička mjesta: Opatija, Mošćenička Draga, Vinodolski, Ičići, Ika, Lovran, Bakar, Kostrena, Kraljevica, Crikvenica, Senj, Jurjevo, Malinska i Krk.

Dalmacija, prostorno zauzima najveći dio hrvatske jadranske obale, smještena između Velebitskog Podgorja na kopnu i otoka Silbe i Oliba na sjeverozapadu, pa sve do rta Oštro na jugoistoku. Dalmacija se ističe dobrom razvedenošću obale te povoljnim klimatski uvjetima kao što su temperatura zraka i mora, intenzitet i učestalost vjetrova, količini padalina tijekom turističke sezone, insolacija, vidljivosti, prozirnosti i čistoćom mora. Može se podijeliti na tri regije:

- Sjeverno-dalmatinsku
- Srednje-dalmatinsku
- Južno-dalmatinsku regija

Prostorne i prirodne karakteristike Dalmacije omogućuju razvoj nautičkog turizma koji se tek posljednjih godina prepoznaje kao jedan od važnijih činitelja ukupnog turističkog razvoja.¹⁸

Sjeverno – dalmatinska regija proteže se od Velebitskog podgorja na kopnu te otoka Silbe i Oliba na moru do rta Ploča na jugoistoku. Zbog dobre razvedenosti i rasčlanjenosti, obalni prostor sjeverne Dalmacije, kao takav ima vrlo dobre uvjete za razvitak nautičkog turizma.

Srednje – dalmatinska regija proteže se u dužini od oko 280 km, od rta Ploča pa do poluotoka Pelješca na kopnu i korčulanskog kanala na moru. Ova regija također obuhvaća

¹⁸ Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, op. cit., str. 43.

veliki broj otoka upravo iz istog razloga kao i sjeverno – dalmatinska regija, zbog svoje razvedenosti. Kao takva, ima vrlo dobre uvjete za razvitak nautičkog turizma.

Južno – dalmatinska regija se nalazi na prostoru od poluotoka Pelješca na kopnu i korčulanskog zaljeva na moru , pa sve do rta Oštro na poluotoku Prevlaka, uključujući otoke Korčulu, Lastovo, Mljet, Šipan, Lopud, Koločep, Lokrum i dr.

3. ZNAČENJE I VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA

Razvoj nautičkog turizma u posljednjih nekoliko godina postaje sve izraženije zbog masovnih migracija ljudi na morske obale s ciljem korištenja slobodnog vremena, krstarenja i sl. Danas je već razvijen veliki niz oblika turističke rekreacije koji postavljaju najčešće i specifične zahtjeve u pogledu prostora i strukturnih karakteristika receptivne ponude. Pa se turisti u tom smislu sve više usmjeravaju na organiziranje svojih aktivnosti korištenjem voda ili mora kako bi se rekreirali ili bavili sportom, a sve u cilju aktivnog odmora i bijega od svakodnevnice. Posljednja tri desetljeća nautički turizam javlja se kao jedan od najprodornijih i najtraženijih oblika turističke rekreacije a samim time i turističkog prometa. Višestruki gospodarski značaj, brojni pod oblici 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 oblika turističkog prometa.¹⁹ Nautički turizam u svijetu i na Mediteranu pojavio se kao plimni sociološki val zapljusnuvši obale mnogih pomorsko-primorskih zemalja. Čovjeku novog industrijskog razdoblja postala je potreba pa i navika da u slobodno vrijeme uspostavlja specifičan odnos sa prirodom, morem i njegovim ljepotama izvan stalnog mjesta boravka. U Hrvatskoj je „nautički boom“ došao spontano i ekonomski zanemarivo tek krajem šezdesetih godina, te postao relativno bitna društvena kategorija. Neophodnost intenzivnijeg ulaganja u nautički turizam temelji se na činjenici da Jadransko more i hrvatska obala imaju po svom geografsko-prometnom položaju i prirodnim karakteristikama, izražene komparativne prednosti i da je potražnja za tom vrstom usluga u stalnom porastu.

3.1. POJAM NAUTIKE

Nautika je riječ koja povezuje pojmove brod i vođenje ili upravljanje brodom. Potječe od grčke riječi *naus* što znači brod ili lađa, ali i vještina plovidbe. Svoj razvojni put bilježi još iz vremena drevne Grčke. U 16.st. Nizozemci su gajili i razvijali natjecanja kao

¹⁹ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukama nautičkog turizma, op.cit., str. 7.

rekreacijsku sportsku plovidbu što dokazuje „yacht“ koja je nizozemskog porijekla.²⁰ U suvremenom značenju riječ nautika ili navigacija, označava skup svih praktičnih i teorijskih znanja koja su potrebna mornaru, voditelju broda ili navigatoru, da bi sigurno i najkraćim putem mogao prevesti brod preko mora od polazišta do odredišta. U najširem smislu riječi, pojam nautika uključuje i pomorstvo u cjelini, plovidbu, brodarenje i sl.

3.2. NAUTIČKI TURIZAM

U literaturi se javljaju različite definicije koje definiraju pojam turizma. Prema švicarskim autorima Hunziker i Krapf, definicija turizma glasi: „Turizam je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravaka posjetitelja nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako sa takvim boravkom nije povezana nikakva njihova privredna djelatnost.“ Ovu definiciju turizma je također usvojilo Međunarodno udruženje znanstvenih turističkih eksperata (AIEST). Dok se u definiciji turizma Svjetske turističke organizacije (WTO) ističe da je: „turizam skup aktivnosti osoba tijekom njihova putovanja i boravka u mjestu izvan uobičajenog boravišta, i to bez prekida i ne duže od jedne godine, a radi odmora, odnosno zbog poslovnih i drugih razloga.

Pojavni oblici turizma su brojni i u stalnoj su mijeni, a nautički turizam samo je jedan od njih. Statističke činjenice pokazuju da milijuni ljudi sudjeluju u turizmu, te mnoge druge činjenice kao što su kvalitativan, prostorne, ekonomske, geografske, psihološke i sl. prirode. U ekonomskoj literaturi turizam se poima kao sektor ili područje potrošnje. Ako želimo između brojnih načina rekreacije i bijega u potrošnju odrediti onaj „turistički“ ili „nautički“, granice bi trebalo definirati uobičajeno ili prema potrebi i cilju istraživanja. To znači da se oblici turizma poput nautičkog, definiraju prema izabranom kriteriju. Prema statističkom kriteriju, turizam je agregirani izraz pojma „turist“. Nautički turizam kao integrirani dio turizma ili kao samostalni pojam, pokušalo je definirati više autora, a pojam je također obrađen u brojnim enciklopedijama. Enciklopedijska zbirka definira „nautički turizam“ kao specijalizirani oblik masovnog turizma koji obuhvaća raznolike društvene, gospodarske i prostorne aspekte koji nastaju povodom zadovoljenja rekreacijskih potreba. Nautički turizam se ostvaruje na morima, jezerima i rijekama i njihovim obalnim

²⁰ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 187.

prostorima, na vlastitim ili tuđim plovilima za rekreaciju, razonodu i sport, stacionirano ili u plovidbi. Sveopću definiciju daje V. Jadrešić koji ističe da je „nautički turizam dio maritimnog turizma koji s jedne strane predstavlja ukupnost stalnih, učestalih ili povremenih dobrovoljnih društveno-socioloških pojava, aktivnosti i kretanja turista na moru, u moru i obalama te na rijekama, jezerima i kanalima, vlastitim, iznajmljenim ili tuđim turističkim brodovima, u turističkim lukama i ostalim pomorsko-nautičko-brodograđevnim objektima supra i infrastrukture, u svrhu zabave, odmora, športa, pasivne i aktivne rekreacije, relaksacije, ambijenta, zadovoljenja zdravstvenih, kulturnih i drugih motiva, i to sve iz turističkih, a ne lukrativnih motiva, i s druge strane skup ekonomsko organiziranih poslova i funkcija u cilju racionalnog i planskog omogućavanja i razvijanja te poboljšanja tih pojava i aktivnosti i to u svrhu stvaranja i povećanja dohotka.“²¹ Prema A.Turina pojam „nautički turizam podrazumijeva putovanja morem i to slijedećim prijevoznim sredstvima:

- jahtama, jedrilicama, skuterima i sportskim čamcima
- putovanje brodovima koje organiziraju obalne linijske službe ili kružna putovanja
- teretnim brodovima koji primaju i određeni broj putnika
- posebnim plovilima za krstarenje, za jedrenje, za ribolov i za ostale turističke razonode na vodi, od izleta i šetnja do priredba specifičnog karaktera s raznovrsnim programima koji se izvode na moru

Prema tome, pod pojmom nautički turizam podrazumijeva se ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim i tuđim plovnim objektima, radi rekreacije, sporta i razonode.²²

3.3. VRSTE NAUTIČKOG TURIZMA

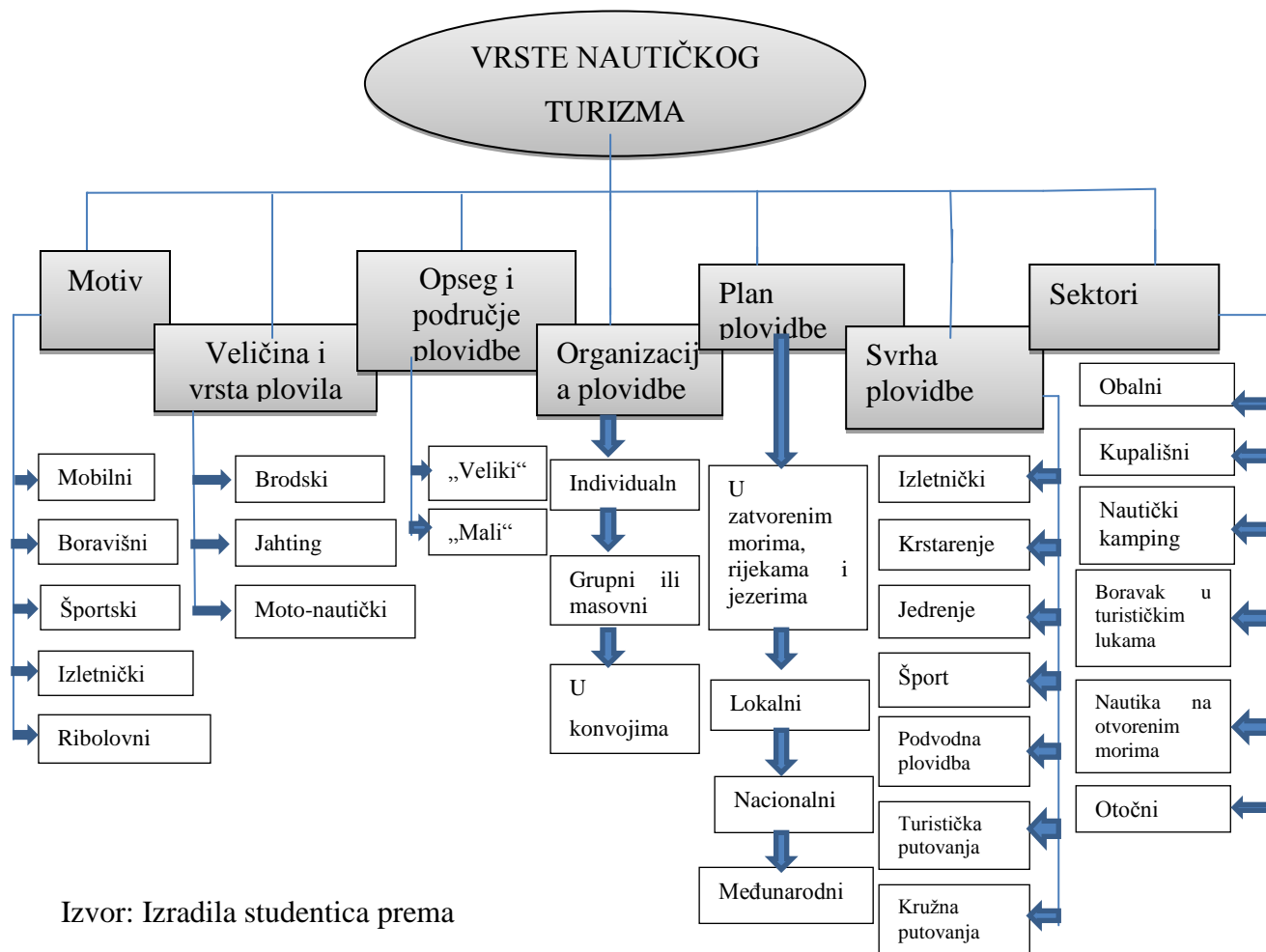
Nautički turizam se može promatrati sa više aspekata, ovisno o činiteljima ponude i potražnje, a prema приходima koje ostvaruje smatra se jednim od najunosnijih oblika turizma. Može se promatrati prema brojnim kriterijima a to su: motiv, vrsta i veličina

²¹ Ibidem, str. 188

²² Šamanović, J., Nautički turizam i management marina, op.cit., str. 55.

plovila, opseg i područje plovidbe, organizacija plovidbe, plan plovidbe, svrha plovidbe, sektori.

Shema 1. Vrste nautičkog turizma



Izvor: Izradila studentica prema

Iz shematskog prikaza vidljivo je da se stajališta *motiva* nautički turizam dijeli na:

- mobilne
- boravišne
- športske
- izletničke
- ribolovne

Sa stajališta *veličine i vrsta plovila* nautički turizam se dijeli na:

- brodski ili „veliki“ (putnički,putničko-turistički brodovi, putničko-teretni brodovi, trajekti, ferry boat i hidrokrični brodovi, brodovi - ploveće kuće ili ploveći hoteli i sl.)
- jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina za krstarenje i izlete)

➤ moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri raznih vrsta, razna plovila za šport i rekreaciju, specijalna plovila za podvodnu aktivnost itd.)

Sa stajališta *opseg i područje plovidbe* nautički turizam se dijeli na:

➤ „veliki“ nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, cruising, duži izleti, charteri)

➤ „mali“ nautički turizam ili zabavna navigacija (suvremeno malo brodarstvo – „mala ili 4. flota“, jahte, jedrilice, športski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i dokolicu i sl.)

Sa stajališta *organizacijske plovidbe* dijeli se na:

- individualni
- grupni ili masovni
- u konvojima

Prema *planu plovidbe* nautički turizam dijeli se na:

- u zatvorenim morima, rijekama i jezerima
- lokalni
- nacionalni
- međunarodni

Podjela nautičkog turizma prema *svrsi plovidbe* dijeli se na:

- izletnički
- krstarenje
- jedrenje
- šport
- podvodna plovidba
- turistička putovanja
- kružna putovanja

Vrste nautičkog turizma prema *sektorima*:

- obalni
- kupališni
- nautički kamping

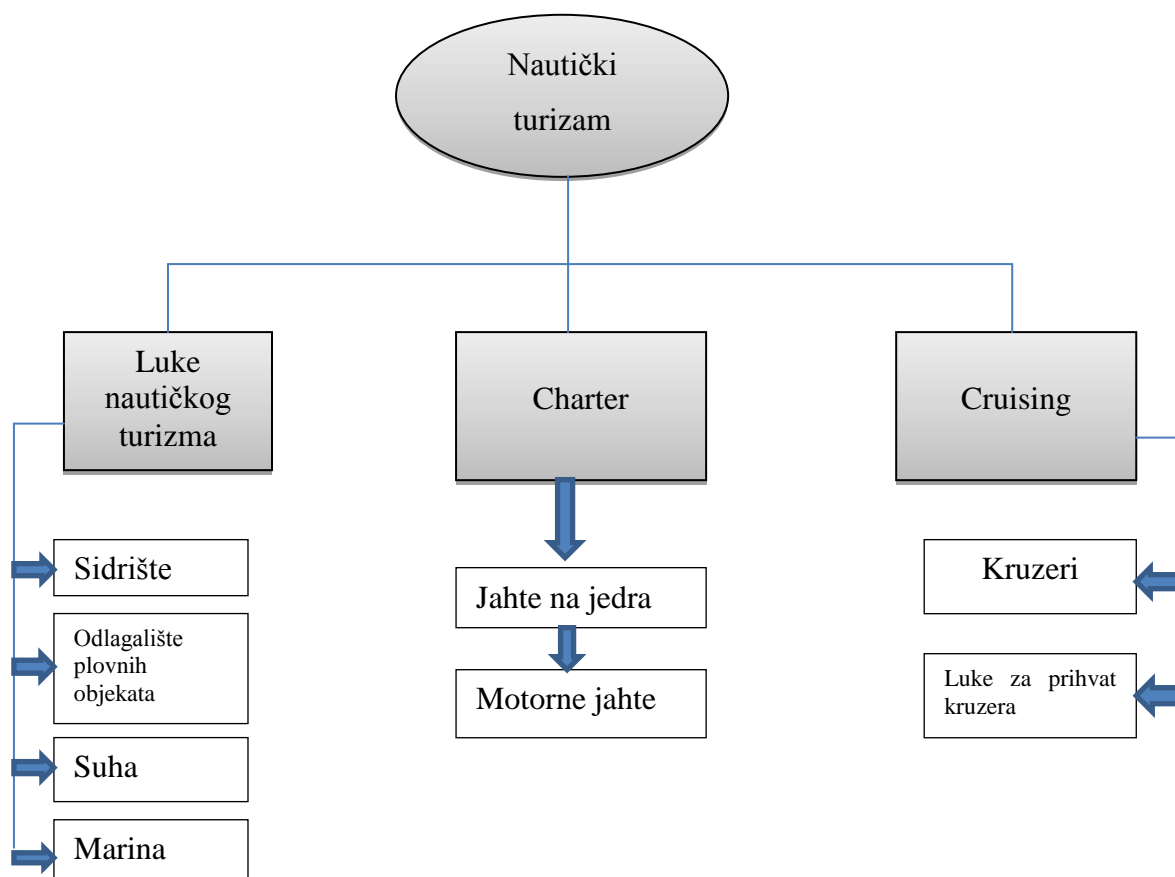
- boravak u turističkim lukama
- nautika na otvorenim morima
- otočni²³

U nautičkom turizmu u središtu pozornosti je čovjek. Sve navedene podjele i organizacijski oblici rezultat su zadovoljenja čovjekovih potreba i želja jer svaki čovjek teži tome da se odvoji od mase, ta da istakne svoje posebnosti i bogatstvo. Iz godine u godinu nautički turizam postaje sve više dio odnosno stil života, a sve u cilju rekreacije, razonode, zabave. Nautički turizam može se podijeliti na individualni i masovni. Individualni turizam se odnosi na razonodu i rekreaciju pojedinaca i njihove obitelji ili prijatelja, koji posjeduju vlastite plovne objekte i služe za njihovo osobno zadovoljstvo. Dok kod masovnog turizma pojedinci ne moraju biti vlasnici plovnih objekata. Pod osnovnom podjelom nautičkog turizma u teorijskom smislu podrazumijevaju se slijedeće skupine poslovanja:

- luke nautičkog turizma
- charter ili chartering
- cruising

²³ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) 689-708 (2007), str. 699.

Shema 2. Osnovna podjela nautičkog turizma



Izvor: Izradila studentica

U shematskom prikazu prikazana je osnovna podjela nautičkog turizma.²⁴

Unutar te tri osnovne podjele nautičkog turizma odvijaju se različite turističke djelatnosti.

Poslovanje luka nautičkog turizma podrazumijeva skupinu poslova vezanih za smještaj plovila i nautičara i pružanje niza usluga plovilima i nautičarima. Najrazvijeniji oblik poslovanja u toj grupi je poslovanje marina, koji je ujedno i najsloženiji oblik luka nautičkog turizma.²⁵

Charter ili chartering je poslovanje vezano uz iznajmljivanje plovila nautičarima. Postupak formiranja charter flote nije jednoznačan, to je složeni proces koji se sastoji od kupnje brodova koji postaju vlasništvo kompanije, najma brodova od privatnih lica ili gospodarskih subjekata, ili, pak, od zajedničkoga poslovanja s drugim charter kompanijama.

²⁴ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 218.

²⁵ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, op. cit., str. 701.

Cruising je vrsta poslovanja nautičkog turizma odnosno organizirano poslovanje kao kružno putovanje plovilom kruzinge kompanije ili nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Taj je oblik poslovanja u nautičkom turizmu veoma razvijen posebice u zemljama zapadne Europe i svijeta koje već imaju tradiciju cruisinga. U Hrvatskoj se u posljednjih nekoliko godina razvija posebna vrsta cruisinga „Old cruiser“, to je višednevno ili izletničko krstarenje na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima.²⁶

3.3.1. Luke nautičkog turizma

Luke nautičkog turizma su primarni objekti nautičkog turizma, izgrađeni, rekonstruirani, prošireni ili modernizirani u cilju pružanja svih usluga sudionicima raznih vidova turističke i zabavne navigacije na moru, jezerima i rijekama. Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, pod lukom nautičkog turizma podrazumijeva se turistički objekt koji, u poslovnom i prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebite uvjete za pružanje nautičko turističkih usluga nautičarima.

Postoji više kriterija za podjelu luka nautičkog turizma, te se mogu podijeliti na: smještaj, vlasništvo, veličina, namjena, način izgradnje

Sa stajališta *smještaja* luka može biti:

- morska,
- jezerska,
- riječka
- kanalska

Luke sa stajališta *vlasništva* mogu biti:

- privatne
- javne

Prema *veličini* luke se mogu podijeliti na:

- male
- srednje i velike

Prema *namjeni* luke se dijele na:

²⁶ Ibidem, str.702.

- komercijalne
- klupske

Sa stajališta *izgradnje* luke nautičkog turizma dijele se na:

- umjetne
- prirodne²⁷

Prema namjeni kojoj luka služi, sve luke u Hrvatskoj, pa tako i luke nautičkog turizma dijele se na:

- luke otvorene za javni promet – njima upravlja država ili županija putem lučke uprave, to su morske luke koje pod jednakim uvjetima može koristiti svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i raspoloživom kapacitetu.
- luke posebne namjene – njima upravlja država ili županija izravno odnosno koncesijskim ugovorom država ili županija u velikom dijelu ostvaruje izvorno pravo da upravlja lukama posebne namjene, koje prenosi na nositelja koncesije.²⁸

Prema Zakoniku o morskim lukama, luke otvorene za javni promet dijele se na:

- luke osobitog međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku
- luke županijskog značaja
- luke lokalnog značaja

Luke posebne namjene mogu se podijeliti na luke:

- prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama (vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog turizma, industrijske luke, športske luke, ribarske luke)
- prema kriteriju važnosti za Republiku Hrvatsku (luke od značaja za Republiku Hrvatsku, luke županijskog značaja)
 - od značaja za Republiku Hrvatsku (vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet 200 vezova i veći, industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi više od 1000GT, brodogradilišne luke s veličinom navoza preko 50m, odnosno veličinom doka više od 1000 tona nosivosti)
 - od županijskog značaja (luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova, industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1000 GT,

²⁷ Šamanović, J., Nautički turizam i management marina, op. cit., str. 61.

²⁸ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukama nautičkog turizma, op.cit., str. 169.

brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50m odnosno veličinom doka do 1000 tona nosivosti, sportske luke, ribarske luke)

U luke posebne namjene svrstavaju se luke nautičkog turizma čiji razvrstaj reguliraju specijalni propisi iz Zakona o turističkoj djelatnosti.

Pravilnikom o lukama nautičkog turizma propisuju se vrste i kategorije luka, te minimalni uvjeti koje luke moraju ispunjavati. Podjela luka nautičkog turizma prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 142./99.) dijeli se na:

- sidrište
- privezište
- suhu marinu
- marinu

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovniha objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. To je najčešće uvala ili slično područje koje je namijenjeno kratkotrajnom boravku brodova.²⁹ Sidrišta najčešće nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom, te bi uvođenje komunalnih usluga pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Ono mora imati posebne uvjete regulirane Pravilnikom, a to su:

- dio vodenog puta pogodan za sidrenje plovniha objekata
- jedan uređen interventan privez s opremom za privez plovnoga objekta³⁰

Privezište je dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovniha objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dozvoljavaj, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovniha objekata. Postojeće luke javnog prometa preuzimaju povremeno ili stalno funkciju luke nautičkog turizma, u kategoriji pristaništa.³¹ Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom koje privezište mora imati su:

- dio vodenog prostora i obale izgrađen i uređen za privez plovniha objekata koji se sastoji od sidrenog sustava pod vodom i opreme za privez na obali ili gatu – fiksnom ili plutajućem

²⁹ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op. cit., str. 241

³⁰ Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Pregledni članak, "Naše more" 54(3-4)/2007., str. 115.

³¹ Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, op. cit., str. 121.

- opremu za privez (osigurana mogućnost priveza s najmanje dva konopa – jedan prema obali i jedan prema moru)
- recepciju privezišta koja može biti i montažni objekt s uobičajenom opremom potrebnom za poslovanje i održavanje privezišta
- oraganiziranu službu prihvata i posluživanja, te tehničke asistencije pri privezu plovnih objekata, koja radi 24 sata
- jedno privezno mjesto osigurano i označeno za privez u nuždi
- zasebno označeno svako privezno mjesto
- jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista nautičara iz odredbi članka 15. Pravilnika. Iznimno, ta skupina prostorija ne mora imati tuš kabine i može imati kemijski zahod ako je osigurano kontinuirano odstranjivanje fekalija na uobičajen tehničko-higijenski način³²

Suha marina je dio obale odnosno kopna posebno ograđen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovnih objekata, te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor ili iz vodenog prostora.³³ Radi se o ograđenom kopnenom prostoru na kojemu se organizira suhi vez te tehnološka podrška za brzo vađenje i spuštanje plovila u vodu odnosno u more, u bilo koje vrijeme (0-24), prema zahtjevu vlasnika plovila.³⁴

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom za suhe marine su:

- ograđen i osvijetljen prostor za smještaj plovila
- recepcija/portirnica za prihvata plovnih objekata s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine
- čuvarska služba 24 sata dnevno
- stalke za plovne objekte na suhom
- organizirana služba za transport plovnih objekata
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode; škver koji može biti i izvan ograđenog prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila – pokretna dizalica i navoz s „važima“, te navoz za prikolicu osobnog automobila
- vrijedeća polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalazi u marini

³² Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Pregledni članak, "Naše more" 54(3-4)/2007., str. 116.

³³ Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukama nautičkog turizma, op. cit.,174.

³⁴ Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, op. cit., str.122.

- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata
- jedna skupina prostorija za osobnu higijenu turista nautičara na svakih 100 plovnih objekata³⁵

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza i čuvanja plovnih objekata, te smještaja turista – nautičara u plovnim objektima. U marinama se također pružaju i usluge servisiranja i održavanja plovnih objekata. Specijalizirana je luka ili suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju. Također se može definirati i kao luka koja pruža usluge veza i čuvanja plovnih objekata te usluge servisiranja i održavanja koje obavljaju poduzetnici tih djelatnosti ili servisi smješteni u samoj marini ili izvan nje.³⁶ Pojam marina talijanskog je podrijetla i označava malu luku za prihvatanje rekreativnih plovila. Prema američkoj „Nacionalnoj udruzi proizvođača motora i brodova“, marina je mjesto gdje jedriličari mogu plovilo prikladno usidrit, porinuti u more, popravljati, opskrbiti gorivom i drugim brodskim potrepštinama, imati topli tuš, objedovati na obali i biti blizu trgovinske, komunikacijske i prometne infrastrukture. Predstavlja dominirajući tip turističke luke u svijetu, krajnji domet nautičko-turističke ponude, jer u svom sastavu ima više različito povezanih atraktivnih i lukrativnih uslužnih elemenata za sudionike u zabavnoj navigaciji.

Prema stupnju opremljenosti, marine se dijele na:

- standardne, s osnovnom udobnošću
- luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti
- rekreacijske, s mogućnošću korištenja sportsko-rekreacijskih i zabavnih sadržaja

Prema tipovima gradnje marine se dijele na:

- američki tip
- atlanski tip
- mediteranski tip³⁷

³⁵ Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, op. cit., str. 116.

³⁶ Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, op. cit., str. 122

³⁷ Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, op. cit., str. 117.

Američki tip marine karakterističan je po jednostavnoj, kvalitetnoj i relativno jeftinjoj izgradnji, funkcionalnom razmještau sadržaja, dobroj opremljenosti i efikasnoj organizaciji poslovanja.

Atlanski tip marine, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstven model izgradnje. Te su marine slabije opremljene i u prosjek imaju manji kapacitete od američkih.

Mediterranski tip marine karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrsto gradnjom infrastrukturnih objekata. 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.³⁸

S obzirom na položaj akvatorija prema kopnenom okruženju, četiri su osnovna tipa marina:

- otvoreni
- poluuvučeni
- uvučeni
- potpuno uvučeni³⁹

Slika 1. Marina Punat, otvorena marina



Izvor: <https://www.connecto-taxi.com/>

Slika 2. ACI Split, uvučena marina



Izvor: http://www.crobos.com/croatia_charter_bases/

³⁸ Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia 40, 2007, 2, 146–152, str. 151.

³⁹ Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, op.cit., str.116.

Slika 4. Marina Kremik, potpuno uvučena



Izvor: <http://www.marinakremik-adriatic.com/hr>

Slika 3. Marina Vrsar, poluuvučena marina



Izvor: <https://www.google.hr/search?q=aci+split&rlz>

Zatim, prema *vlasništvu* marine se dijele na:

- privatne – komercijalnog su tipa i njihovo vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i načina vođenja marine; poduzetništvo im je na prvome mjestu
- komunalne – u načelu su javne te njima upravljaju lučke uprave ili država preko lokalne zajednice
- javne – u vlasništvu su državnih ili lokalnih vlasti; karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja, te su konkurencija komercijalnim marinama.

Podjela marina prema *lokaciji*:

- morske
- jezerske
- riječne
- kanalske

Marine, kao luke nautičkog turizma, *Pravilnikom iz 1999.* su razvrstane u odgovarajuće kategorije koje se označavaju odgovarajućim brojem zvjezdica.

- marina prve kategorije = pet zvjezdica
- marina druge kategorije = četiri zvjezdice
- marina treće kategorije = tri zvjezdice

Dok se prema *Pravilniku iz 2008.*, svrstavaju u marine sa dva, tri, četiri ili pet sidara. Statistički se kategorija marina još uvijek vodi prema starom *Pravilniku iz 1999. godine* koji definira pojam kategorije.

Stupanjem na snagu *Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08.)* dolazi do promjena, gdje se *Privezište* zamjenjuje pojmom *Odlagalište plovnih objekata*. Pod riječju *zamjenjuje* prvenstveno se misli da je ta vrsta luke zamijenjena istom ili vrlo sličnom lukom nautičkog turizma. Naime, sada se postavlja pitanje dali se zaista radi samo o zamjeni vrsta luka ili se radi o sasvim novoj kategoriji luke nautičkog turizma? Kako sam prije navela, pod pojmom *privezište*, prema starom *pravilniku iz 1999. godine*, podrazumijeva se:

- *Privezište* je dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dozvoljavaj, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovnih objekata. Postojeće luke javnog prometa preuzimaju povremeno ili stalno funkciju luke nautičkog turizma, u kategoriji pristaništa

Dok se prema novom *Pravilniku iz 2008. godine odlagalište plovnih objekata* definira kao:

- *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 dizanje iz vode plovnog objekta. U nastavku ove definicije dodaje se tekst pod točkom (2), koji kaže: U vrsti *Odlagalište plovnih objekata* ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

Dakle, prema ovim definicijama može se zaključiti da se ne radi o zamjeni vrsta luka, već da se radi o sasvim novoj kategoriji luke nautičkog turizma. Te da se brišu „privezišta“ i uvode se „odlagališta plovnih objekata“.⁴⁰

⁴⁰ Luković, T., Šerić, N.: *Strateški razvoj i promjene legislative nautičkog turizma Hrvatske, Pomorstvo, Pregledni članak, 2009., str. 367.*

Tabela 1. Broj luka nautičkog turizma u RH, 2013.

Županija	U K U P N O	SIDRIŠTE	PRIVEZIŠTE	Marine					Nerazvrstane luka Nautičkog turizma
				Suha marina	Marina I. kategorije	Marina II. kategorije	Marina III. kategorije	Marina kategorizirana i označena sidrima	
Republika Hrvatska	106	22	13	14	6	24	17	6	4
Primorsko-goranska	32	10	5	7	1	3	3	3	-
Zadarska	23	9	3	3	-	4	4	-	-
Šibensko-kninska	14	1	-	1	2	4	5	-	1
Splitsko-dalmatinska	17	2	2	2	-	5	3	2	1
Istarska	14	-	2	-	3	6	2	1	-
Dubrovačko-neretvanska	6	-	1	1	-	2	-	-	2

Izvor: <http://institutzaoosiguranje.hr/UserFiles/file/institut/Okrugli%20stol/ppt/2014/split/Croatia%20osiguranje.pdf>

Tabela 2. Kapacitet luka nautičkog turizma i zaposleni, stanje 31. kolovoza 2013.

2. KAPACITET LUKA NAUTIČKOG TURIZMA I ZAPOSLENI, STANJE 31. KOLOVOZA 2013. CAPACITY OF NAUTICAL PORT AND PERSONS IN EMPLOYMENT, SITUATION AS ON 31 AUGUST 2013		
Površina akvatorija, m ²	3 278 064	Water surface area, m ²
Broj vezova, ukupno	16 940	Number of moorings, total
Od toga za plovila duljine		Of that for vessels;
do 6 m	727	Under 6 m long
6 – 8 m	1 446	6 – 8 m
8 – 10 m	2 900	8 – 10 m
10 – 12 m	4 569	10 – 12 m
12 – 15 m	4 350	12 – 15 m
15 – 20 m	2 322	15 – 20 m
Više od 20 m	626	Over 20 m
Dužina razvijene obale za privez plovila, m	63 110	Length of shoreline equipped for mooring, m
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	5 473	Number of berths for land storage
Ukupna površina prostora na kopnu, m ²	799 822	Total surface area on land, m ²
Od toga natkriveni prostor (nangar), m ²	8 876	Of that covered area, m ²
Broj zaposlenih, ukupno	1 387	Number of employed – total
Od toga sezonski	264	Of that with seasonal jobs

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-05_01_2013.htm

Tabela 3. Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma, stanje 31. prosinac 2013.

	Plovila na stalnom vezu Vessels, permanently moored				ukupno indeksi Total indices I. – XII. 2013. I. – XII. 2012.	
	ukupno Total	motorne jahte Motor yachts	jahte na jedra Sailboats	ostalo Other		
Ukupno	13 735	7 141	6 122	472	95,4	Total
Plovila za koja je korišten vez u moru	11 605	5 671	5 687	247	94,3	Vessels that used sea moorings
Prema zastavi plovila						By flag
Austrija	2 043	1 282	738	23	89,5	Austria
Belgija	51	29	21	1	115,9	Belgium
Češka	142	82	56	4	80,2	Czech Republic
Finska	11	3	8	-	52,4	Finland
Francuska	87	17	67	3	82,9	France
Hrvatska	4 456	1 677	2 615	164	114,2	Croatia
Italija	694	474	215	5	92,0	Italy
Izrael	5	-	5	-	100,0	Israel
Mađarska	149	93	55	1	81,9	Hungary
Nizozemska	136	62	69	5	107,9	Netherlands
Norveška	28	7	21	-	107,7	Norway
Njemačka	1 862	929	922	11	91,6	Germany
Poljska	88	51	35	2	106,0	Poland
Rusija	9	4	4	1	150,0	Russian Federation
SAD	344	241	99	4	43,8	USA
Slovačka	156	108	42	6	100,0	Slovakia
Slovenija	640	282	350	8	78,8	Slovenia
Švedska	42	4	38	-	87,5	Sweden
Švicarska	75	34	39	2	101,4	Switzerland
Ujedinjena Kraljevina	320	124	192	4	83,6	United Kingdom
Ostale europske zemlje	132	88	43	1	75,9	Other European countries
Ostale izvan europske zemlje	135	80	53	2	113,4	Other non-European countries

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-05_01_2013.htm

Prema statističkim podacima iz 2013. godine obuhvaćeno je 106 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, i to 67 marina (od toga 14 suhih marina) i 39 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija jest 3 278 064 m², a broj vezova 16 940. U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2013. na stalnom vezu bilo je 13 735 plovila, što je za 4,6% manje nego 31. prosinca 2012. Vezom u moru koristilo se 84,5% plovila, a isključivo mjestom na kopnu 15,5%. Prema vrsti plovila, na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 48,9% su motorne jahte, 49,0% su jahte na jedra, a 2,1% su ostala plovila. Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (38,4%), Austrije (17,6%), Njemačke (16,0%), Italije (6,0%), Slovenije (5,5%) i SAD-a (3,0%) što čini 86,5% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.⁴¹

⁴¹ http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-05_01_2013.htm (15.07.2014.)

3.3.2. Charter ili chartering

Pojam chartera prvi puta se spominje tridesetih godina prošlog stoljeća u Nizozemskoj, te se dalje širio Europom te kasnije i Amerikom. Kao gospodarski subjekt a posebno kao gospodarska djelatnost nautičkog turizma relativno je novijeg datuma te se po prvi puta pojavila na Azurnoj obali 1955. godine. Začetnici charter djelatnosti u Hrvatskoj su sljedeće tvrtke: ACI, SAS, Coning, AYC, Moorings, Hetzel yachting, Ecker Yacht. Charter nautička djelatnost je najmlađa skupina čimbenika u ponudi nautičkog turizma, te su se u početku iznajmljivali motorni brodovi. Danas, charter obuhvaća sve vrste plovila od jedrilice za krstarenje ili regatu, preko katamarana, do motornih brodova, jahti i megajahti. Charter ili chartering predstavlja poslovanje s plovilima ili brodovima, u smislu njegovog iznajmljivanja nautičarima. Uslugu iznajmljivanja plovila u nautičkom turizmu mogu obavljati fizičke i pravne osobe ako ishode rješenje da su ispunjeni minimalni tehnički uvjeti o pružanju turističkih usluga iznajmljivanja plovila.⁴² Postupak formiranja charter flote je složeni proces koji se sastoji od kupnje brodova koji postaju vlasništvo kompanije, najma brodova od privatnih lica ili gospodarskih subjekata, ili, od zajedničkoga poslovanja s drugim charter kompanijama. Charter flota može se formirati i na relativno neobičan način, te prema tome u razdoblju od 1996. – 1999. godine, najveće charter flote bile su u vlasništvu banaka. Razlog zbog čega je to tako, s jedne strane je, veliko zanimanje za ulaganje u nautički turizam pa tako i u charter flotu na Mediteranu, a s druge strane, to su nestabilne poratne godine u Hrvatskoj. Veliko zanimanje ulagača za nautički turizam pokazalo se tih godina investiranjem putem leasinga. Loše poratne godine pogubno su se odrazile na nautički turizam pa i na charter. Male charter kompanije nisu mogle podmirivati svoje obveze prema bankama te iz tog razloga banke postaju vlasnici charter flote. Neke od banaka organizirale su poslovanje u charteru za vrijeme sezone, želeći na taj način smanjiti negativne efekte. S protekom godina stanje na tržištu potražnje postupno se stabiliziralo i plovila su ponovno prešla u vlasništvo charter kompanija, a banke su svoje potrebe zadržale poneko plovilo.⁴³ Danas, charter predstavlja vrlo unosan posao, pri čemu se pretpostavlja da povrat uloženog kapitala iznosi 3-5 godina. Preduvjet za profitabilnost ove djelatnosti je između ostaloga prosječna popunjenost

⁴² Gračan, D., Zadel, Z., Rudančić-Lugarić, A.: „Four Stars Charter Quality“ u charter-djelatnosti Republike Hrvatske, Pregledni rad, „Naše more“ 58(1-2)/2011., str. 65.

⁴³ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Pregledni rad, EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) 689-708 (2007)

od 16 do 20 tjedana po plovilu, što je za Hrvatsku, s vrlo velikom konkurencijom ne samo na svjetskom tržištu već i zbog velike ponude unutar zemlje, vrlo teško izvedivo. S tim da plovilo nakon pet godina takva intenziteta u charter-djelatnosti više nije prikladno pa bi se trebalo isključiti iz charter-flote. Plovilo te starosti postaje teško iznajmiti jer zahtijeva jednak ili povećan angažman održavanja, a cijena najma mu pada.⁴⁴

Danas u Hrvatskoj postoji Grupacija udruženja pružatelja usluga smještaja na plovilima iznajmitelja pri HGK koja okuplja sve charter tvrtke – trgovačka društva registrirana u Hrvatskoj za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila. Charter ponuda predstavlja jedan od izuzetno značajnih segmenata ukupne nautičko-turističke ponude. U Hrvatskoj je aktivno više od 900 visoko profesionalnih, modernih i stručno organiziranih charter tvrtki sa oko 3.400 kvalitetnih i vrhunsko opremljenih plovila. U hrvatskom charteru oko 75% plovila su jedrilice, a ostalo motorne jahte i druge brodice. Charter tvrtka može imati plovila isključivo pod hrvatskom zastavom. Charter tvrtke pružaju nautičarima ponudu svojih usluga u svojim charter bazama u gotovo svim marinama i u privezištima na području hrvatskog jadranskog mora. Charter tvrtke u svojoj ponudi imaju jedrilice, motorne brodove, katamarane, te manje brodice i glisere.⁴⁵

Tabela 4. Iznajmljivanje jahti i brodica (charter) u razdoblju od 1. siječnja do 30. rujna 2013.

		UKUPNO REGISTRIRANO	NOVOREGISTRIRANO	AKTIVNO	BROJ NAJMOVA
1.	BROJ ČARTER TVRTKI	1825	198	877	56577
2.	BROJ BRODICA	2667	306	1665	28239
2.1	do 6 metara	60	6	15	352
2.2	6-8	180	16	71	783
2.3	8-10	558	52	324	4992
2.4	10-12	1869	232	1255	22112
3.	BROJ JAHTI NAJEDRA	1487	230	1225	24022
3.1	12-15	1309	200	1079	21508
3.2	15-20	142	27	122	2229
3.3	preko 20 metara	36	3	24	285
4.	BROJ MOTORNIH	486	82	317	4313
4.1	12-15	298	58	200	2836
4.2	15-20	125	18	77	950
4.3	preko 20 metara	63	6	40	527

Izvor: http://www.hgk.hr/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/analiza_ostvarenih_rezultata.pdf

⁴⁴ Gračan, D., Zadel, Z., Rudančić-Lugarić, A.: „Four Stars Charter Quality“ u charter-djelatnosti Republike Hrvatske, op.cit., str.61.

⁴⁵ http://www.adriaticssailor.com/a/charter_charter_portal/2/HR (20.06.2014.)

Tabela 5. Broj dolazaka i noćenja charter gostiju u 2013./2012.g.

Republika Hrvatska	I-X 2013	I-X 2012	$\frac{I-X 2013}{I-X 2012}$
Broj dolazaka charter gostiju	335 711	329 818	101,8
Ostvaren broj noćenja charter gostiju	2.317.733	2.276.880	101,8

Izvor: http://www.hgk.hr/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/analiza_ostvarenih_rezultata.pdf

Tabela 6. Dolasci charter gostiju prema vodećim zemljama u razdoblju od I-X 2013./ I-X 2012.

Dolasci charter gostiju prema vodećim zemljama			
DRŽAVA	I-X 2013.	I-X 2012.	$\frac{I-X 2013.}{I-X 2012.}$
Austrija	55.287	55.144	100,3
Njemačka	53.710	52.453	102,4
Češka	29.119	29.821	97,6
Hrvatska	22.744	23.815	95,5
Poljska	22.483	21.971	102,3
Slovenija	22.356	24.002	93,1
Velika Britanija i Sj. Irska	14.279	11.797	121,0
Italija	12.647	14.313	88,4
Ukupno vodeće zemlje	232.625	233 .316	99,7
Ostale zemlje	103 086	96.502	106,8
UKUPNO	335.711	329.818	101,8

Izvor: http://www.hgk.hr/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/analiza_ostvarenih_rezultata.pdf

U razdoblju od 1. siječnja do 30.9.2013. u Hrvatskoj gospodarskoj komori evidentirano je 1825 tvrtki za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila (jahti i brodica).

U istom razdoblju evidentirano je ukupno 2667 brodica, 1487 jahti na jedra te 486 motornih plovila koja se koriste za iznajmljivanje. Na tim plovilima bilo je u tijeku 2013. ukupno 335 711 nautičara, od čega 312 967 stranih i 22 744 domaćih.

3.3.3. Cruising

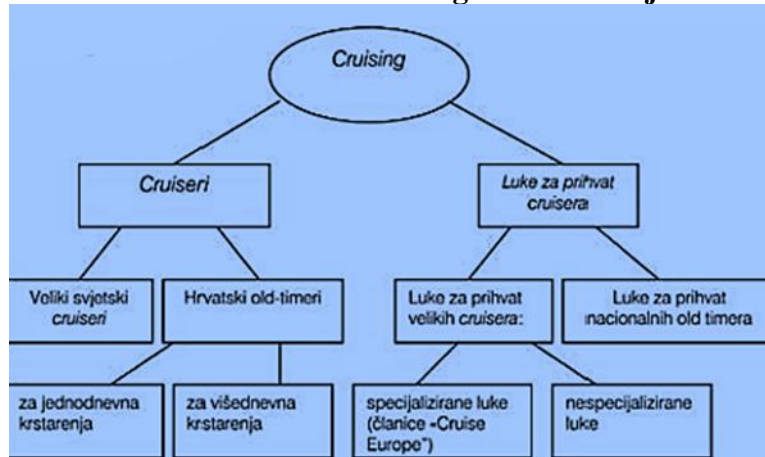
Brod za krstarenje ili cruiser je brod namijenjen kružnim turističkim putovanjima, najčešće u tropskim zatvorenim morima, gdje se putnicima tijekom putovanja nude mogućnosti najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu. Cruising predstavlja takav oblik nautičkog turizma koji se organizira kao kružno putovanje plovilom kruzing tvrtke ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Ovaj tip poslovanja razvijen je u zemljama zapadne Europe i Svijeta dok se u Hrvatskoj razvio poseban oblik kruzinga „Old Cruiser“. Taj oblik kruzinga predstavlja višednevno ili izletničko na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima. Ti brodovi su za taj posao kvalitetno opremljeni i prilagođeni za duža krstarenja i za duži boravak gostiju na brodu.⁴⁶ Cruising se dijeli na luke za prihvata cruisera i cruisere. Unutar te podjele razlikuju se i njegove podvrste, te se razvrstavaju prema:

- *veličini* – veliki, srednji i mali cruiseri
- *namjeni* – ekspedicijski cruiseri s edukacijom putnika koji sudjeluju u ekspediciji; around the World Cruises, koji razvijaju ponudu putovanja oko svijeta; egzotična putovanja koja animiraju turiste za egzotiku neke destinacije
- *mjestu obavljanja cruisinga* – riječni i morski
- *kvaliteti i veličini* - The Big 7 Cruise Lines (1. Carnival Cruise Lines, 2. Celebrity Cruises, 3. Costa Cruises, 4. Holland America Line, 5. Norwegian Cruise Line, 6. Princess Cruises, 7. Royal Caribbean International) i drugim kriterijima

Analizu hrvatskog cruisinga potrebno je podrediti osnovnom razvrstavanju što znači da treba analizirati problematiku luka za prihvata cruisera i analizirati razvoj cruisinga tradicionalnim hrvatskim old timerima, ali i postupan razvoj većih cruisera u domaćim tvrtkama.

⁴⁶ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, op.cit., str.701.

Shema 3. Model cruisinga u Hrvatskoj



Izvor: Luković, T.: Analiza razvoja svjetskoga i Hrvatskoga cruisinga, Sveučilište u Dubrovniku, Izvorni znanstveni članak, „Naše more“ 55(5-6)/2008.

Luke za prihvataj cruisera razvijaju se ovisno o njihovoj namjeni kojoj služe, objektivnim mogućnostima prihvata šire destinacije i lokalnim razvojnim planovima. Jednina naša luka svrstana u grupaciju specijaliziranih i organiziranih luka za prihvataj velikih cruisera je luka Dubrovnik. Osim luke Dubrovnik, naše najznačajnije luke u koje su pristali cruiseri su Korčula, Zadar, Split, Hvar, Šibenik, Ploče, Pula i Rijeka. Za razvoj domaćeg cruisinga tradicionalnim old timerima važne su mnoge luke starih manjih gradova, kojima hrvatska obala Jadrana obiluje i koje su prikladne za prihvataj hrvatskih cruisera old timera. Ovaj oblik cruisinga je bitan i značajan za razvoj nautičkog turizma jer zahtjeva razvoj sidrišta i privezišta kao posebnih luka nautičkog turizma. Cruiseri kao osnovna vrsta cruisinga u Hrvatskoj ograničeni su na hrvatske old timere i druga nova plovila manjeg kapaciteta. Hrvatski old timeri organizirani su u dvije udruge – sjeverni Jadran i srednji i južni Jadran te razvijaju jednodnevi, izletnički i višednevi Cruising.⁴⁷ Cruising turizam se razvijao stihijski upravo kao i nautički turizam, a njegov su razvoj određivale inozemne brodarske tvrtke, te se trenutno nalazi u fazi uzleta a očekuje se i daljnje zanimanje odnosno rast potražnje. Da bi potražnja za kruzingom bila što veća potrebno je ulagati u ponudu pomoću raznih marketinških aktivnosti, kao i surađivati sa brodarskim poduzećima. Također, potrebno ga je razvijati na načelima održivog razvoja, kroz optimalnu valorizaciju resursa, korištenjem sustava planiranja i upravljanja kruzinga sve

⁴⁷ Luković, T.: Analiza razvoja svjetskoga i Hrvatskoga cruisinga, Sveučilište u Dubrovniku, Izvorni znanstveni članak, „Naše more“ 55(5-6)/2008, str. 234.

do kontinuiranog rada sa stanovništvom i putnicima na kruzerima. Hrvatske destinacije zbog svoje turističke atraktivnosti postaju sastavni dio međunarodnih kružnih putovanja.⁴⁸

Tabela 7. Kružna putovanja stranih brodova

	I. – VI. 2013.	I. – VI. 2014.	Indeksi Indices <u>I. – VI. 2014.</u> I. – VI. 2013.
Putovanja Cruises	305	266	87,2
Dani boravka broda Sojourns	625	638	102,1
Putnici na brodu Passengers on board	443 624	372 759	84,0

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

Tabela 8. Kružna putovanja stranih brodova, dani boravka i putnici prema zastavi broda u razdoblju od siječnja do lipnja 2014.

Zastava broda	Putovanja Cruises		Dani boravka Sojourns		Putnici na brodu Passengers on board		Flag of vessel
	VI.	I. – VI.	VI.	I. – VI.	VI.	I. – VI.	
Ukupno	107	266	228	638	163 754	372 759	Total
Bahami	25	50	50	100	26 379	46 983	Bahamas
Belgija	4	11	27	67	639	1 822	Belgium
Bermudi	9	17	9	17	23 984	44 591	Bermuda
Francuska	-	2	-	12	-	88	France
Grčka	2	6	4	24	81	214	Greece
Italija	12	36	14	47	34 185	95 035	Italy
Malta	18	56	58	222	17 255	34 363	Malta
Maršalovi Otoci	4	6	4	6	3 770	5 142	Marshall Islands
Nizozemska	7	12	19	26	8 340	15 275	Netherlands
Otoci Wallis i Futuna	9	18	26	50	1 820	3 480	Wallis and Futuna
Panama	13	37	13	37	40 880	115 451	Panama
Portugal	4	6	4	6	6 421	9 435	Portugal
Sveti Vincent i Grenadini	-	9	-	24	-	880	St. Vincent & Northern Grenadines

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

U razdoblju od siječnja do lipnja 2014. ostvareno je 266 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 372 759 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 638 dana, što je u prosjeku 2 dana. U odnosu na isto

⁴⁸ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: **Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji**, op.cit., str. 230.

razdoblje 2013. broj putovanja manji je za 12,8%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku manji je za 16,0%. Ukupan broj dana boravka tih putnika u istom razdoblju veći je za 2,1%.

4. LOGISTIČKA POVEZANOST LUKE NAUČKOG TURIZMA

Logistika je temeljni čimbenik optimizacije procesa u luci. Istražujući važnost i položaj lučkog sustava s logističkog aspekta može se izravno utjecati na organizaciju i uspješnost luka. Logistika ima važnu ulogu u optimizaciji funkcija luke i povećanju njene konkurentnosti uvjetovanu većom učinkovitošću uz postizanje boljeg ekonomskog rezultata i povezivanje sudionika transportnog lanca. Istraživanje transportnog lanca kao dijela logističkog lanca nalaže proučavanje entiteta prometnog procesa.⁴⁹ S obzirom na važnost pomorskog aspekta u nautičkom turizmu razlikuju se dvije osnovne vrste pojmova:

- Objekti ili sredstva nautičkog prometa
- Subjekti ili učesnici nautičkog prometa

Objekti nautičkog turizma, promatrano u širem smislu mogu se razvrstati na resurse, sredstva i infrastrukturu, bez kojih obavljanje djelatnosti ne bi bilo moguće.

Resursi mogu biti:

- objektivni – prirodni, humani i društveni
- subjektivni – sustav veze, kapaciteti nautičke luke, agencije za posredovanje
- ostali – klubovi i drugo, udruženja na nivou države i međunarodna, različita natijecnja

Sredstva mogu biti:

- materijalna – plovila kao motorna jahta, jahta na jedra, cruiser, old timer, te druga prijevozna sredstva
- nematerijalna – usluge i proizvodi
- financijska

Infrastrukturu čine:

- plovni putovi
- prometna mreža
- nautičke luke
- komunikacijska i sigurnosna mreža
- ostala infrastruktura

⁴⁹ Kolanović, I., Badurina, E.: Lučki sustav u logističkom lancu, Pregledni članak, 2002., str. 223.

Subjekti nautičkog turizma su: nautičari (nautičari individualci, skipperi, korisnici jahte), putnici na cruiseru, ostali zaposlenici u nautičkom turizmu.⁵⁰

4.1. LUČKI SUSTAV

Osim dobro osmišljenog planiranja, izbora lokacije, optimalnog broja kapaciteta i opremljenosti, u lukama nautičkog turizma, s adekvatnim objektima i uređajima, bitna je i dobra i efikasna organizacija poslovanja i upravljanja. Upravljanje i administrativno vođenje luka nautičkog turizma postavljeno je u svijetu na visoku razinu. Uprava luke treba se organizirati na način da omogući učinkovito poslovanje i da se, u što većoj mjeri, prilagodi potrebama korisnika te se stoga u lukama nautičkog turizma nude brojne i raznovrsne usluge, od trgovačkih usluga do brojnih rekreativno-sportskih i zabavnih sadržaja. Režim i status morskih luka određuju zakonski propisi države na čijoj su obali locirane. Osim problema pravnog i administrativnog uređenja luke kao pomorskog dobra, svaka država u svome zakonodavstvu mora riješiti i kompleksno pitanje gospodarskih djelatnosti koje su u primarnoj svezi s morem.⁵¹ Morske luke u najširem smislu goleme su ekonomska snaga i imaju veliku važnost za nacionalno i svjetsko gospodarstvo. Posebnost je luka u tome da nisu same sebi svrha, već su u funkciji korisnika usluga i za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju neposredne i posredne koristi. Nautički turizam je bez obzira na forme u kojima se manifestira, dio općeg turističkog fenomena te treba prihvatiti sve one temeljne znanstvene spoznaje o čimbenicima turističkog tržišta u nautičkom turizmu koji su nazočni u ostalim oblicima turizma.⁵² Nautičko turističko tržište predstavlja mjesto susreta ponude i potražnje, a glavne karakteristike tog tržišta su:

- homogen je proizvod koji se nude na tom tržištu
- kupci i prodavaoci se mogu naći u bilo koje vrijeme
- cijena je javno obznanjena

⁵⁰ Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, op.cit., str. 126.

⁵¹ Kolanović, I., Badurina, E.: Lučki sustav u logističkom lancu, Pregledni članak, 2002.

⁵² Baričević, H., Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003., str.88.

Podjela nautičkog tržišta po principu ponude i potražnje predstavlja kriterij podjele koji se ovdje primjenjuje te se po njemu turističko tržište dijeli na:

- emitivno tržište (tržište potražnje)
- receptivno tržište (tržište ponude)

4.1.1. Receptivno tržište – tržište ponude

Nautičko-turistička ponuda uvijek se prostorno definira odnosno ukazuje na određeno područje ali također postoji i strukturni aspekt nautičke ponude. Prostorni aspekt pokazuje njene lokacijske karakteristike dok strukturni aspekt održava prihvatni kapacitet nautičkih luka, njihovu kategoriju i vrstu usluga koje nude. Kada se govori o nautičkom turizmu onda je Hrvatska ali i cijelo Sredozemlje jedno snažno i perspektivno receptivno tržište.

Ukupna ponuda potrebna nautičkom turizmu može se podijeliti na tri osnovne skupine čimbenika:

- atraktivne, koje čine prirodni i društveno stvoreni uvjeti za razvoj nautičkog turizma
- komunikativne, koje imaju relevantan značaj kod donošenja odluka o lociranju turističkih luka opremljenih za duže stacioniranje plovila
- receptivne, koje su potrebne turistima u nautičkom prometu, a koje čine kapaciteti potrebni plovnim objektima

Tri temeljna oblika ponude nautičkog turizma su:

- ponuda luka nautičkog turizma
- ponuda čartera
- ponuda kruzinga

Konkurentnost hrvatske nautičke ponude ovisi o općim i posebnim čimbenicima. Opći čimbenici se odnose na prirodne ljepote, klimu, očuvanost okoliša, čistoću mora i sl., a posebni čimbenici odnose se na prometnu dostupnost polazne luke ili marine, sigurnost plovidbe, opremljenost marine, prostorni raspored marine, heterogenost i atraktivnost sadržaja na kopnu, cijene usluga i sl. Interaktivnost turističke ponude i potražnje, odnosno

njihovo oblikovanje proizlazi upravo iz utjecaja turizma i ugostiteljstva u angažiranju drugih privrednih i društvenih djelatnosti koje svoje proizvode i usluge prodaju turistima kao njihovim korisnicima i time se uključuju u turističke aktivnosti.⁵³

4.1.2. Emitivno tržište – tržište potražnje

Nautičko-turistička potražnja definira se kao količina nautičko-turističkih usluga i dobara koju su nautički turisti spremni platiti da bi zadovoljili potrebe boravka na plovilu te održavanje plovila uz određenu razinu cijena. Potražnja kao razvojni čimbenik ima svoje kvantitativne i kvalitativne karakteristike. Kvantiteta nautičke potražnje javlja se u nautičkom turizmu kao masovna pojava koja u strukturi nautičkog prometa ima sve veći udio. U usporedbi s ponudom, potražnja nema jednak tempo i paralelizam razvoja te se još uvijek koristi tradicionalnim oblicima vezanim uz postojeću infrastrukturu.⁵⁴

Kriteriji podjele nautičko-turističke potražnje su:

- Prema vlasničkom-pravnom odnosu: nautičari – vlasnici plovila, nautičari – korisnici plovila kluba, nautičari – plovilo u najmu
- Prema načinu vođenja, upravljanja: nautičari sami upravljaju plovilom, nautičari sami upravljaju plovilom, pod nadzorom voditelja ili u konvoju, nautičari koji koriste usluge skipera
- Prema načinu kojim plovilo dolazi u akvatorij: nautičari koji plovila dovoze kopnom, nautičari koji dolaze morem, nautičari koji koriste plovila koja stacioniraju na područje
- Prema vrsti plovila: nautičari koji plovilo koriste za višednevni boravak, jahte; nautičari koji koriste manja plovila za dnevne boravke na vodi, izlete i sl.

Čimbenike i elemente u razvoju i unaprijeđenju nautičkog turizma može se podijeliti u dvije velike skupine:

⁵³Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 283.

⁵⁴Baričević, H., Promet u turizmu, op.cit., str. 92.

- prirodni ili atraktivni čimbenici
- društveno ekonomski čimbenici

Svi ovi čimbenici uvijek se pojavljuju i djeluju u razvoju i unaprijeđenju preko turističke ponude i to kao komparativni ili direktni čimbenici razvoja.

Pod prirodnim uvjetima podrazumjevaju se prirodna bogatstva, uključujući obale, vodeni prostor, konfiguraciju zemljišta, zemljopisni položaj, ljepote pejzaža, podneblje, temperatura zraka, meteorološke prilike, vidljivost na moru, rijekama i jezerima, prozirnost i boju mora i sl. Svoje društveno ekonomske koristi, nautički turizam ostvaruje kroz slijedeće djelatnosti: zimovanje plovnih objekata, servisi, rekonstrukcije, održavanje plovnih jedinica te gradnja novih plovnih, usluge opskrbe, pružanje hotelskih i ugostiteljskih usluga, prihode od dokolice, rekreacije i odmora, najma jahti, ostalih ekonomskih usluga, jačanje društvenih funkcija.

4.2. ČINITELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Činitelji turističko-nautičkog tržišta proizlaze iz onih činitelja koji uvjetuju nove oblike turističke potražnje. Tako se potražnjom usmjerava ponuda, a korekcija njihova pojavljivanja uvjet je uspjeha razvoja nautičkog turizma kao novog pojavnog oblika općeg turističkog fenomena. Osnovni činitelji koji utječu na razvoj nautičkog turizma su:

- Prirodni činitelji
- Prometna infrastruktura
- Kulturno-povjesno nasljeđe
- Gospodarska struktura
- Tržište i negovi elementi

4.2.1. Prirodni uvjeti razvoja nautičkog turizma

Pod prirodnim uvjetima podrazumjeva se sve ono što je priroda sama dala za razvoj nautičkog turizma, uključujući obale, vodeni prostor, konfiguraciju zemljišta, zemljopisni položaj, ljepote pejzaža, podneblje, temperaturu zraka, meteorološke prilike, vidljivost na

moru, prozirnost i boju mora.⁵⁵ More i obalni prostor su najbitniji elementi za razvoj nautičkog turizma. Najvažnije prirodno-resursne karakteristike važne za razvoj nautičkog turizma su:⁵⁶

- Prirodno-geomorfološke odlike, kao reljef priobalnog prostora
- Hidrografski elementi, odnosno fizičke, termalne i kemijske osobine vode
- Klimatska obilježja podneblja, temperatura zraka, oborine, vjetrovi, sunčanost/oblačnost, vlažnost zraka

Bogatstvo reljefnih oblika uvala i otoka jedan je od privlačnih elemenata za nautičko-turističku navigaciju i boravak. Reljef se ubraja u najimpresivnije elemente prirodne osnove, a nastaje pod utjecajem međusobnog djelovanja unutrašnjih sila i vanjskih procesa. Ukupna duljina obale Jadranskog mora iznosi 7.867 km. Jadranska obala geološki je mlada tvorevina nastala otapanjem ledenjaka te su na taj način nastali naši otoci, hridi, uvale, zatoni. Upravo zbog svoje razvedenosti i prirodnih ljepota obale omogućuju krstarenja i pružaju dobra prirodna zakloništa.

U hidrografske elemente svrstavaju se bogatstvo flore i faune te prirodne odlike mora. Hidrografija mora je jedan od najbitnijih prirodnih elemenata koji utječe na razvoj nautičkog turizma. Kod sagledavanja oceanografskih karakteristika morske vode bitnih za razvoj nautičkog turizma, prvenstveno treba valorizirati:

- Fizičke osobine
- Termičke osobine
- Kemijske osobine voda, odnosno mora

U fizičke osobine ubrajamo: valove, morske struje, plime i oseke, dubinu akvatorija i rasprostranjenost, odnosno prostorni kapacitet. Termičke osobine morske vode obuhvaćaju: temperaturu vode, providnost i boju dok u kemijske osobine morske vode ubrajamo kemijski sastav i salinitet.

Kao treći prirodni resurs, klima, predstavlja najznačajniji prirodni uvjet za razvoj turizma, a posebice se to odnosi na razvoj nautičkog turizma. O klimatskim uvjetima ovise uvjeti plovidba, boravak i rekreacijske aktivnosti. Sredozemlje pripada mediteranskom tipu klime s manjim oscilacijama na pojedinim područjima uvjetovanim geografskim položajem, razlikom i utjecajem ciklonalnih i anticiklonalnih prilika. Odlike mediteranske klime su blage i umjereno blage klime, posebno tiha, topla i suha ljeta. Za razvoj

⁵⁵ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 204.

⁵⁶ Kovačić M., Bošković, D., Favro, S., Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničko-tehnološkog razvoja luka nautičkog turizma, Pregledni članak, "Naše more" 53(1-2)/2006., str. 55.

nautičkog turizma, vjetrovi su bitna klimatska karakteristika. Vjetrovi na Jadranu su česti te se javljaju gotovo iz svih smjerova, od kojih su najznačajniji: bura, jugo i zapadnjak.

4.2.2. Prometna infrastruktura

Kao jadranska i srednjoeuropska, pa i podunavska zemlja Hrvatska ima povoljan geoprometni položaj. Preko Hrvatske prolazi nekoliko paneuropskih prometnih koridora i njihovih ogranaka, definiranih na ministarskoj konferenciji 1997. u Helsinkiju: X. koridor povezuje Srednju Europu i Bliski istok, a ogranci V. koridora povezuju sjever i jug Europe s krajnjim točkama u hrvatskim lukama. Hrvatske morske luke tradicionalno su izlazne luke za nekoliko srednjoeuropskih zemalja bez vlastite morske obale (Austrija, Mađarska, Slovačka, Češka) te za susjednu Bosnu i Hercegovinu. Morske luke imaju posebno značenje u prometnoj mreži. Najvažnija je i najveća hrvatska luka Rijeka, a uz nju i Ploče, preko koje ide sav promet Bosne i Hercegovine. Ostale jadranske luke ponajprije su važne u putničkom prometu te za povezivanje kopna s otocima. Ukupna duljina plovnih putova iznosi 804 km, a međunarodni promet odvija se ponajprije Dunavom (glavna je luka Vukovar), a u manjoj mjeri Dravom i Savom. Dunavski plovni put u kojem Hrvatska participira jedan je od paneuropskih prometnih koridora (VII. koridor). Za povezivanje plovnih putova postoji idejni projekt kanala Dunav–Sava. Cestovni je promet najrazvijeniji i najvažniji oblik kopnenog prometa, kojim se prevozi najviše putnika i robe. Postojeća mreža autocesta dobro je razvijena i omogućuje dobru povezanost unutar zemlje.⁵⁷ Sadašnje stanje prometnica zadovoljava u cestovnom prometu, ponajprije kad je riječ o izgrađenosti autocesta. Prikazavši samo cestovnu infrastrukturu može se uočiti koliko je velika mogućnost za razvoj turizma. Cestovni promet, pogotovo jadranska turistička magistrala ima prioritetno značenje za razvoj nautičkog turizma te za povećanje profita od te djelatnosti. Najveći dio inozemnih nautičara transportiraju svoja plovila na hrvatski dio Jadrana, što ukazuje na potrebu za kvalitetnijim cestovnim komunikacijama. Također, posebnu pažnju treba posvetiti i povezivanju otoka i obale trajektnim linijama. Treba izraditi poseban program međusobnog povezivanja otoka te njihove komunikacije sa obalom. Potrebno je i istaknuti da je uvođenje masovnog zračnog prijevoza jedan od značajnijih čimbenika dinamičkog razvoja turizma pa tako i nautičkog turizma. S obzirom

⁵⁷ <http://www.croatia.eu/article.php?id=8&lang=1> (25.07.2014.)

da u Hrvatskoj najveći broj nautičkih turista svoja plovila ostavljaju na vezu u hrvatskim marinama, ovaj podatak o zračnom prometu od velike je važnosti za razvoj nautičkog turizma Hrvatske. Hrvatska ima 7 međunarodnih zračnih luka i 3 zračna pristaništa za manje zrakoplove komercijalne namjene.

4.2.3. Kulturno – povijesno naslijeđe

Kulturno povijesno naslijeđe postaje sve značajniji motiv kada se govori o kretanjima turista, a to vrijedi i za nautički turizam. Mnoga istraživanja su pokazala da nautičari postaju sve aktivniji te se ne zadovoljavaju sa standardnom ponudom kao što su samo sunce, more, pijesak, žele i traže mnogo više od pasivnog odmora, opuštanja na plovilu ili u destinaciji. Ne mogu se nabrojati sva kulturna bogatstva kojima hrvatska raspolaže. Svaki primorski gradić obiluje mnoštvom kulturno povijesnim znamenitostima (stoljetne građevine, umjetnička djela, prvih spomenici starih pisama) i običajima (jezikom, pjesmom, plesovima) kojim predstavlja svojevrsni spomenik civilizacije.⁵⁸ Hrvatska u svojoj bogatoj kulturno-povijesnoj baštini raspolaže s više od tisuću dvoraca, kurija i utvrda, što je iznimni potencijal za budući turistički razvoj. Unatoč iznimnom bogatstvu i brojnosti tih povijesnih i kulturnih atrakcija, tek je njihov manji broj turistički valoriziran i uključen u ukupnu destinacijsku ponudu. Turisti su osobe koje žive stresnim životom poslovnog čovjeka i zbog toga posebno traže odredišta koja će im omogućiti aktivan i izravan dodir s čistom prirodom, tradicijom i kulturnim naslijeđem u mirnom okruženju. Današnji turisti su iskusni i dobro informirani putnici koji, s obzirom na vrijeme kojim raspolažu i uloženi novac, žele dinamičan i atraktivan turistički proizvod.⁵⁹

4.2.4. Gospodarska struktura

U postojećoj gospodarskoj strukturi kao grana turizma, nautički turizam ima veliko značenje posebice u poticanju razvoja kao i u cjelokupnom gospodarstvu zemlje. Turizam

⁵⁸ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 214.

⁵⁹ <http://www.turisticka-kultura.com/files/prirucnik.pdf> (01.08.2014.)

je u određenoj mjeri utjecao na razvoj trgovine, prometa, male privrede, poljoprivrede te ostalih djelatnosti. Zapostavljanje ostalih privrednih djelatnosti zamjećuje se u djelatnostima koje svoje poslovanje vezuju posredno ili neposredno uz nautički turizam. To se ponajviše očituje u trgovačkoj djelatnosti kao i u brodograđevnoj industriji i opskrbi plovila odgovarajućom opremom. Nautička flota, koja ima veliko značenje u pružanju nautičkih usluga, gotovo da i ne postoji. Proizvodnja plovnih jedinica poznatih stranih poduzeća usavršena je, a cijena nije konkurentna sa domaćom. Otočno gospodarstvo, također traži svoju šansu u turizmu uz visok udio privatnog sektora. Trenutna gospodarska struktura u Hrvatskoj ne zadovoljava tendencije napretka razvoja nautičkog turizma kao i turizma uopće. Postoje brojni nedostaci koji koče brzu ekspanziju ove nove i značajne vrste turizma. Neki od problema s kojima se susreće gospodarstvo nautičkog turizma su nedovoljna opskrba brodova na Jadranu, sustav komunikacija i veza koji se još uvijek nalazi na razini redovne sigurnosti plovila bez posebne odrednice za mala plovila i sl. Bez obzira na navedene nedostatke, nautički turizam ima i svojih prednosti što se očituje u velikoj perspektivi razvoja i višestruke mogućnosti ostvarenja dobiti nego kod klasičnog tipa turizma.⁶⁰ Nautički turizam je grana turizma koja osigurava 180 – 210 dana poslovanja u godini, a obrt uloženog kapitala u odnosu na hotelske kapacitete je mnogo dinamičniji. Ulaganja u nautički turizam su manja za isti broj smještajnih jedinica nego što je to potrebno za hotelske kapacitete, dok je povrat uloženog kapitala i do dva puta brži nego u ostalim granama turizma.⁶¹ Upravo zato nautički turizam predstavlja veliki izazov za financijska ulaganja i za dobivanje povoljnog inozemnog kredita. Također je potrebno potaknuti domaća brodogradilišta da se aktivnije uključe u proizvodnju nautičkih plovila, koja bi osim svojom ponudom trebala izbjeći nužnu visoku cijenu koja po ničemu nije konkurentna u odnosu na velike strane proizvođače. Uz sve navedene prednosti i nedostatke, ipak postoji doprinos nautičkog turizma promjeni strukture gospodarstva Hrvatske uz odgovarajuću zakonsku regulativu i druge uvjete razvoja.⁶²

⁶⁰ Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit., str. 215.

⁶¹ Favro, S., Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Prostorna obilježja Hrvatskog Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma, Split, 2010., str. 154.

⁶² Gračan, D., Radanić Alkier, R., Uran, M.: Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, op.cit.,str. 215.

4.3. SWOT ANALIZA NAUTIČKOG TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

SWOT analizom daje se kritički pregled prilika, prijetnji, snaga i slabosti u ovom slučaju nautičkog turizma Republike Hrvatske. Temeljena je na radionicama u kojima je sudjelovao veliki broj osoba iz područja nautičkog turizma, te na provedenim istraživanjima i ranije stečenim znanjima i iskustvima vezanim uz problematiku razvoja nautičkog turizma.

Tabela 9. SWOT analiza nautičkog turizma u Hrvatskoj

PREDNOSTI	NEDOSTACI
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prirodne ljepote, čisto more ➤ Razvedena obala ➤ Povoljna klimatska obilježja ➤ Prirodne atrakcije ➤ Biološka raznolikost ➤ Ekološki očuvan krajolik i podmorje ➤ Neizgrađenost obale ➤ Osobna sigurnost ➤ Geografski položaj ➤ Prometna povezanost ➤ Prateća turistička infrastruktura ➤ Tradicija u turističkoj djelatnosti ➤ Gostoljubivost ➤ Kvalificirani kadrovi ➤ Nautička infrastruktura ➤ Pomorska tradicija ➤ Visokoškolsko obrazovanje za pomorstvo i turizam ➤ Mogućnost proširenja postojećih luka i lučica ➤ Prostorne mogućnosti za izgradnju luka nautičkog turizma 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma ➤ nedostatak vezova za veće jahte ➤ Sadržaj ponude u marinama i razina usluge ➤ Razina tehničke usluge u marinama ➤ Izražena sezonalnost potražnje ➤ Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga ➤ Vrijednost za novac ➤ Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada ➤ Nedovoljna educiranost ➤ Nedostatak obrazovnih/strukturnih institucija ➤ Neusklađenost zakonskih propisa ➤ Administrativne prepreke ➤ Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma ➤ Nepovezanost elemenata sustava ➤ Nepostojanje strategije razvoja nautičkog turizma

PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ulazak u EU – otvaranje jedinstvenog tržišta ➤ Rast potražnje u turizmu u svijetu pa tako i nautičkom tržištu ➤ Trendovi u turizmu ➤ Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija ➤ Otvaranje novih tržišta ➤ Daljnje unaprijeđenje prometne povezanosti ➤ Donošenje razvojne strategije nautičkog turizma ➤ Klimatski uvjeti povoljni za značajno proširenje sezone ➤ Očekivana stabilnost u regiji ➤ Razvoj domaće male brodogradnje ➤ Razvoj ekoturizma ➤ Porast kvalitete ostale turističke ponude ➤ Strana ulaganja 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nekontrolirani razvoj nautičkog turizma – gubitak atraktivnosti proizvoda ➤ Sukobi s drugim korisnicima resursa ➤ Zagađenje okoliša ➤ Preizgrađenost obale ➤ Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja bioraznolikosti ➤ Neodgovarajuća zakonska regulativa, planska i ostala regulativa ➤ Politička nestabilnost regije ➤ Terorizam ➤ Pojava novih zaraznih bolesti ➤ Poremećaji na emitivnom tržištu ➤ Neodgovarajuća privatizacija

Izvor: <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf>

Prirodni čimbenici uključuju čisto more, razvedenu obalu, brojne otoke i prirodne atrakcije, povoljnu klimu, biološke raznolikosti te kao takvi predstavljaju osnovnu prednost za razvoj nautičkog turizma Hrvatske. Kao njihova prijetnja nameće se zabrinutost za njihovo očuvanje odnosno zabrinutost za zagađenje okoliša i prezagađenosti obale. Iz tog se razloga zaštita i očuvanje prirodnih resursa od ugrožavanja stavlja kao primarna smjernica u razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj. U nautičkom turizmu to se ponajviše odnosi na neriješeno zbrinjavanje otpada u marinama koje još nisu prilagođene zbrinjavanju otpada prema propisima EU, neriješeno zbrinjavanje otpada s brodova na sidrištima u prirodnim uvalama te nedovoljno kontrolirana izgradnja novih vezova. Druga jednako važna prednost odnosno snaga koja utječe na konkurentnost nautičkog turizma u

Hrvatskoj je sigurnost iz koje proizlazi osobna sigurnost nautičara i sigurnost plovidbe. Iskustva u svijetu potvrđuju veliku osjetljivost turističke potražnje upravo na tu komponentu ponude te daljnje unaprjeđenje sigurnosti predstavlja jednu od smjernica kojoj se u razvoju nautičkog turizma treba pridati veliki značaj. Geografski položaj odnosno blizina turističkih emitivnih tržišta također predstavlja glavnu komparativnu snagu Hrvatske za razvoj nautičkog turizma. Posebno to dolazi do izražaja nakon izgradnje novih autocesta prema moru, velike propusne moći i kvalitete prometne usluge. Tome treba pridonijeti i povoljan razmještaj zračnih luka na obali i njihov broj, te relativno veliki broj morskih luka u kojima se mogu obaviti carinske i druge formalnosti ulaska i izlaska iz zemlje plovilom..

Neke studije smatraju da je takvih luka premalo, da je nedovoljna otvorenost zračnih luka čarter kompanijama te da lokalna cestovna mreža nije odgovarajuća. Kako bi se riješio problem prometne dostupnosti hrvatskog prometa potrebno je ulagati u prometnu infrastrukturu. Hrvatska nema osmišljen nautički proizvod koji bi nautičarima pružao mogućnost osiguranja planiranog turističkog doživljaja te time i odgovarajuću valorizaciju resursa. U nautičkom turizmu Hrvatske sve se svodi na osiguranje veza za plovilo, osiguranje meteorološkog izvještaja, obilježavanje morskih putova te skromnu ponudu različitih sadržaja u marinama.

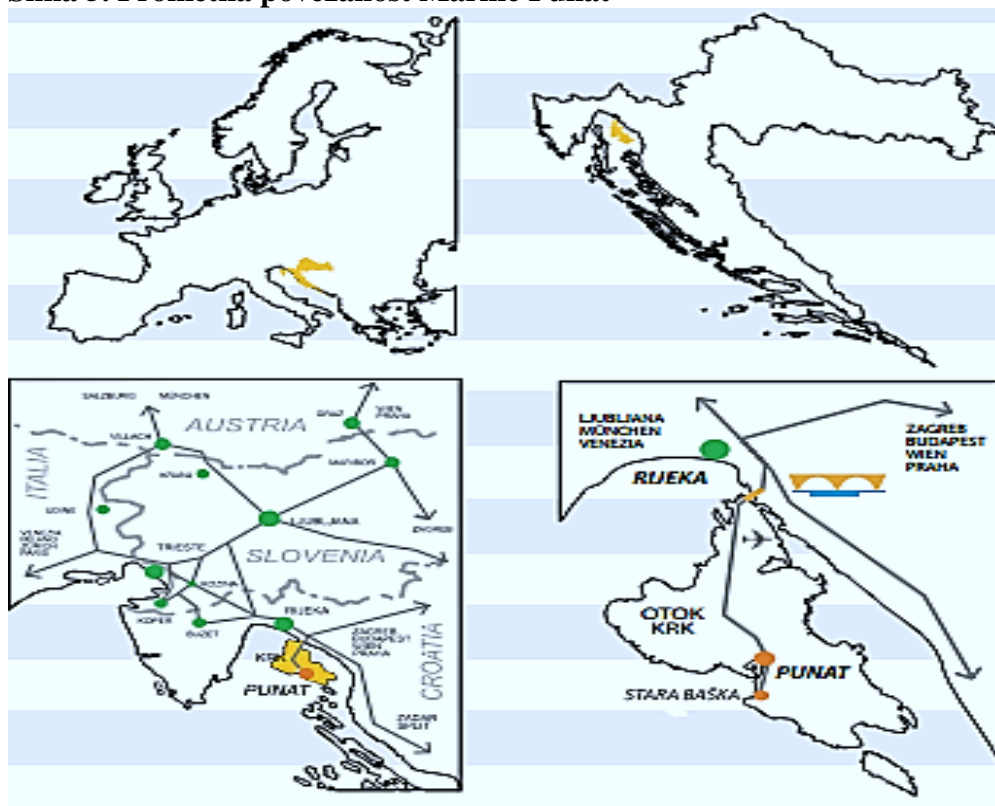
U budućnosti bi svakako trebali upotpuniti nautičku turističku ponudu s ciljem unaprjeđenja određenog područja Hrvatske. To mogu biti razni sadržaji nakon plovidbe do neke točke, kao npr.: razina natjecanja na moru i kopnu, gastronomija, folklor. Nedovoljan broj vezova jedan je najvećih nedostataka odnosno slabosti nautičkog turizma u Hrvatskoj. Potražnja u nautičkom turizmu veća je od ponude, a posebno se ističe potražnja za stalnim vezovima ali i tranzitnim vezovima u sezoni te vezovima za dulja i veća plovila. Prema nekim studijama, prostornih mogućnosti za izgradnju novi luka nautičkog turizma ima, mišljenje je da se izgradnji novih kapaciteta treba pristupiti vrlo pažljivo imajući u vidu prvenstveno zaštitu prirodnih resursa kao glavne prednosti hrvatskog nautičkog turizma. Jedan od glavnih nedostataka nautičkog turizma u RH je zakonodavstvo i različiti administrativni postupci koji određuju način poslovanja u marinama. Prijetnju razvoju nautičkog turizma, osim već spomenutog zagađenja okoliša, preizgrađenosti obale i time gubitka atraktivnosti proizvoda, predstavlja i mogući sukob interesa s drugim korisnicima resursa - mora i obale, kao što su stacionarni turisti na plaži, marikultura, plovni putovi zatim i mogućnost političke nestabilnosti u regiji, pojava terorizma ili novih zaraznih bolesti, poremećaji na emitivnim tržištima, neodgovarajuća privatizacija te neodgovarajuća

zakonska, planska i dr. regulativa, odnosno njihova neodgovarajuća primjena, koja može onemogućiti razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj.

5. MARINA PUNAT

Marina Punat je smješтана na najsjevernijem otoku Sredozemlja na otoku Krku, te predstavlja njegovo najjače odredište. Njen idealan zemljopisni smještaj na važnim kopnenim i pomorskim putovima od sjevernog prema južnom Jadranu omogućuje joj odličnu prometnu povezanost s kopnom. Marina Punat je nezaobilazna luka mnogih nautičara. Prometna povezanost otoka Krka pa tako i Marine Punat s kopnom je odlična. Blizina evropskih središta – Ljubljana 180km, Wien 550km, Budimpešta 530km, München 600km, Milano 550km, dostupnost u svako doba godine bilo zračnim, cestovnim ili morskim putem te blaga mediteranska klima čine otok idealnom destinacijom za odmor. Slobodno se može reći da je otok Krk najdostupniji otok u Hrvatskoj. Na otok Krk se može doći sa autom, autobusom, brodom i avionom, a najbliži željeznički kolodvor nalazi se u Rijeci. Od 1980. godine Krk je mostom povezan sa kopnom. Sa otoka Krka trajekti voze prema otoku Cresu i Rabu, te se na njemu nalazi i aerodrom Rijeka u blizini Omišlja koji ga povezuje sa brojnim europskim gradovima.

Slika 5. Prometna povezanost Marine Punat



Izvor: http://www.tzpunat.hr/userfiles/files/katalog_punat_hr.pdf

U jednoj od najzaštićenijih uvala na Jadranskom moru, raj za nautičare i surfere, u Puntarskoj dragi na južnoj strani otoka Krka smjestio se gradić Punat, te ujedno i Marina Punat. Ovdje se čuvaju brodice na kojima se vijore zastave iz cijeloga svijeta, a gostima stoji na raspolaganju široka lepeza usluga od kupnje plovila, održavanja, bojanja, servisa, trgovine nautičkom opremom, marketa, najma do čišćenja i poliranja. U krugu marine posluje istoimeni „a la carte“ estoran i pizzeria „9 Bofora“. Osim u marini, posjetioци svoja plovila mogu privezati u mjesnoj luci u Puntu i lučici u Staroj Baškoj. Punat, a naročito Stara Baška poznata je po prirodnim plažama, koje se nalaze u neposrednoj blizini mjesta ili do kojih se može doći samo brodicama. U promociji Punta, uz poznatu marinu, najveće zasluge pripadaju otočiću Košljunu, smještenom u srcu Puntarske drage se nalazi na jugozapadnom djelu otoka Krka, te masline i maslinovo ulje koje predstavljaju jedan od važnijih proizvoda koji upotpunjavaju turističku ponudu. Ljeti se na samoj rivi organiziraju ribarske zabave, česte u vrijeme održavanja već tradicionalnih jedriličarskih regata, koje u Puntu privuku mnoštvo domaćih i stranih gostiju. Marina Punat predstavlja jednu od najvećih a također i najstarijih marina na hrvatskoj obali. Izrasla iz tradicije puntarske brodogradnje u drvu, marina je započela sa radom 1964. godine, a danas se sa ponosom diči time da je jedna od većih i najopremljenijih marina na Jadranu.⁶³ Počeci razmišljanja o potrebi prihvata manjih brodica i jahti u hrvatskom jadranskom području sežu u rane šezdesete godine prošloga stoljeća kada je prvi nautičar William Robert Nesher, 1962. godine posjetio Zagrebački velesajam. Tom prigodom su mu preporučili brodogradilište Punat za gradnju drvenih brodica, kakve je upravo tražio. Slijedom tih informacija nautičar je poslušao preporuku te je 1963. godine započela gradnja tri drvena čamca imenom „a“, „b“, „c“, koja su postala prva strana plovila ostavljena na čuvanju u Hrvatskoj. Prve brodice su dobile imena Athen, Belgrad i Cairo. Nakon te tri brodice, William R. Nesher je uz pomoć partnera posjedovao ukupno sedam brodica. Imena ostalih četiri brodice su Damaskus, Estoril, Florenz te Genua. Utemeljena je 1964. godine te se razvila na bogatoj brodograditeljskoj tradiciji. Danas posjeduje 800 kvalitetnih vezova na 11 riva za plovila do 45m i sve servisne usluge motora i trupa. Na kopnu je moguće smjestiti oko 100 plovila do 15m, a suha marina ima kapacitet 400 plovila do 10m dužine. Marina je dobitnica mnogih značajnih priznanja i već je više puta proglašena najboljom hrvatskom marinom. Tri puta zaredom dobitnica nagrade za najbolju hrvatsku marinu u 2008., 2009., 2010. godini. Organizirana je kao dioničko društvo koje je preuzelo sve strateške funkcije i

⁶³ http://www.tzpunat.hr/userfiles/files/katalog_punat_hr.pdf (20.08.2014.)

razvoj nautičkih turističkih usluga, a za obavljanje specijaliziranih poslova osnovala je posebna trgovačka društva (d.o.o.) u kojima ona posluje kao većinski vlasnik. Ta društva specijalizirana su za sljedeće usluge: servisiranje brodova, usluge putničke agencije, usluge zimovanja plovila, usluge iznajmljivanja plovila, trgovinu nautičkom robom itd.⁶⁴

5.1. RAZVOJNE FAZE MARINE PUNAT

Razvitak Marine Punat možemo podijeliti na tri bitna razdoblja:

- Razdoblje od 1964. do 1974. – razdoblje izgradnje Puntarskog brodogradilišta
- Razdoblje od 1975. do 1990. – razdoblje značajno zbog ulaganja i gradnje marine Punat
- Razdoblje od 1991. do danas – razdoblje pretvorbe, kvalitete i razvitka marine Punat

5.1.1. Razdoblje izgradnje Puntarskog brodogradilišta

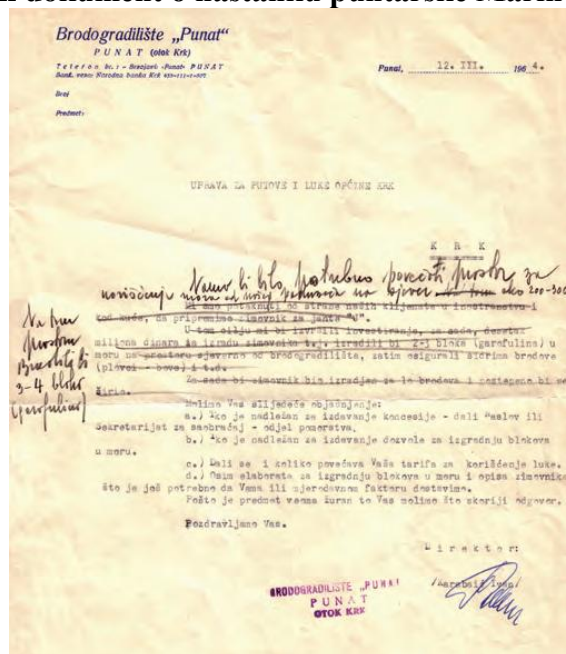
U brodogradilištu „Punat“, 5. listopada 1964. godine, potpisan je prvi ugovor o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica. Taj dokument su potpisali William Robert Neshor i Davorin Žic, napisan na engleskom jeziku. Na inicijativu stranih nautičara, iste godine započinje i izgradnja prve luke za prihvat nautičkih turista, koji su svoja plovila odlučili ostaviti u Hrvatskoj na prezimljavanju. Prve tri brodice koje su ostavljene na prezimljavanju su Athen, Belgrad i Cairo koje se ujedno smatraju iskrom jedne nove djelatnosti koju se nazivalo „zimovanje“⁶⁵. Početkom šezdesetih godina prošlog stoljeća Brodogradilište je u Puntu poslovalo pozitivno. Međutim, 1965. godine potpisan je ugovor o gradnji dviju jahti – Evgenikon i Mirabelnakon, sa grčkim brodovlasnicima, te zbog nedovoljno stručnog i obrazovnog kadra, te bez ijednog projektanta, brodogradilište dolazi do financijskih poteškoća. Nakon što su puntarski brodograditelji 1966. godine jednim nesmotrenim i nedovoljno provjerenim poslovnim projektom gradnje za grčke naručitelje dviju jahti – Evgenikon i Mirabel - došli u velike financijske poteškoće, u Brodogradilištu

⁶⁴ <http://www.marina-punat.hr/> (20.08.2014.)

⁶⁵ Zimovanje – uobičajeni naziv za sagrađeni iliprirodni akvatorij na rijekama u unutrašnjosti, posebno uređen za sigurno zimovanje brodova i posada

se počelo razmišljati o potrebi ulaska u novu djelatnost – zimovanje jahti i čamaca domaćih i stranih brodograditelja.

Slika 6. Prvi pisani dokument o nastanku puntarske Marine (12. ožujka 1964.)



Izvor: Dragutin ŽIC – DUNIŽARIĆ, MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Od tada pa do 1978. godine Marina Punat posluje u sastavu brodogradilišta Punat, a od 1978. godine djeluje samostalno zbog povećane nautičke potražnje koja je uzrokovala potrebu za obogaćivanjem nautičke ponude i instaliranjem prihvatnih kapaciteta i nautičkih sadržaja, što je u konačnici i rezultiralo izgradnjom prve hrvatske marine „Punat“, koja je označila početak razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj. Na svakom je vezu instaliran priključak struje i vode. S obzirom na veliku potražnju za vezovima, svaki je novoizgrađeni vez odmah i popunjen. Danas Marina Punat i Brodogradilište Punat posluju neodvojivo povezani kao dvije najznačajnije tvrtke u sklopu Marina Punat Grupe.

5.1.2. Razdoblje najvećeg ulaganja i gradnje (1975. – 1990.)

Sredinom 70-tih godina nestale su sve dvojbe o opravdanosti razvijanja nautičkog turizma u Puntarskoj dragi. U idućih 15 godina marina je građena u osam faza. Odlučeno je za razliku od dotadašnje prakse da se u razvoj Marine ulaže putem bankarskih kredita.

Prvi rezultati vidljivi su već 1975. godine kada je u samo 9 mjeseci sagrađeno 450 vezova. Nekoliko mjeseci nakon gradnje Institut građevinarstva Hrvatske i Zavod za zaštitu na radu iz Zagreba ispitali su kvalitetu materijala i konstrukcije ugrađene u marinu, posebice način zaštite željezničkih tračnica od korozije. Atesti su potvrdili da konstrukcija i rabljeni materijal daju potrebnu sigurnost i stabilnost. Već 10. studenog u Marini se nalazilo 353 brodica i jahti. Predstavnici marine započeli su posjećivati nautičke sajmove i održavati tiskovne konferencije u svrhu popunjavanja ostalih novosagrađenih vezova. Tijekom godine počelo se raspravljati o potrebi preobrazbe OOUR-a Brodogradilište i Marina u dva zasebna OOUR-a:

- OOUR Brodogradilište
- OOUR Marina

što je ostvareno u studenom kada je formirana OOUR Marina u sastavu Radne organizacije Puntat. U Marini je tada radilo 12 radnika. Od 1. siječnja 1978. Marina je postala pravna i financijski samostalna osnovna organizacija udruženog rada, prva marina na Jadranu koja se na taj način odvojila od matične radne organizacije. Izrađen je i investicijski program za nastavak gradnje 2. faze Marine kojim je bilo predviđeno u godinu dana sagrađiti 150m obalnog gata prema sjeveru, asfaltirati 3500m² površine, ozeleniti obalni pojas i nabaviti alat za radionicu. Godine 1980. započelo se sa izgradnjom 3. faze gdje je sagrađeno 100 vezova, obalni zid s temeljem za dizalicu od 210 tona i građevinski dio navoza od 50 tona, premješten je elektrokabel na kopnu na mjestu gdje se planira graditi restoran, asfaltirane su operativne površine za odlaganje brodova, položen je cjevovod za nove vezove, započelo se s gradnjom sidrišta u uvali Klimno. Trajno se provodila izobrazba zaposlenika, prije svega mornara, ličilaca i servisera motora. Svojim konstantnim rastom i razvojem te ulaganjem u marinu priskrbili su Prvu Povelju za razvoj turizma od strane Turističkog saveza Jugoslavije. Svi planirani radovi u 3. fazi ugovoreni su iste godine, ali dio je njihove provedbe i isporuke dovršen u 1981. godini. Također, 1981. godine izrađen je program za 4. fazu koji je sadržavao izradu navoza od 50 tona i dizalice od 5 tona. 31. siječnja 1983. godine dobivena je građevna dozvola za 5. fazu koja je uključivala: 250 novih vezova – gradilo je brodogradilište, sanitarni čvor na sjeveru Marine – gradilo je GRO Krk, OOUR Progres, izgradnju lakirnice – gradilo je više tvrtki s obzirom na složenost objekta, obalni gat na sjeveru Marine – gradilo je GRO Krk, OOUR Progres, dva teniska igrališta – gradila je tvrtka Sport inženjering iz Zagreba. 31. ožujka potpisan je ugovor s TEH Projektom iz Rijeke za izradu dokumentacije za dizalicu od 10 tona za nadzor. Poseban zahtjev je bio da

se „mačka“ za dizanje kreće uzduž grane dizalice, što je bitno olakšalo rad pogodnom podizanja i spuštanja brodova.

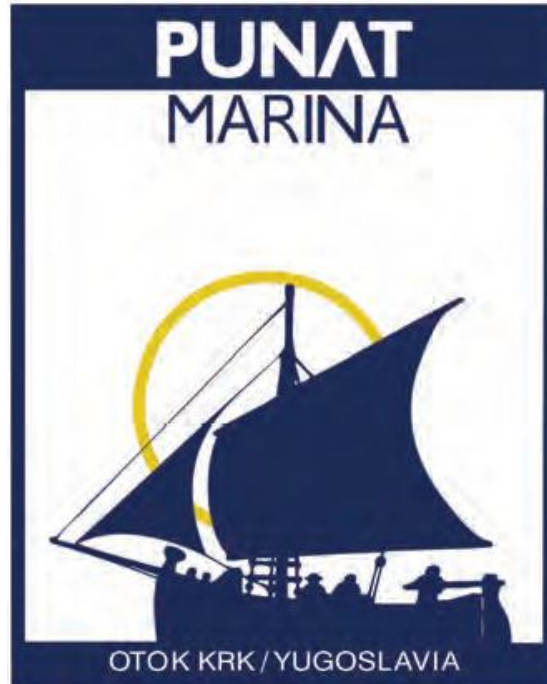
Slika 7. Dizalica od 10 tona na kojoj se "mačka" za dizanje kreće uzduž grane dizalice. To je bila prva i do danas jedina dizalica na Jadranu, s takvim rješenjem.



Izvor:Žić, D. D., MARINA PUNAT GRUPA,
prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

14.siječnja 1984. godine, zbor radnika prihvatio je prijedlog plana izgradnje 6.faze, donesena je odluka o nabavci računala tipa Partner tvrtke Iskra Delta. Godine 1985., dizajner Sergio Gobbo predao je prvo rješenje za zaštitni znak (logotip) Marine s bracerom, ali grčkog podrijetla. Stoga je usvojio prijedlog zaposlenika Marine da temelj grafičkog rješenja bude izvorna primorska hrvatska bracara te je od tada samo dotjerivan i nalazi se na svim ilustracijama Marine.

Slika 8. Prvi zaštitni znak (logotip) Marine (1985.)



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA,
prvih 50 godina, Puntat, ožujak 2014.

Iste godine po prvi je put samostalno organizirana Međunarodna regata krstaša Puntat 85, te je ove 2014. godine održana 30-ta jubilarna regata. U regatu su se uključili brojni turistički radnici iz Puntata i inozemstva.

Slika 9. Na jedriličarskoj regatui Puntat 85'



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA,
prvih 50 godina, Puntat, ožujak 2014.

Slika 10. Sudionici prve Međunarodne regate krstaša u Puntu 1985. godine



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Završetkom izgradnje 6. faze upotpunjena je usluga veza te je Marina 1985. godine imala 750 brodova. Godine 1986. u sedmoj fazi odlučilo se napraviti završno nasipavanje na sjevernom djelu Marine, postaviti tamponski sloj i asfaltiranje platoa, te ozelenjivanje i reguliranje oborinskih voda. Dio sredstava koja se tražilo od Riječke banke bila su odobrena na 8 godina uz 60% godišnju kamatu. Na razini Radne organizacije intenzivno se raspravljalo o budućoj organizaciji i najboljem modelu koji bi donio najučinkovitije rezultate za dve OOUR-e. Iako pregovori nisu tekli lako, uspjelo se postignuti suglasnost bar u nekim dvojbama:

- Brodogradilište treba zadržati osnovnu djelatnost i pokušati razviti osim rad sa drvom i mogućnost uporabe čelika, poliestera i aluminija.
- prilikom primanja novih zaposlenika u Marini prvenstveno treba uzimati one iz Tvornice vijaka, ako imaju potrebnu kvalifikaciju
- Brodogradilište i Marina trebaju zajednički riješiti problem servisa za nautičare
- mora se razvijati informatički sustav na svim razinama
- budući razvoj svih djelatnosti treba uskladiti s očuvanjem Puntarske drage
- intenzivno raditi na programu promjene djelatnosti Tvornice vijaka

Osma faza investicijskog programa obuhvaćala je izradu recepcijskog boloka, koji je potkraj 1988.godine i dovršen, čime su stvoreni uvjeti za kvalitetniji rad.

Slika 11. Marina Punat, 1990. godine



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

5.1.3. Razdoblje od 1991. – danas

25. lipnja 1991. Sabor je donio Deklaraciju o uspostavi suverene i samostalne Republike Hrvatske koja se odcijepila od Jugoslavije i uspostavila demokratski ustroj na načelima trodiobe vlasti – zakonodavnu, izvršni i sudbenu. U gospodarskom pogledu zbog ratnih neprilika došlo je do velikih poremećaja, naročito u dolasku turista. Iz Marine su pravodobno obavijestili sve goste koji su kod njih imali svoje brodove na vezu o neprilikama koje su zadesile Hrvatsku, ali oni svejedno nisu napustili Marinu. Upravo suprotno, većina gostiju je dolazila u Hrvatsku i uključila se u prikupljanje pomoći za cijelu Hrvatsku. Kako je otok Krk bio pošteđen ratnih razaranja te je Marina nastavila ulagati u osnovna sredstva te podizanje kvalitete usluga. Novi program ulaganja sastojao se od sljedećih sadržaja:

- ugrađeni su kanalizacijski priključci objekata u Marini na kanalizacijski sustav Punta
- asfaltirani su cesta i plato uz more na sjevernom djelu Marine
- nabavljena je za Kanajt kuhinjska oprema Rade Končar i ostala nužna oprema za tu djelatnost

- projektne dokumentacije za sidrište Klimno ali taj projekt nikada nije ostvaren

Bez obzira na ratne neprilike Marina je nastavila organizirati jedriličarsku regatu, ali ovaj put pod novim imenom – Croatia cup. Na regatu su pozvani strani novinari s ciljem da se i na ovaj način jedrenjem bori protiv medijske blokade Hrvatske. Također, organiziran je i Sajam nautike i turizma.

Slika 12. Jedriličarska regata - Croatia cup



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Godina 1993., godina je pretvorbe i privatizacije, te više nema Radničkog savjeta već je Upravni odbor nadležan za upravljanje poduzećem, te je godišnji plan rada usvojen na sjednici 20. siječnja. Teme i odluke Upravnog odbora bile su različite, a najvažnije odluke donesene su tijekom ove godine, neke od odluka su:

- Marina, kao jedan od osnivača Društva za marikulturu Mari sole u Klimnu, planirala je otkupiti osnovna sredstva tvrtke koja je bila pred stečajem, ali nije dobivena suglasnost svih ostalih osnivača.
- Donesena je odluka o zatvaranju Duty free shopa zbog zakonskih propisa koji su zabranili tu djelatnost bescarinskog poslovanja
- Odobrena je nabavka transportera s hidraulikom s daljinskim upravljanjem za brodove do 30 tona

- Hrvatski fond za privatizaciju donio je 5. lipnja rješenje kojim se daje suglasnost društvenom poduzeću Marina Punat da obavi pretvorbu u dioničko društvo

Marina je 1. veljače 1995. sklopila prvi ugovor o suorganiziranju sajma Nautica '95 u Rijeci i tom je tradicijom nastavila i idućih godina radi propagiranja nautičkog turizma u Hrvatskoj, posebice na Sjevernom Jadranu. 2. ožujka potpisan je ugovor za nabavki Hydrolifta 70, dizalice za brodice s opremom za rad na jarbolima jedrilica. Sustav je vrlo praktičan za dizanje brodice izravno iz mora, njihov transport po kopnu i odlaganje.

Slika 13. Dizalica Hydrolift 70 za brodice težine do 7 tona



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Tijekom godine ulagalo se u novu modernu telefonsku centralu MD 110 Ericsson Tesla, te su duž cijele Marine postavljeni optički kabeli za telefonsku i računalnu mrežu. Na kraju godine u Marini je bio zaposlen 81 djelatnik, a na vezu je bilo 835 brodova. Zbog povećane potražnje za mjestima na kopnu, kako ne bi odbila goste, Marina traži rješenje o mogućem proširenju prostora na kopnu. Rješenje je nađeno sklapanjem Društvenog ugovora 1996.godine između Trgovačkog društva Kvarner d.d. i Trgovačkog društva Marina Punat d.d. o osnutku trgovačkog društva Brodica d.o.o. koja je bila registrirana za čuvanje brodica na suhom do 10 metara dužine i upisana u sudski registar 29. ožujka. Jedna od značajnijih godina za Marinu je svakako 1998. godina, jer je postala prvom

dobitnicom Plave zastave u Hrvatskoj. Tu prestižnu nagradu za očuvanje i zaštitu okoliša od 1998. do danas Marina dobiva svake godine.

Slika 14. Plava zastava



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Puntat, ožujak 2014.

Godine 1999. Marina Puntat je prva marina koja je potpisala s Vladom Republike Hrvatske Ugovor o koncesiji pomorskog dobra radi gospodarskog korištenja luke posebne namjene – luke nautičkog turizma, te je dobila Koncesiju u skladu sa Zakonom na 32 godine.

Slika 15. Ugovor o koncesiji pomorskog dobra na 32 godine korištenja luke nautičkog turizma Marine Puntat



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Puntat, ožujak 2014.

Marina Punat je među prvima marinama u Hrvatskoj koja je primijenila i certificirala sustav kvalitete ISO 9001. Certifikat koji je priznat u cijelom svijetu donio je Marini bolji nadzor procesa i troškova upravljanja, međusobno uredio odnose unutar organizacije i povećao učinkovitost i produktivnost. Izdaje se na 3 godine, a svakih 6 mjeseci akreditirana certifikacijska kuća Bureau Veritas provodi nadzorne audite. Također, Marina je opet prva u državi postavila uređaj za pročišćavanje otpadnih voda tvrtke ACT koji prigodom pranja brodova odvaja sve nepoželjne čestice i odvodi ih na posebno odlagalište. Taj korak ima važan psihološki i stvarni učinak u funkciji zaštite okoliša.

Slika 16. ISO 9001 Certifikat



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Godina 2006. predstavlja 10 godina postojanja suhe marine Brodica d.o.o., koja je opravdala svoje postojanje i iz godine u godine povećavala broj brodova.

Tabela 10. Broj brodova u suhoj marini od 1996.-2013.

Godina	Broj brodova na kraju godine
1996.	6
1997.	15
1998.	25
1999.	38
2001.	118
2002.	168
2003.	220
2004.	274
2005.	239
2006.	239
2007.	252
2008.	255
2009.	257
2010.	272
2011.	282
2012.	272
2013.	272

Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Godine 2007. formalno je potpisan društveni ugovor Marina Punat Grupe d.o.o., društva za upravljanje i ulaganje. Društvo je imalo zadatak upravljati preko direktora pojedinih povezanih Društava s cijelom Marina Punat Grupom koja nije pravni subjekt.

Godine 2010. ostvaren je stoljetni san mnogih Puntara, jer je početkom godine Marina Punat Grupa postigla dogovor s Općinom Punat i Plovputom Split o početku radova na produbljenju i proširenju plovnog kanala u Puntarsku dragu. Iskopani kanal je duži od 115 metara dužine, 15 metara širine i 5,5 metara dubine. Rezultati su vidljivi već prve godine zbog bolje cirkulacije i čistijeg mora u uvali. Postavljeni su svi pristupni mostići – fingeri (njih 19),

na gat A5 čime se znatno prilagodilo gostima vezivanje brodice, ulaz i izlaz s plovila, a mornarima olakšan posao održavanja veza. Brodica se vezuje samo bočno na pristupni

mostić i pliva zajedno s fingerom. Nestali su konopi za sidrenje, a pristajanje i isplavlavanje je znatno olakšano. Na kraju gata B5 postavljen je jarbol s kamerom koja prati i snima s ostalim kamerama stanje u cijeloj Marini. Marina Punat je dobila 7. svibnja certifikat ISO 14001:2004 za sustav upravljanja zaštitom okoliša.

Slika 17. ISO 14001:2004



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Dana 24. siječnja 2012. dobivena je Potvrda glavnog projekta kojim je omogućen početak radova na rekonstrukciji i proširenju Marine Punat d. o. o. Da bi se radovi odvijali

što brže i u skladu s planom, obavljene su dorade na pontonu Medusa te nabavljena oprema radi bržeg i sigurnijeg rukovanja s tračnicama i ostalim materijalom. Osim vodilica za pobijanje tračnica, na Medusu su postavljeni pramčani i krmni brodski vijci koji omogućavaju kretanje Meduse u svim smjerovima i namještanje na željenu poziciju. Prva tračnica u zoni C, na sjevernoj strani na kraju prilaznog gata uz obalu, pobijena je 23. travnja. Tračnica je bila dužine 8,5 metara i u mulj je pobijena pikamerom 3,1 metar; dubina mora je bila tri metra. U Marina Punat Grupi, također se trajno radi na izobrazbi zaposlenika u tehničkim znanjima i vještinama za upravljanje i rukovanje strojevima i ostalom opremom za rad u Marini, ali i radi poboljšanja ophođenja prema kupcima. Kraj godine obilježio je veliki požar koji je izbio 22. prosinca u jutarnjim satima. Po jakoj buri, zbog kratkog spoja na jednoj od brodica, nastao je požar koji se proširio i uništio 20 brodica na suhoj rivi D3. Brzom intervencijom osoblja Marine i vatrogasaca uspjelo se lokalizirati požar kako se ne bi proširio i na ostale brodove.

Slika 18. Požar koji je izbio u Marini Punat, 22. prosinca 2012.



Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Tijekom 2013. godine definirani su strateški ciljevi prema Balance Scorecard metodologiji, proizašli iz četiri perspektive: financijske, zadovoljstva kupaca, internih procesa te učenja i razvoja. Godina 2014. je godina u kojoj se obilježila 50-a obljetnica Marine koja danas posluje u sustavu Marina Punat Grupe. U Marini Punat puštena je u rad

27. siječnja aplikacija o pregledu i kontroli brodova koju gosti dobivaju e-mailom tjedno s fotografijom broda i izvještajem o dnevnom nadzoru. Ova spoznaja je važna iz razloga što se po prvi put u svjetskim marinama na ovaj način obavještava vlasnike o stanju njihova broda i to na više jezika.

Slika 19. Nadzorni izvještaj

Nadzorni izvještaj

27. Jan. 2014. - 03. Feb. 2014.



Poštovani!

Povjeravajući nam brigu oko Vašeg plovila ukazali ste nam veliko povjerenje. Tim Marine Punat dat će sve od sebe kako bi ispunio Vaša očekivanja.

Ugovorom o vezi i pripadajućim uvjetima poslovanja obvezali smo se Vama da ćemo pažnjom dobrog i stručnog domaćina vanjskim pregledom dnevno provjeravati stanje Vašeg plovila. U želji da budete opušteniji i sigurni da se o Vašem brodu pospudano brinemo, redovito ćemo Vas izvještavati o nadzoru koji vrše mornari.

Što likujuće pregled broda u moru? Čine ga dnevna provjera položaja vodene linije, stanja konopa za privez broda na pramcu i krmi, rasporeda bokobrana, stanja cerade i otvora na plovilu te stanja priključka vode i struje.

Brodovima na kopnu provjeravamo stanje cerada, bokobrana, jedrilja, jarbola, otvora i ležaljke ili potklada.

Partner: LEO DAMIR

Naziv broda: AUREL

Model broda: DEHLER 39 CWS



Slikao: MILAN ŽIC

Vrijeme: 2/1/14 9:20 AM

Kliknite na sliku za punu rezoluciju

VRJEME	VEZ	STANJE	OSOBJE
1/28/14 10:01 AM	A5-457	Brod pregledan	Milan Žic
1/29/14 6:51 AM	A5-457	Brod pregledan	Luka Kosic
1/30/14 11:59 AM	A5-457	Brod pregledan	Milan Žic
1/31/14 6:22 AM	A5-457	Brod pregledan	Nenad Harambašić
2/1/14 8:55 AM	A5-457	Brod pregledan	Milan Žic
2/1/14 9:20 AM	A5-457	Brod pregledan	Milan Žic
2/2/14 7:44 AM	A5-457	Brod pregledan	Nenad Harambašić
2/3/14 8:58 AM	A5-457	Brod pregledan	Milan Žic

AKTIVNOSTI

VRJEME	AKTIVNOST	OSOBJE
2/1/14 9:20 AM	Brod fotografiran	Milan Žic

Marina Punat aktivno prati novosti i djeluje na globalnom tržištu nautike. Ovaj projekt nadzora plovila i elektronskog pohranjivanja zapisa sa izvještavanjem kojeg smo razvili vlastitim znanjem je inovativan proizvod, ne samo u Marini Punat već i u svijetu. Prvi put šaljemo ovakav izvještaj i Vi ste prvi korisnik ovog sustava. Kod svake inovacije u početku su mogući određeni otkloni ili greške. Za svaku uočenu nepravilnost unaprijed se ispričavamo, a bili bismo Vam vrlo zahvalni da nas o tome izvijestite. Samo tako možemo poboljšati kvalitetu izvještaja, jer su oni napravljeni za Vas.

Rado Vam se stavljam na raspolaganje za sva dodatna pitanja ili pojašnjenja.

Vaš Marina Punat tim

Vrijede Opći uvjeti poslovanja i Pravilnik o redu u luci Marine Punat d.o.o.

Izvor: Žic, D. D., MARINA PUNAT GRUPA, prvih 50 godina, Punat, ožujak 2014.

Daljnje investicije u Marini za tekuću godinu su:

- dovršiti lukobrane i valobrane na cijelom dijelu sjevernih i zapadnih gatova te postaviti bokobrane za bočno pristajanje brodova.
- Zbog zaštite od požara zamijenit će se hidrantski vod uz ogradu,

- nabavit će se još 200 metara ekoloških brana za sprečavanje eventualnog onečišćenja mora, zbog sigurnosti i boljeg nadzora cjelokupne površine Marine, Brodogradilišta i Brodice
- postaviti će se video nadzor koji će snimati danonoćno,
- višenamjensku brodicu Pioner Multi opremiti će se ekološkom branom
- Modernizirati će se ulaz u Brodogradilište s prolazom prema Marini
- ugraditi će se automatski sustav gašenja požara u halama Brodogradilišta
- organizirati će se novi odjel za boja disanje brodova
- urediti će se nove zelene površine ispred bistroa 9 bofora
- proširiti će se prostor za parkiranje vozila
- sagraditi će se grill house, igralište za pse i šetnica do Kanajta
- urediti će se na području Male krasi plaža za kupanje
- u Kanajtu će se sagraditi bazen za djecu i odrasle, itd.

Da bi u tome uspjeli, poduzet će se brojne marketinške aktivnosti kojima će se privući nove goste, novim tehnologijama i inovacijama poboljšati će se produktivnost; unapređivanjem postojećih i uvođenjem inovativnih usluga nastojat će se povećati potrošnju kupaca, pružati će se vrhunsku uslugu popravaka i redovitog održavanja plovila, voditi će se proaktivnu brigu o plovilima, što podrazumijeva da zaposlenici Marine uoče na brodu ono što vlasnik ne vidi, predvide ono što se može dogoditi te spriječe da dođe do štetnog događaja na brodu. U ovoj jubilarnoj godini Marina Punat ima na raspolaganju 850 vezova u moru za jahte do 45m, na 11 gatova obloženih drvenim podnicama i 400 vezova na kopnu. Vezovi u moru mogu se ugovoriti po izboru:

- Godišnji – mjesečni – dnevni
- ili u kombinaciji - godišnji vez u moru sa zimovanjem na kopnu

Vezovi su opremljeni potrebnom infrastrukturom:

- priključak vode 1/2"
- priključak struje 16 A, 32 A, 63 A ili 125 A
- bežični WLAN internetski priključak

Na raspolaganju su:⁶⁶

- recepcija s mjenjačnicom, informacije, besplatna distribucija vremenske prognoze

⁶⁶ Žic, D.: Marina Punat Grupa prvih 50 godina, Punat, 2014.

- internet caffe, uz recepciju - korištenje interneta je besplatno
- 500 parkirališnih mjesta za automobile i prikolice
- tuševi i WC raspoređeni u četiri sanitarna objekta
- sanitarije u zgradi YACHT SERVIS-a
- sanitarije kraj glavne recepcije marine i buffeta 9 bofora
- sanitarije sjever u blizini tranzitnog gata
- sanitarije u suhoj marini Brodica
- sedamdeset garaža te pedesetak boxova za spremanje opreme plovila (za najam)
- mogućnost dobre opskrbe za plovilo i za putovanje
- specijalizirana trgovina za kompletnu opremu plovila i rezervne dijelove
NAUTIC SHOP – MARINA COMMERCE
- trgovine prehrambenim namirnicama i artiklima za domaćinstvo:
KVARNER TRGOVINA MARINA, KVARNER TRGOVINA DISKONT
CASH & CARRY
- caffe-buffet-pizzeria 9 BOFORA, restoran MARINA, restoran KANAJT
- mali luksuzni hotel sa 20 soba – HOTEL KANAJT
- dječje igralište
- tenis-tereni
- praonice rublja
- pranje i poliranje plovila
- popravak i održavanje plovila – YACHT-SERVIS BRODOGRADILIŠTE
PUNAT
- taxi-usluge na poziv

Tabela 11. Cijenik vezova na moru (HRK)

dužina preko svega [m]	širina max. (m)	dnevni vez	mjesečni vez	godišnji vez	godišnji vez sa fingerom GAT A1, A4, A5	vez u moru i zimovanje na kopnu	vez u moru sa fingerom i zimovanje na kopnu
do 7,99	2.69	212.00	3,157.00	28,069.00	36,243.00	36,425.00	46,433.00
8 - 8,99	2.99	226.00	3,445.00	30,597.00	36,243.00	39,866.00	46,433.00
9 - 9,99	3.29	247.00	3,713.00	32,948.00	36,243.00	43,138.00	46,433.00
10 - 10,99	3.59	267.00	4,082.00	36,238.00	39,862.00	48,201.00	51,825.00
11 - 11,99	3.89	294.00	4,411.00	39,208.00	43,129.00	52,359.00	56,280.00
12 - 12,99	4.19	325.00	4,835.00	43,019.00	47,321.00	57,714.00	62,016.00
13 - 13,99	4.49	346.00	5,195.00	46,149.00	50,764.00	61,759.00	66,374.00
14 - 14,99	4.79	366.00	5,548.00	49,313.00	54,244.00	65,837.00	70,768.00
15 - 15,99	5.09	429.00	6,343.00	56,410.00	62,051.00	-	-
16 - 16,99	5.39	464.00	6,938.00	61,616.00	67,778.00	-	-
17 - 17,99	5.69	505.00	7,519.00	66,858.00	73,544.00	-	-
18 - 18,99	5.99	546.00	8,114.00	72,099.00	79,309.00	-	-
19 - 19,99	6	581.00	8,708.00	77,384.00	85,122.00	-	-
20 - 20,99	6	671.00	9,960.00	88,556.00	97,412.00	-	-
21 - 21,99	6	726.00	10,883.00	96,768.00	106,449.00	-	-
22 - 22,99	6	789.00	11,819.00	105,006.00	115,507.00	-	-
23 - 23,99	6.3	852.00	12,740.00	113,301.00	124,631.00	-	-
24 - 24,99	6.3	915.00	13,684.00	121,601.00	133,761.00	-	-
25 - 29,99	7	1,037.00	15,573.00	138,404.00	152,244.00	-	-
30 - 34,99	8	1,149.00	17,187.00	152,765.00	168,042.00	-	-
35 - 39,99	9	1,248.00	18,662.00	165,863.00	182,449.00	-	-

Izvor: <http://www.marina-punat.hr/marina#top>

Mjesta na kopnu opremljena su standardnim priključcima za struju i vodu. Jedrilice i motorni brodovi do 15m mogu biti smješteni u Marini Punat. Od ove godine u Marini Punat nude mogućnost smješta brodova na suhim rivama, a plovilima koja imaju sklopljen ugovor za stalan vez u moru nude mogućnost zimovanja na kopnu.

Kapacitet: dizalica 10t, travel lift 50 i 100t, navozi za plovila do 50t.

Tabela 12. Cijenik za smještaj na kopnu (€)

dužina preko svega (m)	širina max (m)	dnevni smještaj na kopnu	polugodišnji smještaj	godišnji smještaj	DRY-DOCK godišnji smještaj na suhom doku
do 5,99	2,29	22.00	1,677.00	2,398.00	3,482.00
6 - 6,99	2,49	26.00	1,677.00	2,398.00	3,482.00
7 - 7,99	2,69	29.00	1,677.00	2,398.00	3,482.00
8 - 8,99	2,99	32.00	1,895.00	2,707.00	3,482.00
9 - 9,99	3,29	36.00	2,111.00	3,015.00	3,482.00
10 - 10,99	3,59	40.00	2,325.00	3,324.00	3,482.00
11 - 11,99	3,89	43.00	2,544.00	3,635.00	3,808.00
12 - 12,99	4,19	48.00	2,812.00	4,016.00	4,209.00
13 - 13,99	4,49	51.00	3,033.00	4,332.00	-
14 - 14,99	4,79	56.00	3,254.00	4,647.00	-

Izvor: <http://www.marina-punat.hr/marina#mjesta-na-kopnu>

Smještaj u suhoj marini Brodica predviđen je za manje motorne brodove do 5t težine i maksimalne duljine do 10m.

Kapacitet: hidrolift nosivosti do 5t

Tabela 13. Cijenik za smještaj na kopnu u suhoj marini (€)

dužina preko svega (m)	širina max (m)	dnevni smještaj na kopnu	mjesečni smještaj na kopnu	polugodišnji smještaj na kopnu	godišnji smještaj na kopnu
do 5,99	2,29	21.00	288.00	1,026.00	1,711.00
6 - 6,99	2,49	25.00	321.00	1,123.00	1,873.00
7 - 7,99	2,69	27.00	337.00	1,205.00	2,010.00
8 - 8,99	2,99	28.00	364.00	1,312.00	2,186.00
9 - 9,99	3,29	30.00	397.00	1,408.00	2,348.00
10 - 10,99	3,59	38.00	431.00	1,530.00	2,548.00

Izvor: <http://www.marina-punat.hr/marina#mjesta-na-kopnu>

Tabela 14. Cijenik servisnih usluga u Brodica d.o.o. (€)

dužina preko svega (m)	širina max (m)	podizanje ili spuštanje plovila	podizanje ili spuštanje jarbola	podvodno pranje broda
do 5,99	2,29	43.00	24.00	16.00
6 - 6,99	2,49	51.00	29.00	19.00
7 - 7,99	2,69	61.00	37.00	21.00
8 - 8,99	2,99	69.00	49.00	22.00
9 - 9,99	3,29	79.00	61.00	29.00
10-10,99	3,59	99.00	71.00	37.00

Izvor: <http://www.marina-punat.hr/marina#top>

Iskorištenost vezova prema kapacitetu navedenom u kategorizaciji:

Na dan 31.12., za godišnji vez

- 2011. 94% more, 56% kopno
- 2012. 91% more, 45% kopno
- 2013. 88% more, 47% kopno

Tabela 15. Marina Punat d.o.o.

	Aktivan na dan											
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
	Siječanj	Veljača	Ožujak	Travanj	Svibanj	Lipanj	Srpanj	Kolovoz	Rujan	Listopad	Studeni	Prosinac
Godina	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
2011	993	996	998	972	989	990	991	985	970	954	948	946
2012	947	947	956	923	934	936	941	940	938	927	917	889
2013	887	889	899	893	902	904	896	898	896	883	868	866

Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Punat

Tabela 16. Broj brodova u Marina Punat Grupi prema državljanstvu vlasnika na dan 14.04.2014.

Drzava (brod)	2014	
	Ugovora	%
AUT	201	24,8%
BEL	2	0,2%
CHE	6	0,7%
COK	2	0,2%
COM	1	0,1%
CZE	3	0,4%
DEU	217	26,8%
FRA	5	0,6%
GBR	21	2,6%
HRV	206	25,5%
HUN	10	1,2%
ITA	16	2,0%
MLT	2	0,2%
NLD	13	1,6%
PAN	1	0,1%
POL	3	0,4%
RUS	1	0,1%
SVK	6	0,7%
SVN	67	8,3%
SWE	1	0,1%
USA	20	2,5%
VCT	4	0,5%
VGB	1	0,1%
Grand Total	809	100,0%

Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Punat

Slika 20. Ugovor o vezu - Marina Punat

UGOVOR br. <u>MP1-</u> o korištenju veza	
Između Marine Punat d.o.o. Punat, 51521 Punat, Puntica 7, OIB 52846613956, u daljnjem tekstu Marina, i ugovorne strane: Ime i prezime _____	
Adresa _____	
Država _____	
Broj putovnice (osobne iskaznice) _____	
Telefon _____	Mobilni telefon _____
Telefaks _____	e-mail _____
Članak 1 Marina se obvezuje dati na korištenje vez isključivo za plovilo: 1. Ime ili oznaka registracije plovila _____	
2. Tip plovila _____	
3. Zastava _____	
4. Luka upisa _____	
5. Dužina preko svega _____	m
6. Maksimalna širina _____	m
7. Gaz _____	m
8. Masa _____	kg
9. Materijal _____	
10. Godina gradnje _____	
11. Broj trupa _____	
12. Tip motora _____	
13. Snaga motora kW _____	motor br. I _____ motor br. II _____
14. Vrsta goriva _____	
15. Broj motora _____	motor br. I _____ motor br. II _____
16. Osiguranje _____	a) protiv trećeg _____ b) casco _____
Vrijednost do koje je plovilo osigurano _____	
17. Dan dolaska _____	
18. Dokaz vlasništva / drugog naslova za posjed _____	
19. Vrsta i broj brodskog dokumenta _____	
20. Broj veza _____	
21. Tip veza _____	

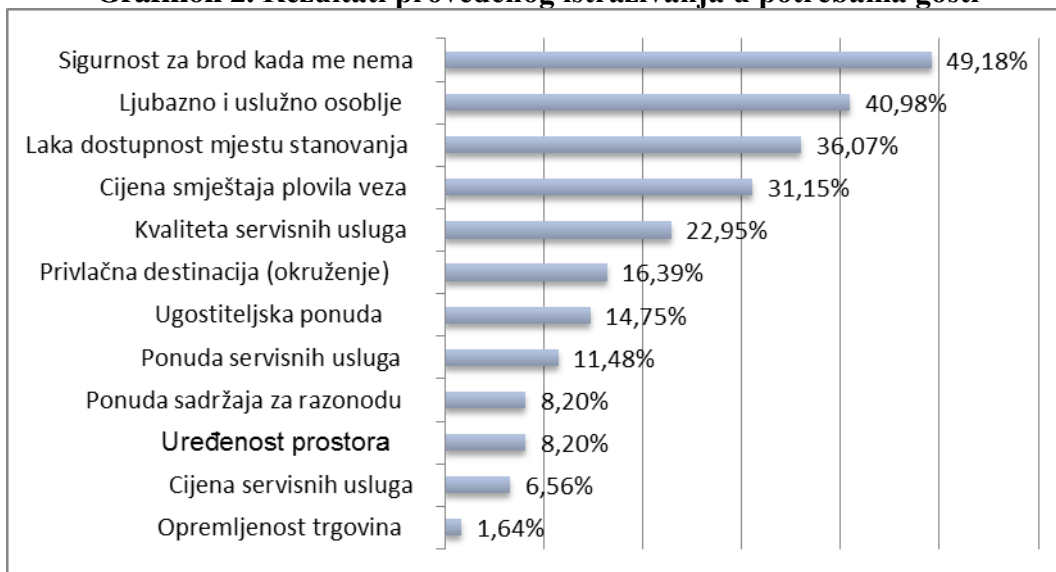
Ugovorna strana potvrđuje da je upoznata da su vezovi u Marini Punat kategorizirani prema minimalnim dužinama plovila koje pojedini vez prima - kategorijom veza.	
Članak 2 Marina Punat se obvezuje za vrijeme trajanja ovog Ugovora dati na korištenje vez prema važećem cjeniku za tekuću godinu. Obje ugovorne strane mogu tijekom trajanja Ugovora (vidi čl. 6) zatražiti izmjene.	
Članak 3 Ugovorna strana se obvezuje plaćati naknadu prema cjeniku za korištenje veza do zadnjeg dana korištenja, a prema dostavljenim obračunima unaprijed. U slučaju neplaćanja u roku navedenom u dostavljenom obračunu, a do cjelokupne isplate dugovanja, Ugovornoj strani se zaračunava cijena dnevnog veza prema važećem cjeniku. Ostale usluge koje Marina Punat pruža iz djelokruga svoje djelatnosti Ugovorna strana ili drugi narudničar je dužan platiti prema računu odmah nakon izvršene usluge. Za nepravovremeno plaćanje računa obračunat će se, za dospjele a neisplaćene obveze, zatezne kamate u skladu sa zakonom.	
Članak 4 Sastavni dijelovi ovog Ugovora su: - Uvjete poslovanja Marine Punat d.o.o. - Pravilnik o redu u luci Marine Punat d.o.o. - Pravilnik o unutarnjem redu Marine Punat d.o.o. - Popisana lista inventara	
Korisnik veza je suglasan da je Marina ovlaštena jednostrano izmijeniti svoje Opće uvjete poslovanja i Pravilnike, u kojem slučaju ga je dužna o izmjenama obavijestiti pisanim putem najranije 30 dana prije početka primjene.	
Članak 5 Godišnji obračunski period je od 1.4. tekuće godine do 31.3. sljedeće godine. Ovaj Ugovor se zaključuje na vrijeme od _____ do _____	
s rokom plaćanja prema dostavljenim obračunima, a zaključno do zadnjeg dana ugovorenog perioda trajanja Ugovora. Marina i Ugovorna strana mogu otkazati Ugovor pisanim otkazom unućenim drugoj strani mjesec dana prije isteka roka važenja Ugovora. Ukoliko Ugovorna strana ne otkáže ovaj Ugovor i ne preuzme plovilo zadnjeg dana korištenja, Ugovor će se automatski prvi put produžiti do prvog 31.3. (tekuće ili sljedeće) godine, a kasnije se isti uzastopce produžuje za daljnjih 12 mjeseci odnosno za godišnji obračunski period. Marina Punat može otkazati Ugovor van rokova navedenih u prethodnom stavku i u slučajevima: - nepridržavanja odredbi ovog Ugovora, Uvjeta poslovanja, Pravilnika o redu u luci i Pravilnika o unutarnjem redu Marine Punat d.o.o.; - neplaćanja naknade za korištenje veza i usluga u ugovorenom roku.	
Članak 6 Eventualne sporove iz ovog Ugovora ugovorne strane će riješiti sporazumno. Ukoliko to nije moguće, rješavat će ih nadležni hrvatski sud uz primjenu hrvatskog prava kao mjerodavnog prava.	
Članak 7 Ovaj Ugovor sastavljen je u dva istovjetna primjerk, po jedan za svaku ugovornu stranu. Ugovor zaključen u Puntu, dana _____	
UGOVORNA STRANA _____	MARINA PUNAT d.o.o. PUNAT

Izvor: <http://www.marina-punat.hr/op%C4%87i-dokumenti-sadr%C5%BEaj/ugovor-o-vezu-marina-punat>

5.2. STRATEŠKI CILJ MARINE PUNAT

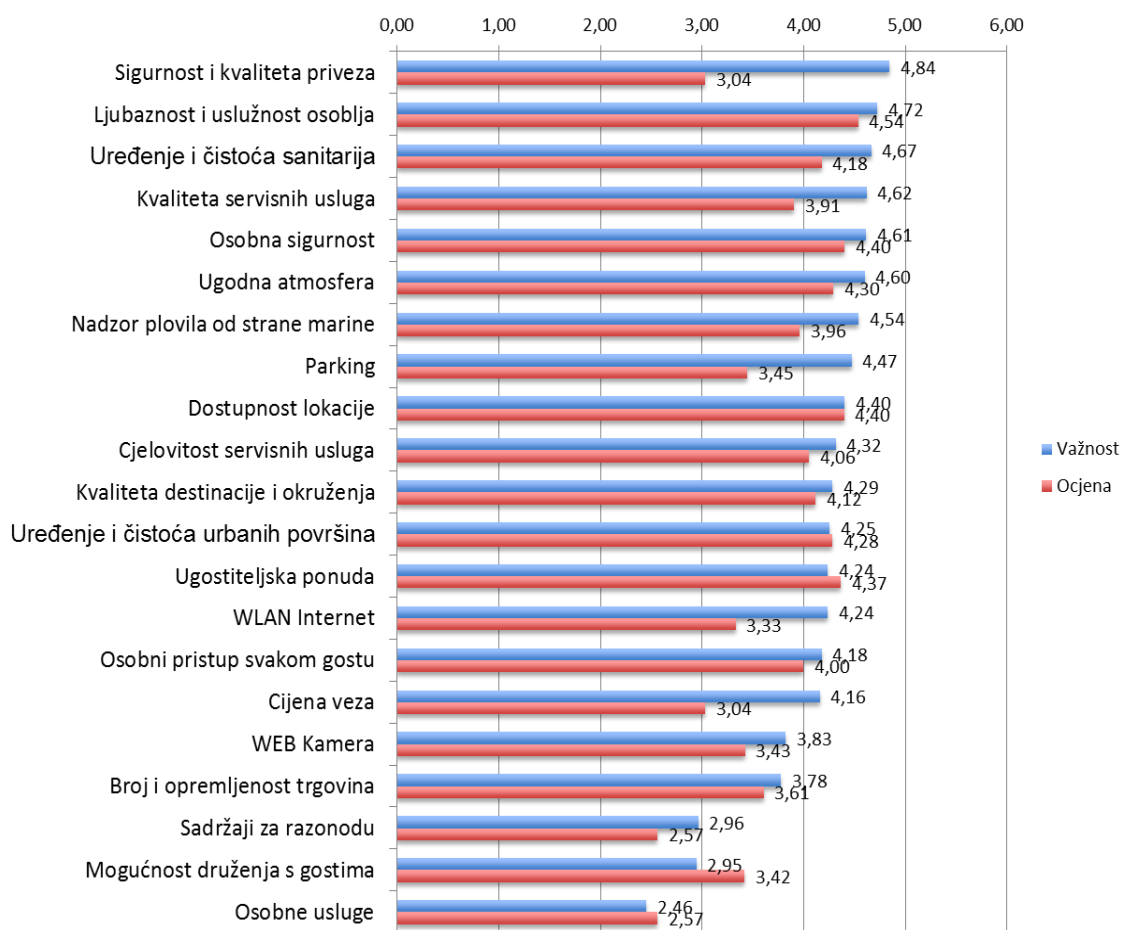
Brodogradilište Punat postoji već 100 godina (više/manje), Marina 50 godina, te tisuće otočana osiguralo je svoju egzistenciju direktno ili indirektno kroz Marina Punat Grupu. Povjesna odgovornost današnje generacije je nastavak uspješnog poslovanja Marina Punat Grupe i u idućim desetljećima. Postavlja se pitanje kako da to učine? Kako bi dobili odgovor na pitanje u marini Punat odlučili su se na provođenje istraživanja potreba kupaca. Što je gostima bitno u odabiru marine?

Grafikon 2. Rezultati provedenog istraživanja u potrebama gosti



Izvor: Izradila studentica prema dobivenim podacima iz Marine Punat

Grafikon 3. Rezultati ankete - kako ih gosti vide?



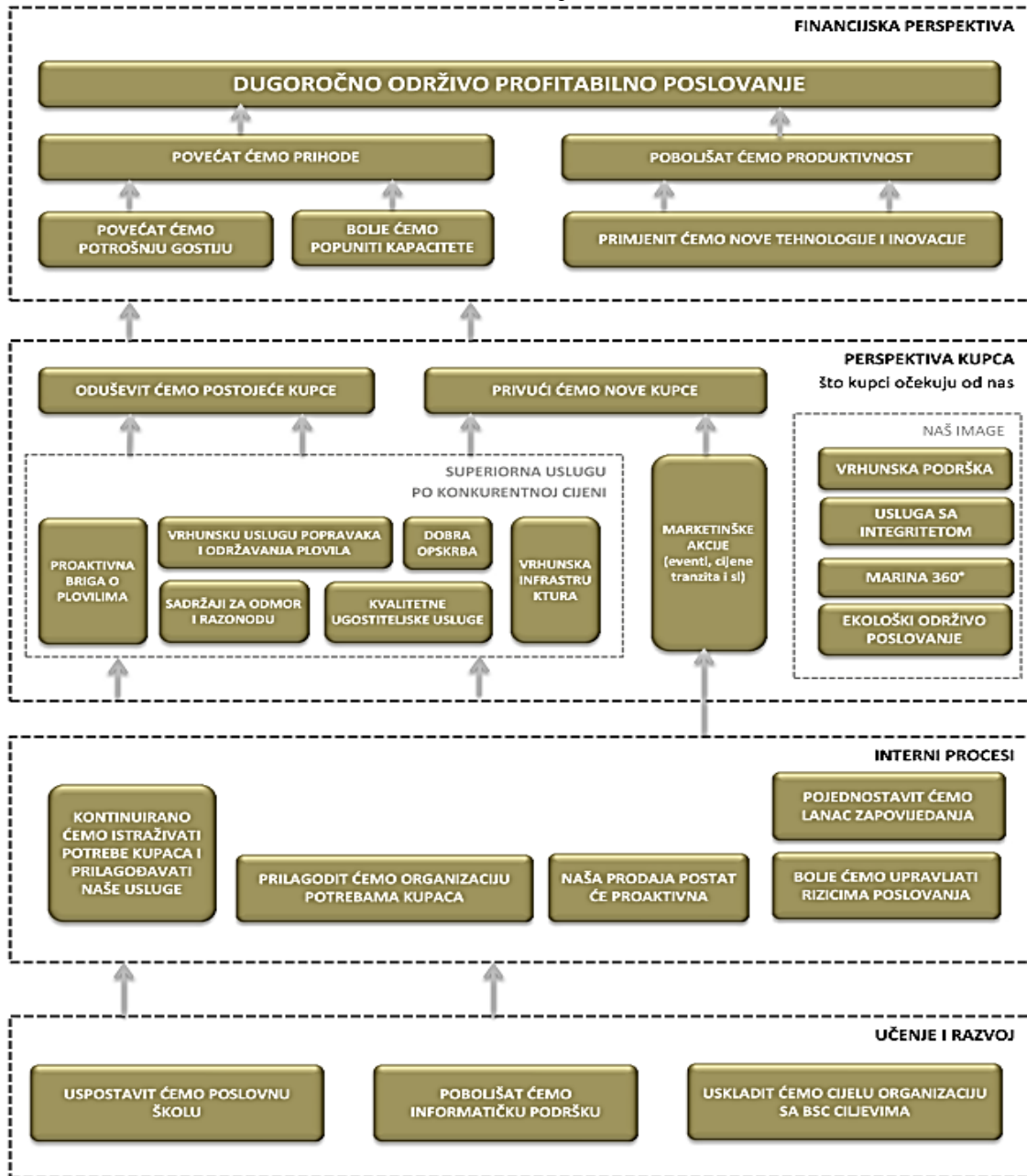
Izvor: Izradila studentica prema dobivenim podacima iz Marine Punat

Na temelju ovih rezultata u marini Punat odlučili su se da će sredstva i trud ulagati tamo gdje će imati najviše efekta na zadovoljstvo gostiju. Te su se odlučili napraviti promjene i postaviti nove strateške ciljeve pomoću BSC metodologije. Prema ovoj metodologiji bitno je zadovoljiti slijedeće četiri perspektive poslovanja:

- financijske perspektive
- zadovoljstvo kupca
- perspektive internih procesa
- perspektiva učenja i razvoja

Strateški cilj marine Punat je dugoročno održivo profitabilno poslovanje, a da bi ostvarili dugoročno održivo profitabilno poslovanje moraju zadovoljiti kupce. Da bi zadovoljili kupce moraju interne procese izvršavati gotovo savršeno, te da bi interne procese izvršavali savršeno moraju biti kvalitetno educirani i imati dobru informatičku podršku i to je sva magija BSC-a.

Shema 4. Strateški cilj Marine Punat



Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Punat

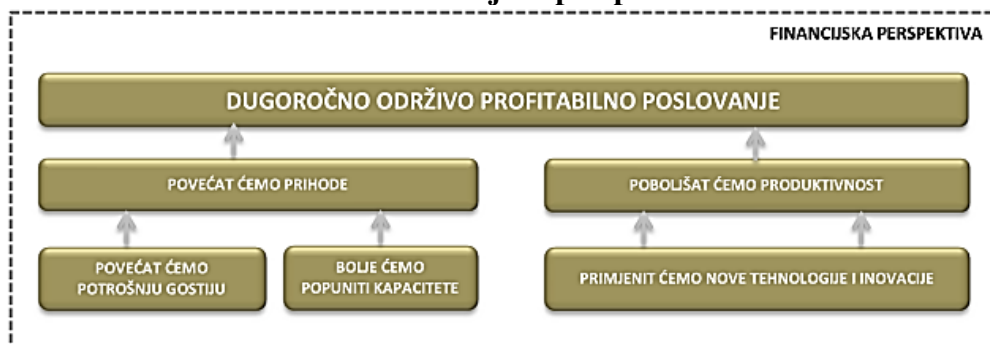
5.2.1. BSC - financijska perspektiva

Dugoročno održivo profitabilno poslovanje je apsolutno nužan uvjet za ispunjavanje potreba koje marina Punat ispunjava prema zaposlenicima, zajednici, dobavljačima,

kupcima i dioničarima. Jedino kroz profitabilno poslovanje mogu osigurati plaće i ulaganje u razvoj koje će im omogućiti da i u budućnosti pružaju uslugu koja će zadržati i privući goste. Kako ostvariti profitabilno poslovanje određeno je osnovnim ekonomskim postulatima, tako da prihodi budu veći od rashoda. Cilj financijske perspektive marine Punate je:

- **POVEĆATI POTROŠNJU KUPACA** (uz zadržavanje cijena) – poboljšanjem postojećih i uvođenjem inovativnih usluga moraju iskoristiti puno slobodnog prostora kojeg imaju u povećanju potrošnje posebno u segmentima servisa, ugostiteljstva i trgovine. Tržišne prilike se mijenjaju tako da ne mogu računati na povećanje cijena, već moraju nuditi više za istu cijenu.
- **POPUNIT PRAZNE KAPACITETE** – u proteklim godinama nisu radili sa punim kapacitetima za smještaj plovila, pa upravo na tom području postoji najviše prostora za poboljšanje. Dokazano najbolji način za privlačenje novih kupaca je na način da oduševе postojeće kupce koji time postaju ambasadori njihovih usluga odnosno najbolji prodajni predstavnici. Također, moraju se koristiti i marketinškim akcijama kako bi privukli nove goste.
- **NOVIM TEHNOLOGIJAMA I INOVACIJAMA POBOLJŠATI PRODUKTIVNOST** – bitne uštede u poslovanju postižu se unaprjeđenjem načina rada, a ne većim naporom. Tehnološkim napretkom fizički rad je bitno izgubio na vrijednosti, umjesto toga od svakog se očekuje razmišljanje kako poboljšati način. Te će iz tog razloga opremiti se novim strojevima i tehnologijama koje će im uštedjeti vrijeme i novac te omogućiti da rede stvari koje bez njih ne bi mogli raditi.

Shema 5. Financijska perspektiva



Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Punat

5.2.2. BSC – perspektiva kupca

Osnovni cilj marine Punate iz perspektive kupca je:

ODUŠEVITI POSTOJEĆE KUPCE – potrebe gostiju stalno se mijenjaju, te glavni cilj marine Punat je prepoznati ih i prilagoditi im se pravovremeno kako bi pružili cjelovitu uslugu u skladu ali i iznad njihova očekivanja. Na osnovi provedenog istraživanja potreba kupaca u marini Punat, spoznali su slijedeće attribute njihovih proizvoda/usluga kojima mogu zaraditi njihovo oduševljenje i diferencirati se značajno od konkurencije.

- **VODITI PROAKTIVNU BRIGU O PLOVILIMA** – Gostima je njihov brod svetinja, simbol njihovog osobnog uspjeha, način za bijeg od stresa i napornog života. Proaktivna briga o plovilima se sastoji u tome da u *marini* uoče ono što ni njihove oči ne vide, da predvide ono što bi se moglo dogoditi i da uoče sve što je potrebno da do štetnog događaja niti ne dođe. A ako unatoč svemu tome dođe do incidenta moraju neposredno po nastanku obavijestiti vlasnika i sugovor s njime poduzeti mjere za sprječavanje veće štete. Nedopustivo je da vlasnik ili sam ili putem svojih povjerenika uoči štetu jer se tada umanjuje vrijednost usluge u marini.
- **PRUŽATI VRHUNSKU USLUGU POPRAVKA I REDOVNOG ODRŽAVANJA PLOVILA** – sva plovila traže redovno održavanje i povremene popravke kako bila ispravna i sigurna za plovidbu. Ne mogu i ne smiju prepustiti kvalitetu nad obavljanjem poslova održavanja i popravaka koje trebaju svi kupci nekome drugome, jer to dovodi do nezadovoljnih kupaca.
- **IZGRADITI SADRŽAJE ZA REKREACIJU I ODMOR** – kako bi motivirali goste da dolaze u marinu što češće a vrijeme u marini provode čim kvalitetnije bitno je da im osiguramo dodatne sadržaje za odmor i razonodu.
- **OSIGURAT VRHUNSKU INFRASTRUKTURU** – kao sastavni dio ugovorne obveze marine Punat je opskrba plovila strujom i vodom, infrastruktura za privez plovila, pristupne rive, parkirne površine i korištenje sanitarija te preventivnim radnjama žele osigurati minimalne ispade, a u slučaju kvara minimalizirati vrijeme intervencije.
- **PRUŽATI KVALITETNE UGOSTITELJSKE USLUGE** – nitko neće odabrati marinu zbog vrhunskog restorana ali se može izgubiti puno kupaca ukoliko nivo

ugostiteljstva ne prati standarde marine. Ugostiteljstvo kao primarnu uslugu marine moraju i dalje držati pod vlastitim upravljanjem i održavati primjerenu kvalitetu.

- **OSIGURATI DOBRU OPSKRBU PLOVILA** - kupci u marini moraju imati pristojnu mogućnost opskrbe plovila prehrambenim namirnicama i posebno nautičkom opremom. Pošto u trgovini prehranom vlada velika konkurencija bitno je zadržati pristojnu uslugu ali su zarade teško ostvarive. Opskrba nautičkim potrepštinama je manje podložna konkurenciji i ima zasad monopol u užoj regiji.

PRIVUĆI NOVE KUPCE – politika privlačenja novih kupaca u marini Punat mora biti korektna i ne smije vrijeđati osjećaje i poslovne odnose koje imaju sklopljene sa postojećim kupcima. Nije korektno novim kupcima da bi privukli njihovu pažnju osigurati bolje uvjete nego što imaju kupci koji su im već vjerni puno godina. Ali ipak postoje modeli kojima mogu osigurati da privuku potencijalne kupce bez narušavanja odnosa sa postojećim kupcima tako da :

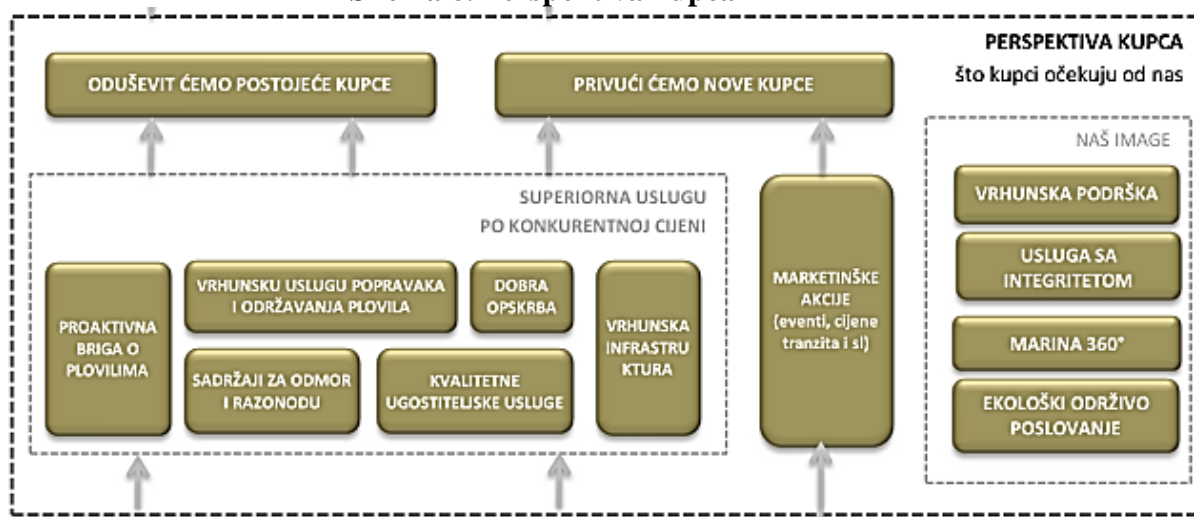
- **ISKORISTE POTENCIJAL TRANZITA** – istraživanje tržišta je pokazalo da se gosti u pravilu odlučuju za novu marinu tek nakon što je posjete u tranzitu. Kako marina Punat nije tranzitna marina, tranzit im mora služiti isključivo da niskim cijenama i vrhunskom uslugom oduševimo potencijalne kupce kako bi se odlučili ostati u marini kroz cijelu godinu.
- **ORGANIZIRAJU DOGAĐANJA ZA NAUTIČARE** - u suradnji sa dealerima i proizvođačima brodova mogu organizirati razne evente u marini kojima ćemo uspjeti privući goste iz drugih marina.

POPRAVITI IMAGE na način da:

- **PRUŽAJU VRHUNSKU PODRŠKU KUPCIMA** – pobjednička strategija marine Punat oslanja se na politiku superiornih usluga za korektnu cijenu. Iz tih razloga proizlazi i potreba za vrhunskom podrškom kupcima kod nezadovoljstva kvalitetom ili nečim drugim.
- **PRUŽAJU USLUGE SA INTEGRITETOM** - kupci marine Punat imaju pravo očekivati od njih da pokušavaju u marini stvoriti okruženje u kojem se u najvećoj mogućoj mjeri zadovoljava obostrane potrebe, pa čak i po cijenu toga da ponekad kratkoročno time ne ostvaruje dobit.

- **MARINA 360°** - poslovanje sa marinom mora postati jedan potpuni doživljaj koji je implementiran u svakoj stanici njenog poslovnog organizma. Usluga koju marina prodaje je neopipljiva i upravo zato se dojam o njihovoj profesionalnosti očitava u stvarima koje se vide, kao što je to osmijeh na licu portira, mornara u propisanoj radnoj odjeći, čistog i urednog mehaničara koji dolazi na brod gosta i sl.
- **EKOLOŠKI ODRŽIVO DRUŠTVENO ODGOVORNO POSLOVANJE** – djelatnost marine definitivno može naštetiti okolišu ukoliko se ne poduzimaju mjere za sprječavanje onečišćenja. Cilj marine je biti društveno odgovorna tvrtka koja će pokušati učiniti sve da minimalizira štetu po okoliš i koja će u budućem razdoblju pojačano ulagati u zaštitu okoliša.

Shema 6. Perspektiva kupca



Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Punat

5.2.3. Interni procesi

KONTINUIRANO POBOLJŠANJE POSLOVANJA – jedan je od temeljnih postulata uspješnih firmi. Nije bitno dali se griješi već je bitno da li iz tih grešaka nešto naučimo i svaki put postanemo bolji. Zato je bitno bez okrivljavanja utvrditi propust, popraviti sustav i nešto naučiti iz toga kako se iste greške ne bi ponavljale. Osnovni cilj marine Punat je poboljšati poslovanje na način da:

- **NEPRESTALNO ISTRAŽUJE POTREBE KUPACA I PRILAGOĐAVA USLUGE** – istraživanje koje je radila marina Punat s ciljem utvrđivanja potreba

kupaca uvelike im je pomoglo kako bi razumjeli njihove potrebe. To istraživanje pokazalo im je ono što su i sami znali a to je da su usluge okrenute njima samima i njihovoj organizaciji a ne gostima. Iz tog razloga marina Puntat se odlučila na redizajniranje usluga te će pokušati prilagoditi svoje usluge potrebama kupaca.

- **PRILAGODI ORGANIZACIJU POTREBAMA KUPACA** – većinu ključnih poslova od kojih ovisi zadovoljstvo kupaca marina Puntat će vršiti kroz vlastite tvrtke u kojima može samostalno kontrolirati kvalitetu poslovanja.
- **PRODAJA POSTANE PROAKTIVNA** – model prodaje na koji smo naučili u kojem kupac dolazi do nas i traži naše usluge je stvar prošlosti. Stoga, cilj marine Puntat je plasirati im pravi proizvod po pravoj cijeni u pravom trenutku i na pravi način, a da bi to mogli ostvariti moraju stvoriti bazu podataka o kupcima i njihovim kupovnim potrebama i običajima, plasirati akcije kojima će na jednostavan način generirati narudžbe i ugovore. Ovo zapravo i nije prodaja već marketing.
- **BOLJE UPRAVLJA RIZICIMA POSLOVANJA** – marina Puntat će kontinuirano sagledavati rizike poslovanja kroz procjenu ugroženosti od potencijalnih opasnosti i usklađivanje planova zaštite, te educiranje svih zaposlenika i kooperanata za provedbu preventivnih i interventnih mjera.
- **POJEDNOSTAVI ZAPOVJEDNI LANAC** – stanjiti će administraciju, umanjiti birokraciju i pojednostaviti odlučivanje. Decentralizirati će odgovornosti i ovlasti, svaki brod će imati samo jednog kapetana, ali će svi imati zajednički kurs.

Shema 7. Interni procesi



Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Puntat

5.2.4. Učenje i razvoj

Niti jedan od navedenih ciljeva neće biti moguć bez vrhunsko osposobljenih i motiviranih zaposlenika koji strastveno obavljaju svoj posao zato što ih to osobno i profesionalno ispunjava. Upravo zato Marina Punat u narednom razdoblju želi uložiti najviše u programe razvoja, osposobljavanja i nagrađivanja zaposlenika tako da Marina Punat Grupa ostane i postane okruženje u kojem djelatnici sa zadovoljstvom dolaze na posao, a to će ostvariti tako što će:

- **USPOSTAVITI POSLOVNU ŠKOLU** – u akademskom okruženju postoje jednostavni modeli kako se školuju studenti, Marina Punat želi osnovati poslovnu školu po uzoru na akademski sustav u kojoj će postojati stalni predavači, predmeti koji se predaju i polaznici koji imaju obvezu pohađanja pojedinih predmeta.
- **POBOLJŠATI INFORMATIČKU PODRŠKU** – poboljšati će informatički sustav tako da bitno olakšamo i standardiziramo vršenje poslovnih procesa vodeći računa da operacije budu brze i jednostavne tako da se zaposlenici mogu posvetiti gostu i njegovim potrebama. Vrhunskim informatičkim sustavom osigurat će zadovoljstvo kupaca i poslovnu prednost u odnosu na konkurenciju.
- **USKLADITI CIJELU ORGANIZACIJU SA OVIM CILJEVIMA** – kako je Marina Punat organizacija sa značajnim brojem zaposlenika ponekad se događa da poslovni ciljevi i planovi pojedine organizacijske jedinice nisu usklađeni sa ciljevima cijele organizacije pa se nepotrebno rasipaju ljudski i materijalni resursi. Kako bi minimizirali takve situacije uložiti će se maksimalni trud da svatko u organizaciji vidi svoje mjesto u ostvarivanju zajedničke strategije te pronađe najefikasniji način rada svog segmenta.

Shema 8. Učenje i razvoj



Izvor: Podaci dobiveni iz Marine Punat

6. ZAKLJUČAK

Počeci nautičkog turizma na našoj obali javljaju se prilično rano. Hrvatska doživljava snažan razvoj suvremenog nautičkog turizma sredinom šezdesetih godina kada su na našoj obali izgrađene 4 marine sa 150 vezova i ostvaren promet preko 1 500 inozemnih plovila. Prirodna osnova za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj je Jadransko more s razvedenom obalom, prirodne ljepote te otočni arhipelag s više od 1000 otoka koji predstavlja tržišni znak i komparativnu prednost u razvoju turizma. Unatoč tome, Hrvatska još uvijek ne iskorištava svoj prirodni potencijal te se zbog toga nameće potreba njegove intenzivnije valorizacije s ciljem prepoznavanja identiteta turističke ponude i postizanja veće konkurentnosti i pozicioniranja na turističkom tržištu. Konkurentnost hrvatske nautičke ponude ovisi o općim i posebnim čimbenicima. Opći čimbenici se odnose na prirodne ljepote, klimu, očuvanost okoliša, čistoću mora i sl., a posebni čimbenici odnose se na prometnu dostupnost polazne luke ili marine, sigurnost plovidbe, opremljenost marine, prostorni raspored marine, heterogenost i atraktivnost sadržaja na kopnu, cijene usluga i sl. Interaktivnost turističke ponude i potražnje, odnosno njihovo oblikovanje proizlazi upravo iz utjecaja turizma i ugostiteljstva u angažiranju drugih privrednih i društvenih djelatnosti koje svoje proizvode i usluge prodaju turistima kao njihovim korisnicima i time se uključuju u turističke aktivnosti. Trenutna gospodarska struktura u Hrvatskoj ne zadovoljava tendencije napretka razvoja nautičkog turizma kao i turizma uopće. Postoje brojni nedostaci koji koče brzu ekspanziju ove nove i značajne vrste turizma. Neki od problema s kojima se susreće gospodarstvo nautičkog turizma su nedovoljna opskrba brodova na Jadranu, sustav komunikacija i veza koji se još uvijek nalazi na razini redovne sigurnosti plovila bez posebne odrednice za mala plovila i sl. Bez obzira na navedene nedostatke, nautički turizma ima i svojih prednosti što se očituje u velikoj perspektivi razvoja i višestruke mogućnosti ostvarenja dobiti nego kod klasičnog tipa turizma. Tako se potražnjom usmjerava ponuda, a korekcija njihova pojavljivanja uvjet je uspjeha razvoja nautičkog turizma kao novog pojavnog oblika općeg turističkog fenomena. Osnovni činitelji koji utječu na razvoj nautičkog turizma su: prirodni činitelji, prometna infrastruktura, kulturno-povijesno nasljeđe, gospodarska struktura, tržište i njegovi elementi. Na dinamičan razvoj nautičkog turizma i proizvodnje plovila upućuju i sajmovi nautike kao mjesta susreta nautičko-turističke ponude i potražnje. Također, sajmovi

nautike imaju veliki doprinosu u razvitku Marine Punat. Počeci razmišljanja o potrebi prihvata manjih brodica i jahti u hrvatskom jadranskom području sežu u rane šezdesete godine prošloga stoljeća kada je prvi nautičar William Robert Nesher, 1962. godine posjetio Zagrebački velesajam. Tom prigodom su mu preporučili brodogradilište Punat za gradnju drvenih brodica, kakve je upravo tražio. Slijedom tih informacija nautičar je poslušao preporuku te je 1963. godine započela gradnja tri drvena čamca. U brodogradilištu „Punat“, 5. listopada 1964. godine, potpisan je prvi ugovor o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica. Od nastanka do danas, Marina Punat stalno je svoje strategijsko planiranje i razvijanje temeljila na usvajanju naprednih tehnologija koristeći ih na način da poboljša kvalitetu pružane usluge. Kao što je već navedeno u radu, nedvojbeno je da se može očekivati daljnje ulaganje u rast i razvoj Marine kako bi mogla odgovoriti svim zahtjevima modernog nautičkog turizma.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Baričević, H., Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003.
2. Dulčić, A., Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, Split, 2002.
3. Favro, S., Kovačić, M., Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Prostorna obilježja Hrvatskog Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma, Split, 2010.
4. Gračan, D., Radanić, A.R., Uran, M., Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija, 2011.
5. Šamanović, J., Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

ČLANCI, RADOVI I PRAVNI AKTI:

1. Favro, S., Kovačić, M.: Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Prostorna obilježja Hrvatskog Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma, Split, 2010.
2. Favro, S., Saganić, I., Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Pregledni članak, 2007.
3. Gračan, D., Zadel, Z., Rudančić-Lugarić, A.: „Four Stars Charter Quality“ u charter-djelatnosti Republike Hrvatske, Pregledni rad, "Naše more" 58(1-2)/2011.
4. Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologija 40, 2007, 2, 146–152.
5. Kolanović, I., Badurina, E.: Lučki sustav u logističkom lancu, Pregledni članak, 2002.
6. Kovačić M., Bošković, D., Favro, S., Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničko-tehnološkog razvoja luka nautičkog turizma, Pregledni članak, "Naše more" 53(1-2)/2006.
7. Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Pregledni članak, "Naše more" 54(3-4)/2007.
8. Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Pregledni članak, "Naše more" 54(3-4)/2007.

9. Luković, T., Šerić, N.: Strateški razvoj i promjene legislative nautičkog turizma Hrvatske, Pomorstvo, Pregledni članak, 2009.
10. Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) 689-708 (2007).
11. Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Pregledni rad, EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) 689-708 (2007).
12. Zelenika R., Vidučić, V.: Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015. EKONOMSKI PREGLED, 58 (9-10) 522-544 (2007).
13. Žic, D.: Marina Punat Grupa prvih 50 godina, Punat, 2014.

INTERNET STRANICE:

1. <http://www.aci.hr/hr/o-nama/povijest> (10.06.2014.)
2. http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-05_01_2013.htm (15.07.2014.)
3. <http://www.croatia.eu/article.php?id=8&lang=1> (25.07.2014.)
4. <http://www.turisticka-kultura.com/files/prirucnik.pdf> (01.08.2014.)
5. http://www.tzpunat.hr/userfiles/files/katalog_punat_hr.pdf (20.08.2014.)
6. <http://www.marina-punat.hr/> (20.08.2014.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Marina Punat, otvorena marina	26
Slika 2. ACI Split, uvučena marina	26
Slika 3. Marina Kremik, potpuno uvučena.....	27
Slika 4. Marina Vrsar, poluuvučena marina	27
Slika 5. Prometna povezanost Marine Punat	51
Slika 6. Prvi pisani dokument o nastanku puntarske Marine (12. ožujka 1964.)	54
Slika 7. Dizalica od 10 tona na kojoj se "mačka" za dizanje kreće uzduž grane dizalice. To je bila prva i do danas jedina dizalica na Jadranu, s takvim rješenjem.	56
Slika 8. Prvi zaštitni znak (logotip) Marine (1985.)	57
Slika 9. Na jedriličarskoj regatui Punat 85'	57
Slika 10. Sudionici prve Međunarodne regate krstaša u Puntu 1985. godine	58
Slika 11. Marina Punat, 1990. godine	59
Slika 12. Jedriličarska regata - Croatia cup	60
Slika 13. Dizalica Hydrolift 70 za brodice težine do 7 tona.....	61
Slika 14. Plava zastava	62
Slika 15. Ugovor o koncesiji pomorskog dobra na 32 godine korištenja luke nautičkog turizma Marine Punat	62
Slika 16. ISO 9001 Certifikat	63
Slika 17. ISO 14001:2004	65
Slika 18. Požar koji je izbio u Marini Punat, 22. prosinca 2012.	66
Slika 19. Nadzorni izvještaj.....	67
Slika 20. Ugovor o vezu - Marina Punat	73

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Gantogram izrade diplomskog rada	4
Grafikon 2. Rezultati provedenog istraživanja u potrebama gosti	74
Grafikon 3. Rezultati ankete - kako ih gosti vide?	74

POPIS SHEMA

Shema 1. Vrste nautičkog turizma.....	17
Shema 2. Osnovna podjela nautičkog turizma	20
Shema 3. Model cruisinga u Hrvatskoj	35
Shema 4. Strateški cilj Marine Puntat	76
Shema 5. Financijska perspektiva	77
Shema 6. Perspektiva kupca	80
Shema 7. Interni procesi	81
Shema 8. Učenje i razvoj.....	82

POPIS TABELA

Tabela 1. Broj luka nautičkog turizma u RH, 2013.....	29
Tabela 2. Kapacitet luka nautičkog turizma i zaposleni, stanje 31. kolovoza 2013.....	29
Tabela 3. Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma, stanje 31. prosinac 2013.....	30
Tabela 4. Iznajmljivanje jahti i brodica (charter) u razdoblju od 1. siječnja do 30. rujna 2013.....	32
Tabela 5. Broj dolazaka i noćenja charter gostiju u 2013./2012.g.	33
Tabela 6. Dolasci charter gostiju prema vodećim zemljama u razdoblju od I-X 2013./ I-X 2012.	33
Tabela 7. Kružna putovanja stranih brodova.....	36
Tabela 8. Kružna putovanja stranih brodova, dani boravka i putnici prema zastavi broda u razdoblju od siječnja do lipnja 2014.....	36
Tabela 9. SWOT analiza nautičkog turizma u Hrvatskoj.....	47
Tabela 10. Broj brodova u suhoj marini od 1996.-2013.....	64
Tabela 11. Cijenik vezova na moru (HRK).....	70
Tabela 12. Cijenik za smještaj na kopnu (€)	71
Tabela 13. Cijenik za smještaj na kopnu u suhoj marini (€)	71
Tabela 14. Cijenik servisnih usluga u Brodica d.o.o. (€)	71
Tabela 15. Marina Puntat d.o.o.....	72

Tabela 16. Broj brodova u Marina Punat Grupi 72