

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI
RIJEKA

TEA MRŠIĆ

POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA
REPUBLIKE HRVATSKE

DIPLOMSKI RAD

RIJEKA, 2013.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI
RIJEKA

POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA
REPUBLIKE HRVATSKE

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorska i prometna politika
Mentor: dr.sc. Čedomir Dundović
Student: Tea Mršić
Smjer: Tehnologija i organizacija prometa

RIJEKA, 2013.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Problem istraživanja, predmet istraživanja i objekt istraživanja	1
1.2. Hipoteze	1
1.3. Svrha i cilj istraživanja	1
1.4. Struktura rada.....	2
1.5. Znanstvene metode	2
2. ZNAČAJ I ULOGA NAUTIČKOG TURIZMA	3
2.1. Osnovne značajke nautičkog turizma	3
2.2. Povijesni razvitak nautičkog turizma.....	5
2.3. Razvoj nautičkog turizma u svijetu i u Hrvatskoj.....	6
2.4. Konkurentnost nautičkog turizma.....	9
2.5. Sigurnost nautičkog turizma	14
2.6. Nadzor i kontrola plovnih objekata RH	16
3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA	17
3.1. Razvrstavanje luka	18
3.2. Ostale luke nautičkog turizma	21
3.3. Kategorizacija luka	22
3.4. Pomorski objekti	23
3.5. Charter	24
3.6. Kružna putovanja.....	25
4. PROSTORNO PLANIRANJE	28
4.1. Planiranje i okoliš	28
4.2. Standardi kvalitete i mjere zaštite	30
4.3. Izbor lokacija nautičkih kapaciteta	34
5. INTEGRALNO UPRAVLJANJE OBALNIM PODRUČJEM.....	38
5.1. Etape procesa integralnog upravljanja obalnim područjem.....	38
5.2. IUOP u Hrvatskoj	39
6. POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA.....	42
6.1. Zakonska regulativa održivog razvoja.....	47
6.2. Vizija i strateški ciljevi	48
6.3. Tržišna koncepcija	51
6.4. Globalni trendovi u nautičkom turizmu.....	52
6.5. SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma	54
ZAKLJUČAK.....	55
LITERATURA	58
POPIS TABLICA	61
POPIS GRAFIKONA.....	62
POPIS SLIKA	63
PRILOZI.....	64

1. UVOD

1.1. Problem istraživanja, predmet istraživanja i objekt istraživanja

Turizam je jedan od najvažnijih pokretača razvoja gospodarstva u svijetu. Republika Hrvatska neosporivo raspolaže izuzetnim prirodnim resursima, kao i vrlo atraktivnom povijesno-kulturnom baštinom. Međutim, danas još uvijek ima nedovoljno neiskorištenog potencijala, a pravilno pozicioniranje na konkurentnom turističkom tržištu uz praćenje suvremenih trendova kroz koje se identificiraju kretanja potražnje, nove tržišne prilike, područja mogućih ulaganja i infrastrukturne potrebe, politika održivog razvoja nautičkog turizma zauzela bi zavidne rezultate. Predmet istraživanja ovog rada je analiza postojećeg stanja nautičkog turizma, te istraživanje činitelja razvoja koji utječu na gospodarski razvitak Hrvatske.

1.2. Hipoteze

Nautički turizam kao djelatnost obećava mnogo za cjelokupno gospodarstvo. Postojeći organizacijski modeli kao i strategija razvoja nautičkog turizma omogućava kvalitativni i kvantitativni razvoj, a njegova usmjerenja potaknut će gospodarski rast, prosperitet države, čime se stvara osnova za poboljšanje kvalitete života kako svjetskog tako i lokalnog stanovništva. To je složeni sustav koji uvjetuje stvaranje regulatornog okvira budućega turističkoga razvoja.

1.3. Svrha i cilj istraživanja

Nautički turizam razvija se kontinuirano visokim razvojnim stopama. Ovaj razvoj u svim zemljama Europe i svijeta ima, od samog početka, trend kontinuiranog rasta pa je svrha i cilj istraživanja nautičkog turizma ukazati na karakteristike osnovnih nacionalnih strateških modela razvoja, analizirajući prednosti i nedostatke kako bi se iskoristio sav potencijal i time dovela Hrvatska u red vodećih turističkih zemalja. Promatrajući hrvatski prostor s njegovom jedinstvenom atraktivnom obalom i otocima, može se reći da je nautički turizam neprijeporno autentičan i posebno prepoznatljiv hrvatski "turistički proizvod". Unatoč brojnim komparativnim prednostima prirodnih resursa hrvatski nautički turizam još nije zauzeo pripadajuće mjesto na tržištu. Budući razvitak nautičkog turizma u Hrvatskoj treba promatrati kroz stvaranje okvira za ravnotežu ekonomskog napretka i održivosti razvoja, ali i valorizaciju kroz dugoročno planirane sustavne mjere čime bi se stvorili uvjeti za poboljšanje gospodarske slike hrvatskoga jadranskog prostora.

1.4. Struktura rada

Diplomski rad je podijeljen na šest cjelina koje su međusobno povezane. U Uvodu su navedeni problemi, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode kao i obrazložena struktura rada. U drugom djelu, Značaj i uloga nautičkog turizma, njegova povijest i temeljna spoznaja kao društveno–ekonomska djelatnost koja predstavlja skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja u nekom mjestu, te konkurentnost i sigurnost. Naslov trećeg djela, Luke nautičkog turizma u kojem je analizirano razvrstavanje, kategorizacija, te pomoćni objekti nautičkog turizma. U narednom poglavlju, Prostorno planiranje, predloženi su rezultati istraživanja u kojima se govori o izboru lokacije, standardima kvalitete i mjerama zaštite okoliša nautičkog turizma. Peti dio odnosi se na integralno upravljanje obalnim područjem s ciljem ekološki održivog razvoja unutar ograničenja postavljenih fizičkim, socijalnim i ekonomskim uvjetima. U šestom djelu, Politika održivog razvoja, dana je vizija kroz strateške ciljeve, tj. osnovna pretpostavka održivog razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske kao gospodarske grane koja ima tendenciju uspona, a značajan je izvozni proizvod koja pruža mogućnosti većeg broja zapošljavanja stanovništva različitog profila zanimanja. U posljednjem djelu, Zaključku dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazana pretpostavka radne hipoteze.

1.5. Znanstvene metode

U obradi teme završnog rada u odgovarajućim kombinacijama korištene su sljedeće metode: metoda klasificiranja, metoda deskripcije, metoda rangiranja, metoda analize i sinteze te statistička metoda. Također se u radu primjenjivala i metoda generalizacije.

2. ZNAČAJ I ULOGA NAUTIČKOG TURIZMA

Turizam je za mnoge zemlje značajan izvozni proizvod te generator zapošljavanja koji obuhvaća u svojoj realizaciji ekonomski, ekološki, socijalni te kulturni aspekt života. Jedan je od najdinamičnijih pojava s neprocjenjivom važnošću za razvitak svjetskog gospodarstva.

Nautički turizam značajna je grana cjelokupnog turizma Republike Hrvatske kao grane hrvatskoga gospodarstva, a njena mogućnost rasta u veliko će doprinosti domaćem gospodarstvu i globalnom zadovoljstvu nautičkih turista koji dolaze na hrvatski Jadran.

Prema Zakonu o turističkoj djelatnosti Republike Hrvatske (NN, br.8/1996, čl.52), nautički turizam se definira kao plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije. Boravak u lukama nautičkog turizma i marinama podrazumijeva korištenje cjelokupne infrastrukture i svih objekata povezanih uslužnih djelatnosti u marinama potrebnih za njihov prihvata. Upravo zbog toga, a i zbog činjenice da je za uživanje u ovoj grani turizma potrebno plovilo, bilo ono u vlasništvo korisnika ili iznajmljeno, nautički turizam pogodan je za turiste nešto veće platežne moći. Iako nautički turizam u hrvatskom turizmu postaje sve važniji, on još uvijek ne ostvaruje odgovarajuću materijalnu dobit koliku bi mogao s obzirom na njegove potencijale tako da se njegov pravi razvoj tek očekuje.

Nautički turizam je u proteklih trideset godina zabilježio jednu od najviših razvojnih stopa u europskom i u hrvatskom gospodarstvu.

Masovni turizam svojom pojavom na određenom stupnju razvitka stvara temelj za razvoj nautičkog turizma. Njegove najvažnije gospodarske značajke su selektivnost, obogaćivanje ponude i potražnje, utjecaj na razvoj nedovoljno razvijenih područja (otočnih), utjecaj zaposlenosti i dr. Njegove najvažnije društvene značajke su masovnost i obuhvatnost, prostorna disperzija, dinamičnost i individualizam.

2.1. Osnovne značajke nautičkog turizma

Nautički turizam u 2012. godini Hrvatskoj je donio 660 milijuna kuna, što je 10 % više nego 2011.godine.¹ Mala brodogradnja godišnje izveze plovila u vrijednosti 80 milijuna eura, a hrvatski jedriličari-natjecatelji godišnje osvoje pregršt medalja na europskim i svjetskim natjecanjima. U 62 hrvatske marine ima 17.454 veza², a na vez u njima čeka nekoliko tisuća stranih brodova, što je jedan od rijetkih slučajeva da je u turizmu potražnja veća od ponude pa Hrvatska ima veliku perspektivu i mogućnost razvoja.

Sa svojih 1246 otoka, otočića, grebena i hridi, skoro savršeno raspoređenih duž obalne crte³ dugačke 8281 kilometar, Hrvatska je najpoželjnije nautičko odredište na Sredozemlju.

¹ Državni zavod za statistiku 2012., 1.6.2013.

² Ibidem

³ Duljina obalne crte (kopno i otoci)

Uz razvedenost obale, Hrvatska se ističe obilježjima reljefa, naša obala je visoka, strma i stjenovita što prostoru daje posebnu čar. Odmah iza obale uzdižu se planinski lanci Učke, Velebita, Svilaje, Kozjaka, Mosora i Biokova. Osim fizionomskih prednosti hrvatske obale zanimljivo je i važno sagledati kapacitete za prihvat plovila. Od 98 luka, privezišta, sidrišta i marina, kvarnerski, zadarski i dubrovački akvatorij ih sadrže 60%.

Nautički turizam jedan je od najbrže rastućih segmenata maritimnih djelatnosti koji se u svijetu počinje masovno razvijati usporedno sa svim ostalim oblicima maritimnog turizma, ali se njegovo značenje i ekonomska snaga uočavaju tek osamdesetih godina pa mnoge turističke destinacije počinju ubrzanom izgradnjom specijaliziranih luka za prihvat plovila. Za procvat nautičkog turizma, koji predstavlja veliku šansu hrvatskog turizma, neophodna je i optimalna nadogradnja, odnosno sustav marina koji će, s modernom infrastrukturom i bogatom ponudom, moći zadovoljiti sve raznovrsnije potrebe nautičara.

Nautički turizam se, u posljednjih 25 godina, razvijao takvim tempom da je danas prerastao u masovnu pojavu, odnosno prestao biti privilegijem visokih slojeva društva iako po svojoj socijalnoj strukturi obuhvaća klijentelu pretežno viših prihoda. Na izrazito dinamičan rast nautičkog turizma u svijetu upućuju podaci o rastu broja plovila u nautičkom parku.

Problem formiranja marine, kao početka nastajanja nautičkog centra, često nije toliko u izgradnji potrebnih sadržaja na kopnu i moru, koliko u izgradnji potrebne infrastrukture i cestovnih komunikacija koje marinu dovode u vezu s potražnjom i ostalom ponudom u bližoj ili daljoj okolini marine. Koliko god određena marina može autonomno djelovati, ona nužno svoje aktivnosti dijelom usmjerava i prema drugim lokalitetima u sklopu određene turističke destinacije.

Prirodni uvjeti razvoja nautičkog turizma čine prirodna dobra koja su neophodna za razvoj nautičkog turizma određene regije ili zemlje. Tu prvenstveno spadaju: klimatske prilike, geografski položaj, razvedenost i karakteristike morske obale, jačina vjetrova i vidljivost, temperatura, boja i prozirnost mora, jačina plime i oseke, prirodne znamenitosti i sl. Rekreativski i drugi sadržaji i usluge omogućuju boravak i plovidbu nautičara. Tu spadaju gotovo sve gospodarske djelatnosti i razne aktivnosti koje formiraju nautičko-turistički proizvod. Prvenstveno se odnosi na: izgradnju novih luka za potrebe nautičkog turizma, nautičko-turističke flote, hangari za servis i popravke plovila, brodogradilišta, tereni za sport i rekreaciju, trgovine i hotelsko-ugostiteljski objekti, stanice za opskrbu gorivom i sl.

Do 1980. g. Hrvatska je imala neznatnu nautičku ponudu koja je raspolagala s oko 2.100 komercijalnih nautičkih vezova u moru te 1.200 mjesta na kopnu u samo 12 marina.⁴ Izgradnja marina počela je na sjevernom dijelu Istre i nastavila se prema jugu. Osim komercijalnih marina, izgrađen je i veći broj luka nautičkog turizma koje su pretežno klupske, komunalne i hotelske, a koriste se kao sidrišta, privezišta i suhe marine. Osnovne značajke nautičkog turizma su: prirodno okruženje, dobra prometna infrastruktura, visoki stupanj

⁴ Dundović, Č., Kovačić, M.; Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004., Vol. 42, No. 1. str. 210.

sigurnosti i povoljan geografski položaj. Hrvatsko područje se ubraja u važna nautička, odnosno jahting odredišta, a rezultat je to, prije svega, atraktivnosti prirodnih i kulturnih resursa, uključujući razvedene obalne linije, te izuzetno privlačna mjesta.

Strateški pravci razvoja nautičkog turizma nisu postojali, gradilo se po principu univerzalnosti. Posebni doprinos razvoju lučke infrastrukture daje osnivanje Adriatic Club Jugoslavija (1983. godine) sa sjedištem na Brijunima, koji je 1993/94. preimenovan u ACI – Adriatic Croatia International Club.⁵

2.2. Povijesni razvitak nautičkog turizma

Povijest nautičkog turizma se može povezati s poviješću pomorske plovidbe i navigacije. Već u starom vijeku postoje zapisi o pomorskom putovanju (Homerovo putovanje opisano u epu "Odiseja"). Početkom novog vijeka iskustva plovidbe od antičkog svijeta preuzimaju Arapi i prenose u Španjolsku, a od tamo se širi Sredozemljem. Prva transoceanska krstarenja koja se ujedno mogu smatrati i početkom suvremenog nautičkog turizma zabilježena su krajem 18. stoljeća.

Razvoj nautičkog turizma obuhvaća putovanja u sportske i zabavne svrhe koja počinju početkom 19. stoljeća, a između dva svjetska rata nautički turizam se širi, ali nema masovno obilježje. Obilježje ekspanzije započinje početkom 60-ih godina, a razvoj turističkih krstarenja velikim brodovima započinje 70-tih godina.

Na hrvatskoj obali nautički turizam može se pratiti razvojem pomorstva, a 1890. godine javljaju se prva organizirana putovanja po našoj obali, koja organizira bečki turistički klub. Hrvatsku obalu od 1830. god. do kraja stoljeća posjetili su brojni strani brodovi, većinom jahte poznatih ličnosti toga vremena. Povijesnu prisutnost i razvoj nautičkog turizma na hrvatskoj obali potvrđuje veliki broj luka i lučica, koja je iz godine u godinu sve veća.

Počeci nautičkog turizma u Hrvatskoj pojavljuju se na kraju XIX. st. i u prvoj polovici XX. st. gotovo jedno stoljeće kasnije nego u svijetu (17. i 18. st.). Tako je npr. austrijski nadvojvoda Karl Stephan jahtom Oszero posjetio 1899. Poreč, njemački je car Vilim II. sa suprugom Augustom Viktorijom jahtom Hohenzollern doplovio 1908. u Pulu.⁶ Nautički turizam znatnije se razvija od početkom 1970-ih, poglavito od osnutka tvrtke ACI i popularizacijom jahtinga. Njegov je razvoj intenzivniji u zadnjih 15 godina, a njegov se pravi «bum» tek očekuje.

Do 1928. godine brodice se smještaju u posebne dijelove luka, a kasnije započinje izgradnja zasebnih luka, tj. marina. Nakon Drugog svjetskog rata nautički turizam postaje masovna pojava, a s time poprima i bržu stopu rasta što inicira nove procese i izgradnju specijaliziranih luka na morskim obalama. Krajem 20. st. osniva se većina današnjih marina

⁵ Poslovna izvješća ACI-a za 2002. i 2003.

⁶ Blažević, I.: „Nautički turizam“, online: <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1871>, 2.6.2013.

pa se intenzivni razvoj nautičkog turizma Hrvatske može pratiti tek kroz posljednja tri desetljeća, a pravi uzlet tek se očekuje. Razvedenost hrvatske obale je uz veliki broj otoka jedan od glavnih atributa za razvoj nautičkog turizma. Uz to se ističu i pogodnosti reljefa i klime. Hrvatska obala je visoka, strma i stjenovita što prostoru daje posebnu pejzažnu slikovitost.

Kada su 1983. godine, prve marine u sustavu ACI-a otvorile vrata i privezale na gatovima prva plovila, bio je to vizionarski pothvat.⁷ Odgovor na sve izrazitiju nautičku prisutnost na Jadranu. Inicijatori projekta, osnivači ACI-a uspjeli su stvoriti lanac marina duž hrvatskoga dijela Jadrana s visokokvalitetnom i standardiziranom ponudom. Uz velike priobalne gradove, mala otočka naselja ili pak u oazama netaknute prirode, otvarale su se marine, koje su ih oplemenile i sačuvale.

Prva polovica 20. stoljeća predstavlja razdoblje tzv. klasičnog nautičkog turizma. Osnovne karakteristike tog perioda: ograničenost na vrlo bogate slojeve društva, korištenje plovila visokog komfora i opremljenosti, prostorna ograničenost u kretanju, jedrenje i krstarenje su osnovni oblici nautičkog turizma. U drugoj polovici 20. stoljeća počinje razvoj „suvremenog“ nautičkog turizma.

2.3. Razvoj nautičkog turizma u svijetu i u Hrvatskoj

Nautički turizam razvija se kontinuirano visokim razvojnim stopama. Ovaj razvoj u svim zemljama Europe i svijeta ima, od samog početka, trend kontinuiranog rasta. Ipak, razvoj nautičkog turizma u svim nacionalnim ekonomijama ne razvija se na podjednak način. Mnogo je činitelja koji uvjetuju specifičnu strategiju razvoja nautičkog turizma neke nacionalne ekonomije, ali svi imaju tržišni karakter razvoja. Turizam je jedna od najvažnijih gospodarskih djelatnosti u sadašnjosti, ali ponajviše u budućnosti hrvatskoga, ali i svjetskog gospodarstva. Prema razvojnim mogućnostima u posljednjih deset godina posebno se istaknuo nautički turizam. Nautički turizam predstavlja kretanje turista u plovilima po moru uključujući njihovo pristajanje u marinama i obuhvaća svu infrastrukturu u marinama potrebnu za njihov prihvata. Iako nautički turizam u hrvatskom turizmu postaje sve važniji, on još uvijek ne ostvaruje odgovarajuću materijalnu dobit koliko bi mogao s obzirom na njegove potencijale.

Nautički turizam u Hrvatskoj se pojavio u 19. stoljeću. Ono što je važnije je da se njegov razvoj u ostalom dijelu svijeta razvijao vrlo brzo od polovice 19. st. što ne možemo reći za njegov razvoj u Hrvatskoj. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj tekao je vrlo sporo sve do početka 80-ih godina 20. st. kada se osniva većina današnjih marina i udruga nautičara što povećava njegovu popularnost. Dakle, intenzivniji njegov razvoj može se pratiti u zadnjih 15 godina. 1983. i 1984. godine izgrađeno je 16 marina (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab,

⁷ „Adriatic Croatia International Club“, online: <https://www.aci-club.hr/hr-hr/aci/o-nama>, 1.6.2013.

Supetarska draga, Žut, Piškera, Vodice, Skradin, Jezera, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana), kasnije su izgrađene marine u Korčuli (1988.), Opatiji (1989.), Dubrovniku (1990.), Šimunima i Cresu (1992. i 1993.)⁸, a danas ih ima 62.

Tablica 1: Pokazatelji razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj

Pokazatelj	2003	2007.	2008.	2010.	2012.
Luka nautičkog turizma	75	94	97	98	98
od toga marina	48	56	58	60	62
Broj vezova u moru	14,730	15,834	16,403	16,913	17,454

Izvor: Izradio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

Tablica 2: Broj i struktura u moru prema dužini plovila u Hrvatskoj u razdoblju 1980.-2010.godine

Dužina plovila	Broj vezova			
	1980.	1990.	2000.	2010.
do 6m	516	1,371	2,010	1,239
6-8m	549	1,794	2,111	2,097
8-10m	523	2,235	2,697	3,542
10-15m	386	3,254	5,088	7,842
preko15m	157	216	957	2,193
UKUPNO	2,131	8,870	12,863	16,913

Izvor: Izradio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

Nedostatak vezova u marinama i lukama istaknut je kao problem u čitavoj Hrvatskoj. Kao nedostatak posebno treba istaknuti iznimno malo raspoloživih vezova za plovila duža od 15 metara, a u svijetu se istodobno bilježi rast upravo tih plovila.

Turizam je za mnoge zemlje značajan izvozni proizvod te generator zapošljavanja koji se ocjenjuje kao jedna od najdinamičnijih pojava s gotovo neprocjenjivom važnošću za razvitak svjetskog gospodarstva. Usprkos oscilacijama u svjetskoj ekonomiji i raznim događajima koji narušavaju globalnu stabilnost, turizam dosad nije zabilježio negativne stope rasta. Nautički turizam nije razvijen samo na moru, on je prisutan i razvijen na europskim

⁸ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006. str.7.

rijekama, jezerima i kanalima. Tijekom tehničkog i tehnološkog razvitka suvremenih plovila, nautički turizam je razvio nove oblike korištenja, koji su dostupni ljudima s nešto nižim prihodima, na način da se organiziraju charter putovanja raznim morima. Zemlje s najrazvijenijim charter putovanjima u svjetskim razmjerima su SAD, Japan, Kanada, a na Mediteranu Italija, Velika Britanija, Francuska i Grčka.

Za prihvat plovila na Mediteranu postoji mnoštvo luka, od Španjolske, Portugala, Francuske, Engleske i Italije, do Grčke, Turske, Cipra i Malte. Važnije luke i prihvatilišta brodova na zapadnoj obali Mediterana nalaze se u Španjolskoj i Portugalu. To su dvije zemlje koje povezuju kružna putovanja oceanskog tipa s mediteranskim rutama. Najveća nautička središta nalaze se u Barceloni i Valenciji, a Portugal ima snažne nautičke baze na Azorima i Castelu Brancu.⁹ U Gibraltaru se nalazi čak nekoliko nautičkih centara koje su uspostavili Englezi za prihvat i opskrbu svojih plovnih jedinica, a danas stoje na usluzi svim nautičarima. Francuska ima nekoliko velikih luka, od kojih se ističe Marseillesa u kojem se nalazi jedan od najvećih mediteranskih centara nautičkog turizma iz koje se organiziraju velika putovanja prema drugim kontinentima, ali i kružna putovanja Mediteranom. Italija sa svojim lukama i marinama, od Tirenskog do Jadranskog mora, pomorska je sila, a važnije nautičke baze nalaze se u Trstu, Veneciji, Genovi, Napulju te na Siciliji i Sardiniji. Cipar i Malta su dvije pomorske zemlje s razvijenim nautičkim turizmom, posebice zbog blizine Sueskog kanala. Najpoznatiji nautički centri Grčke nalaze se u Pireju, a važnije nautičke baze nalaze se u Ateni, Solunu, Janini i Patrasu, a skoro svako mjesto uz obalu posjeduje pristanište.¹⁰

⁹ Gračan, D., et al.: Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu, Pomorski zbornik, Rijeka, 2006, Vol. 44., No. 1, str. 128.

¹⁰ Ibidem, str. 129.

Tablica 3: Nautički kapacitet najснаžnijih svjetskih zemalja za 2004. godinu

Zemlja	Broj luka i pristaništa	Broj vezova
Njemačka	2000	80000
Finska	1700	80000
Nizozemska	1200	250000
Švedska	1000	200000
Danska	500	56000
Velika Britanija	355	206000
Italija	343	90500
Norveška	300	100000
Španjolska	173	30000
Grčka	140	8400
Portugal	30	5200
SAD	10320	2024397
Novi Zeland	1500	200000
Kanada	1500	250000
Japan	567	69000
Australija	190	23000

Izvor: Gračan, D., et al.: Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu, Pomorski zbornik, Rijeka, 2006, Vol.44., No.1, str.126.

Europski kao i svjetski nautički turizam razvija se kontinuirano visokim razvojnim stopama. Sve zemlje Europe razvijaju nautički turizam zavisno od svojih prirodnih mogućnosti i resursa, kao i u skladu s razvojem gospodarstva u cjelini. Hrvatska je 2004. godine imala 83 nautičke luke, 5.090 vezova u moru i 849 na kopnu. Pozornost u oblikovanju budućeg razvoja nautičkog turizma treba pokloniti izgradnji i daljnjem oblikovanju nautičko turističkog identiteta kao i oplemenjivanju sveukupne ponude. Hrvatska bi trebala stimulirati izgradnju domaće male flote, osobito sportske opreme za aktivnosti na vodi, ali i ubrzati rješavanje imovinsko-pravnih odnosa u funkciji olakšanog razvoja nautičke infrastrukture. Radi postizanja što većih ekonomskih učinaka forsirani rast i razvoj negativno se odražava na održivi razvoj turizma, a posljedice se očituju u sezonskom karakteru aktivnosti i devastaciji biološkog bogatstva mora, rijeka i jezera.

2.4. Konkurentnost nautičkog turizma

Polazeći od razvijenosti ponude i postojeane tržišne pozicije nautičkog turizma, a u svijetlu tržišnih trendova i faktora uspjeha moguće je, s jedne strane, prepoznati jake strane

koje predstavljaju osnovu za promocijske i prodajne aktivnosti već u ovom trenutku, kao i, s druge strane, izazove koji otvaraju nove mogućnosti daljnjeg razvoja nautičkog turizma.

Hrvatska od svih zemalja na Mediteranu ima najbolje predispozicije za zaradu na nautičkom turizmu. Jedinstvena je po broju otoka (1183) i razvedenosti obale (7456km), ali od nautičkog turizma zarađuje samo 50 posto od onoga što bi mogla. Najveći konkurenti Hrvatskoj u nautičkom turizmu u pogledu razvijenosti su Italija, Francuska i Španjolska, a u pogledu atraktivnosti obale Grčka i Turska. Slovenija i Crna Gora nisu stvarni konkurenti zbog skromnih kapaciteta i razmjerno kratke obale. Isto tako, Hrvatska teško može ozbiljnije konkurirati Francuskoj, Španjolskoj i Italiji ne samo zbog njihove nautičke infrastrukture, nego i zbog kvalitete te raznovrsnosti ukupne ostale turističke ponude.

Hrvatska ima prednost u prirodnim ljepotama, pejzažnoj slikovitosti i ekološkoj očuvanosti što su važna obilježja za razvoj i budućnost nautičkog turizma. Kvaliteta ponude hrvatskih marina ne može se usporediti s ponudom marina u ostalim europskim zemljama. Neke hrvatske marine su još na stepenici zadovoljavanja osnovne infrastrukture poput zadovoljavajućih sanitarija ili restorana.

Dvije grupe čimbenika u najvećoj mjeri određuju konkurentnost nautičkog turizma:¹¹

- opći čimbenici: klimatski uvjeti, ljepota i čistoća mora, ljepota krajolika koja podrazumijeva razvedenost i raznovrsnost obale i otoka uključujući naselja;
- posebni čimbenici: prometna dostupnost polazne luke nautičkog turizma u odnosu na glavna tržišta, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe, broj, prostorni raspored i opremljenost luka nautičkog turizma.

Uz razvijenu mrežu zračnih luka u receptivnom području vlasnici plovila mogu brzo i udobno stići do receptivnog područja. S tim u vezi, ukoliko postoje infrastrukturni uvjeti i dovoljno kvalificirane radne snage moguće je ponuditi servisiranje i sidrenje plovila u marinama tokom cijele godine što lokalnoj ekonomije donosi bitne financijske efekte. Hrvatskim marinama potrebno je restrukturiranje. Izlaz se vidi u restrukturiranju već postojećih luka koje bi nadogradnjom postale marine. Na taj način bi se izbjeglo betoniranje prirodnih površina (jer bi se marina razvijala na već postojećoj infrastrukturi koja bi bila osnova).

Najveća prednost Hrvatske je u tzv. općim i socijalnim čimbenicima nautičke ponude (čistoća mora, ljepota krajolika, ekološka očuvanost obale), a nedostaci su: loša ugostiteljska ponuda, kapacitet i opremljenost luka nautičkog turizma.¹² Najvažnija je činjenica da Hrvatska, prema postojećem broju nautičkih vezova, duljinom obale i otoka, njihovom izuzetnom privlačnošću i još uvijek dobroj očuvanosti te konačno dosegnutoj kvaliteti ukupne

¹¹ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, op.cit., str. 24.

¹² Ibidem, str.37.

nautičke ponude, nedvojbeno ima sve pretpostavke za daljnji kvalitetan i konkurentan razvoj nautičkog turizma pod uvjetom da u budućnosti ne ugrozi osnovnu prirodnu razvojnu osnovu.

Tablica 4: Broj plovila za koje je korišten vez u moru u Hrvatskoj prema zastavi plovila u razdoblju 1980-2012. godine

Zemlja	Broj plovila					
	1980	1990	2000	2010	2011	2012
Austrija	1,693	32,130	36,560	17,342	17,140	15,683
Njemačka	3,103	51,068	35,897	23,201	22,640	22,309
Italija	1,851	32,059	36,605	46,409	40,843	33,208
Ujedinjeno Kraljevstvo	0,050	3,012	4,762	3,907	3,441	3,830
Slovenija			6,349	10,421	8,408	7,483
Hrvatska			17,862	88,290	80,455	85,473
Ostali	1,652	36,609	14,908	30,889	21,718	20,346

Izvor: Izradio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

Najjača emitivna turistička tržišta nautičkog turizma za Hrvatsku su tržišta Italije, Njemačke, Austrije, i Slovenije (gotovo 50% svih plovila). Promet domaćih plovila činio je u 1995. godini oko 8% ukupnog prometa, dok je 2010. narastao na preko 40% ukupnog broja plovila.

Prema svim bitnim pokazateljima hrvatska nautička ponuda je konkurentna. Najvažnija je činjenica da Hrvatska, prema postojećem broju nautičkih vezova, duljinom obale i otoka, njihovom izuzetnom privlačnošću i još uvijek dobroj očuvanosti, te konačno dosegnutoj kvaliteti ukupne nautičke ponude, nedvojbeno ima sve pretpostavke za daljnji kvalitetan i konkurentan razvoj nautičkog turizma pod uvjetom da u budućnosti ne ugrozi osnovnu prirodnu razvojnu osnovu.

Tablica 5: Europska obala Mediterana – kvalitetne marine

Marine i vezovi	Francuska	Grčka	Hrvatska	Italija	Španjolska	Turska	Ostali (Malta, Crna Gora i Slovenija)	UKUPNO Mediteran
0-100	1	22	4	18	5	5	4	59
101-500	18	15	38	100	46	17	2	236
501-1000	17	2	4	23	25	3	4	78
1001-2000	6	1	1	7	8	1	0	24
2001-5000	3	0	0	0	0	0	0	3
> 5001	1	0	0	0	0	0	0	1
Ukupan broj vezova	41.845	6.642	13.416	53.835	43.341	8.659	3.420	171.158
Broj kvalitetnih marina	46	40	47	148	84	26	10	401
Ukupan broj morskih marina	406	428	161	395	556	111	/	/
Prosječan broj vezova po marini	909.67	160.05	285.45	363.75	515.96	333.04	342.00	426.83

Izvor: Luković, T.: Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako, Naše more, Sveučilište u Dubrovniku, 2012, Vol.59., No.5-6, str.282.

Iz statističke analize vidi se da se svaka država s obzirom na njezin prirodni potencijal i stupanj razvijenosti pozicionirala na sebi svojstven način u nautičkom turizmu na tržištu Mediterana. Hrvatska je zemlja s najkvalitetnijim marinama na Mediteranu, ali i u Europi, jedina je država na Mediteranu kojoj su sve kvalitetne marine razvrstane i visoko kategorizirane prema ADAC-u (njemački automoto klub). Ukupno ima 161 marinu, ali zbog zakonske regulative, većina njih su sportske, to jest nekomercijalne. Hrvatska ima i najbolju marinu na svijetu, Frapu u Rogoznici.¹³

¹³ Luković, T.: Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako, Naše more, Sveučilište u Dubrovniku, 2012, Vol.59., No.5-6, str.282.






Slika 1: Marina Frapa u Rogoznici



Izvor: http://www.croatasailingexperience.com/hrv/sailing/baza/marina_frapa.asp, 1.6.2013.

Prednosti nautičkog turizma čine prirodne ljepote, čisto more, razvedena obala¹⁴, brojni otoci, povoljna klimatska obilježja, prirodne atrakcije (NP, PP), biološka raznolikost, ekološki očuvan krajolik i podmorje. Najveći nedostaci su nedovoljan broj vezova i to nedostatak vezova za veće jahte, sadržaj ponude u marinama i razina usluge kao i nepovezanost elemenata sustava. Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa tako i u nautičkom je veći, a trendovi se mijenjaju. Trenutačno Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija, a ulaskom u EU otvorit će nam se jedinstveno tržište.

Tablica 6: Usporedba s konkurencijom

KONKURENTSKE PREDNOSTI HRVATSKE:		+ Priroda i očuvanost (klima, ljepota krajolika, ekološka očuvanost, čistoća mora, čistoća mjesta)			
		+ Osjećaj sigurnosti			
	Gostoljubivost	Ugostiteljska ponuda	Nautička ponuda	Vrijednost za novac nautičke ponude	
	-	-	-	-	-
	+	-	-	-	-
	+	-	-	+	+
	+	+	+	-	-
	-	+	+	=	=

Izvor: „Tomas nautika jahting 2012.“, Zagreb 2013.,
 online:<http://www.iztsg.hr/UserFiles/File/Tomas-Nautika-Jahting-2012-18-02-2013-za-novinare.pdf>, 1.6.2013.

¹⁴ Koeficijent razvedene obale u konkurentskim zemljama Mediterana, Hrvatska je odmah iza Grčke, a njezin indeks je 11.1

Kako bi se potpunije obuhvatila kvalitativna analiza sadašnjeg stanja nautičkog turizma u Hrvatskoj, potrebno je sagledati turističku potražnju, izvršiti istraživanja, te utvrditi koje su prednosti, a koji nedostaci. Sukladno rezultatima istraživanja Instituta za turizam, Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS Nautika 2007. prikazuju se podaci nautičara koji posjećuju Hrvatsku.¹⁵

Hrvatska je ocijenjena boljom od konkurentskih zemalja kada je riječ o ljepoti, očuvanosti prirode, klimi, čistoći mora i obalnih mjesta, kao i u socijalnim elementima sigurnosti, gostoljubivosti i imiđu zemlje. Boljim od konkurencije ocijenjen je prostorni raspored marina, ali nautičari nisu zadovoljni s ugostiteljskom ponudom. Vrijednost za novac ukupne nautičke ponude ocijenjen je boljom u Hrvatskoj jedino u usporedbi s Italijom. Cilj istraživanja je utvrđivanje prednosti i slabosti ukupne turističke ponude koju koriste nautičari. Hrvatska je poželjna jahting destinacija na Sredozemlju, a rezultati istraživanja pokazuju kako još ima prostora za unapređenje ukupne nautičke ponude. S obzirom na važnost i potencijal nautičkog turizma kao jednog od razvojnih proizvoda, potrebno ga je razvijati kako bi konkurirali na svjetskom nautičkom tržištu, a iz prikazane SWOT analize u prilogu potrebno je sagledati realne potrebe i prostorne mogućnosti za razvoj nautičkog turizma kroz prostorne i ekološke ciljeve koji bi trebali osigurati kvalitetno prostorno uređenje i održivi razvoj bez ugrožavanja temeljne vrijednosti prirodnih resursa.

2.5. Sigurnost nautičkog turizma

Hrvatska je pravno i praktično pomorski uređena zemlja. To vrijedi i za sustav sigurnosti plovidbe na moru pa i u nautičkom turizmu. Važno je sustav usavršavati jer sve izdašniji nautički turizam sa sve većim brojem plovila i ljudi na moru, postavlja i veće izazove.

Svrha sustava sigurnosti plovidbe¹⁶ je osigurati sigurnu plovidbu i zaštitu morskog okoliša odnosno spriječiti i izbjeći nezgode i druge opasnosti koje prijete s plovnih objekata. Sustav sigurnosti plovidbe temelji se na primjeni niza propisa i odredbi međunarodnih konvencija i ugovora koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša koje je prihvatila Republika Hrvatska. Sve te međunarodne propise implementirane u domaće zakonodavstvo, u RH provodi čitav niz institucija o čijem dugogodišnjem djelovanju i zajedničkoj koordinaciji ovisi sigurnost plovidbe (posredno i neposredno) na hrvatskom Jadranu. Najvažnije su: Lučke kapetanije i ispostave, Pomorska policija, Obalna straža, Hrvatski hidrografski institut, Plovput, Državni hidrometeorološki zavod, Hrvatski registar brodova, Pomorski fakulteti, Hrvatska ratna mornarica, Državna uprava za zaštitu i

¹⁵ “Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj” ili TOMAS–Nautika 2007 jedino je kontinuirano istraživanje različitih obilježja putovanja i boravka nautičara u Hrvatskoj, koje je Institut za turizam u ljeto 2007. godine proveo po treći puta (prethodna istraživanja provedena su 2001. i 2004. godine)

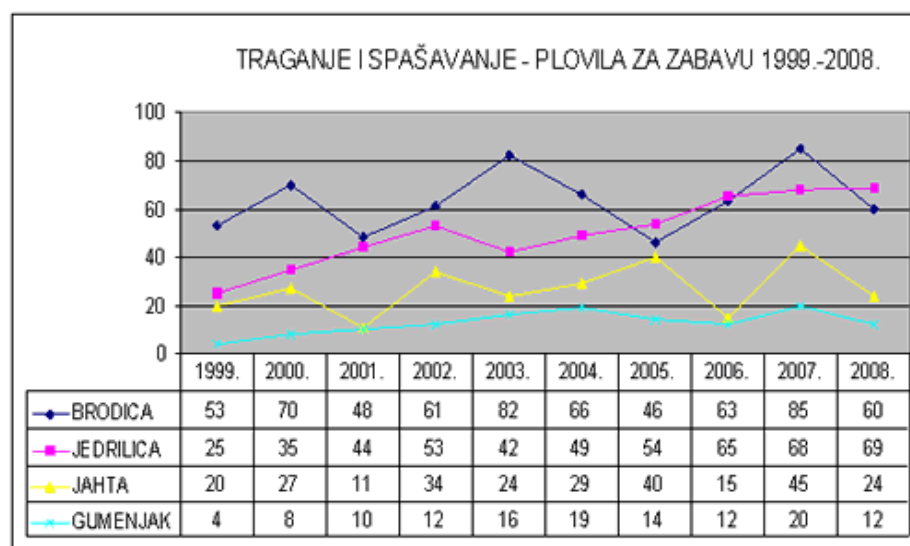
¹⁶ Sustav sigurnosti plovidbe temelji se na primjeni niza propisa i odredbi međunarodnih konvencija i ugovora koji se odnose na sigurnost plovidbe, zaštitu morskog okoliša koje je prihvatila Republika Hrvatska.

spašavanje, Hitna medicinska pomoć, Vatrogastvo, Gorska služba spašavanja, ronilački klubovi, različite specijalizirane udruge i dr.

U cilju kvalitetnog organiziranja sustava sigurnosti plovidbe na moru te koordiniranja akcija traganja i spašavanja ustrojena je Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja (MRCC) u Rijeci, sa podsredišnjicama (lučke kapetanije) i njihovim lučkim ispostavama, te svim obalnim radio postajama (Rijeka radio, Split radio i Dubrovnik radio).¹⁷

Najveći broj nezgoda na moru događa se zbog nedovoljnog nautičkog iskustva, slabe opremljenosti plovih objekata i ponašanja posade koje nije u skladu s pomorskim propisima i pravilima. Funkcioniranje sustava sigurnosti plovidbe svakako predstavlja komparativnu prednost Hrvatske pri izboru destinacije za nautičare, jer iako naizgled nevidljiv, njegova učinkovitost kroz uspostavljeni sustav traganja i spašavanja na moru, jedan je od osnovnih temelja razvoja nautičkog turizma.

Grafikon 1: Traganja i spašavanja na moru



Izvor: Panzić, T.: „Sigurnost – Nautički turizam“,
 online:<http://pomorskodobro.com/hr/nauticki-turizam/sigurnost-i-nauticki-turizam.html>,
 1.6.2013.

Međutim često neopreznost, neadekvatna pomorska naobrazba te podcjenjivanje i nepoštivanje propisa i upozorenja dovodi do potrebe aktiviranja postojećih službi za traganje i spašavanje na moru, tzv. vikend pomorci česti su ljeti u nautičkom turizmu, kada tijekom godišnjih odmora sigurnost podrede zabavi. Najvažnije je učiniti sve da uopće ne dođe do situacija koje ugrožavaju sigurnost na moru.

¹⁷ Strategija razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009-2019., Ministarstvo Hrvatske, Zagreb, 2008., str.24.

Neke učinkovite preventivne djelatnosti su projektiranje, izdavanje i održavanje službenih pomorskih karata i nautičkih publikacija, održavanje i uređenje plovnih putova, postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovidbe, obavljanje poslova radijske službe, aktivni nadzor plovidbe, obavljanje inspekcijskih poslova vezanih uz sigurnost plovidbe, usavršavanje i provjera sustava utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu (domaćih i stranih), obrazovanje pomoraca (nautičara), izdavanje i djeljenje (po mogućnosti besplatnih) različitih godišnjih edukativno-informacijskih publikacija namijenjenih nautičarima i turistima sa i bez pomorske naobrazbe i sl.

Strani nautičari imaju obvezu plaćanja naknade za sigurnost plovidbe prilikom ishođenja vinjete ovisno o duljini plovila od 140 do 1750 kn, što je vjerojatno bilo najjednostavnije i najpraktičnije rješenje naplate, ali sigurno nije najpoštenije (vrijednost plovila i rizik za sigurnost bili bi bolji kriteriji, ali je njih mnogo teže u praksi odrediti).¹⁸

2.6. Nadzor i kontrola plovnih objekata RH

Svrha nazora i kontrole je osigurati sigurnost plovidbe i zaštititi nacionalne interese. Nadzor i kontrolu plovnih objekata namijenjenih nautičkom turizmu u Republici Hrvatskoj vrše:¹⁹

- Hrvatski registar brodova,
- inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva prometa i veza,
- inspektori lučkih kapetanija,
- pomorska policija i općinski ribarski inspektori.

Sposobnost čamaca za plovidbu utvrđuje se tehničkim pregledom, koji može biti: osnovni, redovni i izvanredni.

Stupanj sigurnosti plovidbe i nautičara zavisi od :

- pravnih propisa,
- tehničke opreme i obučenosti ljudi,
- organizacija koje kontroliraju i osiguravaju primjenu propisa o sigurnosti plovidbe.

Sigurnost i opremljenost broda za plovidbu osnovni je element sigurnosti plovidbe. Rad u lukama i na plovnim putevima daje sigurnost unutar luke. Navigacijske oznake, pomorska svjetla, radiofoni i VHF radijska služba označavaju plovne puteve i osiguravaju sigurnost plovidbe. Za označavanje plovnih puteva koriste se optičke i akustične naprave. Od posebnog značenja su plutače vidljive danju i svjetla za noćnu plovidbu.

¹⁸ Panzić, T.: „Sigurnost – Nautički turizam“, online:<http://pomorskodobro.com/hr/nauticki-turizam/sigurnost-i-nauticki-turizam.html>, 1.6.2013.

¹⁹ Marušić, E.: „Plovila u nautičkom turizmu“, online:
<http://www.pfst.hr/old/data/materijali/5%20Plovila%20u%20NT.pdf>, 30.5.2013.

3. LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Luke nautičkog turizma u isto vrijeme povezuju djelatnosti pomorstva i turizma, koje u svojoj cjelovitosti čine jedinstvenu ponudu. Upravo nautičarima – turistima koji su najčešći korisnici usluga posebno u marinama osigurava se siguran privez, opskrba plovila te sve prateće djelatnosti usko vezane uz pomorstvo i turizam.

„Luka nautičkog turizma definira se kao turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare.“²⁰

Pravna regulativa najvećim dijelom je u nadležnosti Ministarstva nadležnog za more kao i Ministarstva nadležnog za turizam. Ministarstvo nadležno za more propisalo je razvrstaj luka kroz Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama te Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, a prema njemu luke moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

- ispravnost i funkcionalnost uređaja i opreme,
- opskrbu električnom energijom, ispravnom vodom,
- usluge koje se pružaju u luci,
- sanitarne prostorije,
- uređaje i opremu za zaštitu okoliša, protupožarnu zaštitu,
- zaposlenike i njihove prostorije.

Pravilnikom se propisuju vrste luka nautičkog turizma, minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati luke nautičkog turizma, kategorije i način kategorizacije luka nautičkog turizma.

Luke nautičkog turizma su turistički objekti u kojima se, osim usluga veza, pružaju i razne druge dopunske usluge, kao što su: smještaj i prehrana nautičara, održavanje plovila, opskrba rezervnim dijelovima, prehrambenim i higijenskim proizvodima te rekreacijske i sve druge usluge koje nautičari traže. Lukom nautičkog turizma posluju pravne ili fizičke osobe koje ispunjavaju uvjete propisane za obavljanje turističke djelatnosti, a na temelju dobivene koncesije u sklopu redovitog postupka. Temeljem sporazuma s pravnom ili fizičkom osobom nadopunjujuće usluge turistima-nautičarima u luci nautičkog turizma mogu pružati druge pravne i fizičke osobe.

²⁰ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, 1999., NN, No.142, čl. 2. stavak 1., str.1.

Tablica 7: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj po županijama u 2012. godini

Županije	Ukupno	Sidrište	Privezište	Marine					Nerazvrstane luke
				Suha	I.kat.	II.kat.	III.kat.	Ostale marine	
Primorsko – goranska	29	8	6	16	1	3	3	1	1
Zadarska	19	7	2	2	-	4	4	-	-
Šibensko – kninska	13	1	-	-	2	4	5	-	1
Splitko – dalmatinska	16	1	2	2	-	5	3	2	1
Istarska	15	-	2	-	3	6	2	1	1
Dubrovačko-neretvanska	6	-	-	1	-	2	-	-	2
UKUPNO	98	17	13	11	6	24	17	4	6

Izvor: Državni zavod za statistiku 2012., 1.6.2013.

Bez luka nautičkog turizma, kao temeljnog činitelja sekundarne turističke ponude, ne može se ni zamisliti razvitak nautičkog turizma. One imaju mnogostruku društveno-ekonomsku funkciju. Postoji više kriterija za podjelu luka nautičkog turizma kao što su: smještaj, vlasništvo, veličina, namjena, način izgradnje i sl. Prema smještaju, tj. vrsti akvatorija luka može biti: morska, jezerska, riječna i kanalska, prema vlasništvu: privatna i javna, prema veličini: mala, srednja i velika, prema namjeni: komercijalna i klupska, prema građevinskim radovima: umjetna i prirodna.

3.1. Razvrstavanje luka

Luke nautičkog turizma razvrstavaju se u određenu vrstu prema vrsti usluga koje se u luci pružaju. Svaka pojedina vrsta luka nautičkog turizma ovisno o vrsti usluga koje pruža, mora ispunjavati minimalne uvjete u pogledu izgradnje, uređenja i opreme, propisane Pravilnikom i drugim posebnim propisima.

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 68/07. , 142/99. , 47/00. , 121/00. i 45/01.) stupio je na snagu 20. lipnja 2008. Zamjena starog pravilnika novim donijela je nekoliko promjena. Umjesto “privezišta” u starom Pravilniku iz 1999., u novom se Pravilniku pojavio pojam “odlagalište plovnih objekata”.

Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama razlikuju se:²¹

- luke otvorene za javni promet,
- luke posebne namjene.

²¹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, 2009. , NN, No.38., članak.41.

Tablica 8: Razvrstavanje je od 1990. do 2008.

	1990	1999	2008
1	Sidrište	Sidrište	Sidrište
2	Privezište	Privezište	Privezište
3	Turistička luka	Suha marina	Odlagalište plovnih objekata
4	Marina	Marina	Marina
5	Nautičko-turistički centar		

Izvor: Luković, T., Šerić N.: Strateški razvoj i promjene legislative nautičkog turizma Hrvatske, Pomorstvo, Pomorski fakultet Rijeka, 2009., Vol.23., No. 2., str.363.

Luke otvorene za javni promet su morske luke koje, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njihovoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta.²² Mogu biti otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet. Lučko im se područje utvrđuje u skladu s prostornim planom, a njima upravlja lučka uprava.

Luke posebne namjene su morske luke koje su u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka).²³ Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene razlikujemo: vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske luke, ribarske luke i druge luke slične namjene.

Luke nautičkog turizma razvrstavaju se u sljedeće vrste:²⁴

- sidrište,
- odlagalište plovnih objekata (privezište),
- suha marina,
- marina.

²² Ibidem, članak.2.

²³ Ibidem

²⁴ Pravilnik o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, 2008., NN, no.72.,članak 5.

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Namijenjeno je kratkotrajnom boravku brodova (noćenje/nekoliko dana). Može imati svoj sustav sidara ili se sidrenje može obavljati brodskim sidrima. Nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom.

Odlagalište plovnih objekata (privezište) je dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dozvoljavaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovnih objekata.

Odlagalište plovnih objekata mora imati:²⁵

- dio vodenog prostora i obale izgrađen i opremljen za privez objekata,
- organiziranu službu prihvata i opsluživanja,
- jedno privezno mjesto osigurano i označeno za privez u nuždi,
- zasebno označeno svako privezno mjesto,
- jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista-nautičara.

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 do suhe marine.

Suha marina mora imati:²⁶

- ograđen prostor za čuvanje plovila, koji je osvijetljen i čuvan 24 sata dnevno,
- osiguranu mogućnost spuštanja plovila u more i njegovo podizanje na kopno,
- pokretnu dizalicu i navoz na stalcima,
- važeću policu osiguranja,
- stalke za ostavu plovnih objekata na suhom,
- priključak na električnu mrežu, priključak na higijenski ispravnu vodu,
- prostorije za osobnu higijenu turista-nautičara .

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 odnosno u smještajnim objektima marine.²⁷ U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima - nautičarima, a mogu se pružati i usluge servisiranja i održavanja plovnih objekata.

Usluge koje pruža marina:²⁸

- glavna – usluga veza,

²⁵ Ibidem, članak 21.

²⁶ Ibidem, članak 22.

²⁷ Ibidem, članak 8.

²⁸ Dundović, Č., Kesić, B.: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., str.229.

- sporedna – priključci na struju i vodu, odlaganje smeća, administrativne usluge, pomoć pri spuštanju i vađenju plovila u/iz vode, servis plovila, opskrba namirnicama, sportskom opremom itd.,
- dodatne – usluge zabave, sporta i rekreacije.

Uz razinu kvalitete glavne usluge, znatno pridonosi i odgovarajući asortiman i kvaliteta sporedne i dodatne usluge. Marine imaju društveno ekonomsku funkciju i predstavljaju bitni i ograničavajući čimbenik razvitka nautičkog turizma.

S obzirom na položaj akvatorija u odnosu na kopno, marine dijelimo na otvoreni, poluuvučeni tip, uvučeni i potpuno uvučeni tip marine. Prema tipu izgradnje i razine opremljenosti:²⁹

- američki tip – jednostavna, kvalitetna i relativno jeftina izgradnja, funkcionalan razmještaj sadržaja,
- europski tip – u arhitektonskom smislu nema jedinstven tip izgradnje, slabije je opremljena i u prosjeku ima manji kapacitet od američke,
- prema vlasništvu (privatna, komunalna i javna),
- u odnosu na lokaciju (morska, jezerska, riječna i kanalska).

3.2. Ostale luke nautičkog turizma

U ostale luke nautičkog turizma ubrajaju se luke koje ne udovoljavaju propisanim zahtjevima iz Pravilnika o lukama nautičkog turizma ili iz bilo kojih razloga nisu obuhvaćene. U kategoriju ostalih luka nautičkog turizma ubrajaju se brojne:³⁰

- ribarske,
- klupske,
- hotelske luke i lučice,
- brojne uvale i privezišta koja nemaju izgrađene temeljne infrastrukturne objekte.

Osim zakonske podjele, luke nautičkog turizma se razlikuju i s obzirom na korisnike:³¹

- sportske (sportska društva),
- komunalne luke (za lokalno stanovništvo),
- komercijalne luke (turisti, strani i domaći).

Sportske luke nastale su najčešće od tradicionalnih ribarskih lučica pa često dijele lučki prostor s postojećim ribarskim i javnim lukama. U tim lučicama najčešće su vezana plovila hrvatskih građana.

²⁹ Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija razvoja lokalnog razvitka, Naše more, Sveučilište u Dubrovniku, 2004., Vol.54, No. 3-4., str.116.

³⁰ Dundović Č., Kesic B. : Tehnologija i organizacija luka, op.cit., str.31.

³¹ Kovačić M.: Specifičnosti razvoja luka posebne namjene u Primorsko – goranskoj županiji, Pomorski zbornik, Rijeka, 2002., Vol.40., No.1., str.182.

3.3. Kategorizacija luka

Kategorizacija marina provodi se po logici po kojoj marina treće kategorije mora zadovoljavati opće i posebne minimalne uvjete propisane za sve luke nautičkog turizma pojedinačno, a koji su izuzeti iz posebnih uvjeta što se odnose na kategorizaciju. Marine prve i druge kategorije, prema istom pravilniku, nadograđuju se na propisane uvjete marina treće kategorije. Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, za marine druge i treće kategorije definirani su posebni uvjeti.

Kategorizacija luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj provodi se na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96., 19/96. i 76/98.) i Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 142/99., 47/00., 121/00., 45/01. i 108/01.). Prema Zakonu o pružanju usluga u turizmu (NN, br. 68/07.) u 2008. objavljen je novi Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, s naznakom da luke nautičkog turizma koje već imaju rješenja prema starom Pravilniku nemaju obvezu usklađivanja prema novom.

Uz navedene luke nautičkoga turizma, mislimo da je vrijedno spomenuti novu vrstu luka kojima se koristi u nautičkom turizmu, a još nisu zakonski regulirane kao specijalizirane luke. To su posebno organizirane luke za prihvata velikih cruisera. Te luke nastaju kao rezultat sve izraženije potražnje za cruisingom, dakle zahtjeva velikih cruisera, s tisućama turista, za takvim lukama. Klasične luke nisu adekvatno organizirane, a cruising se ubrzano razvija, postavljajući sve izraženije zahtjeve za kvalitetnim privezom i prihvatom turista. Luke koje su zainteresirane za ulazak u taj posao, mijenjaju se i prilagođuju.

Prema novom Pravilniku (NN, br. 72/08.) vrsta marine označava se sidrima (dva sidra, tri sidra, četiri sidra, pet sidara).

Marine se kategoriziraju u tri kategorije. Kategorije označavaju sljedeće standarde marina:³²

- prva kategorija označava marinu najvišeg standarda,
- druga kategorija označava marinu srednjeg standarda,
- treća kategorija označava marinu najnižeg standarda.

Kategorija marine utvrđuje se ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih za pojedinu kategoriju: kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti nadopunjujućih usluga koje se turistima-nautičarima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima-nautičarima u neposrednoj blizini marine te kvaliteti održavanja marine u cjelini.

³² Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekonom, Split 2002., p. 84.

3.4. Pomorski objekti

Plovila u nautičkom turističkom prometu dijele se:³³

- mali plovni objekti za rekreaciju,
- plovni objekti za krstarenja i rekreaciju,
- natjecateljski plovni objekti,
- plovni objekti za jednodnevna krstarenja i izlete u svrhu obavljanja turističke gospodarske djelatnosti,
- plovni objekti za višednevna krstarenja u svrhu obavljanja turističke gospodarske djelatnosti.

Mali plovni objekti za rekreaciju su plovni objekti jednostavne konstrukcije čija dužina ne prelazi pet metara, a pokreću se ljudskom snagom, vjetrom ili motorom te služe za zabavu i rekreaciju u blizini obale (brodice, jedrilice, sandoline, bicikli na vodi, daske za jedrenje i sl.).

Plovni objekti za krstarenja i rekreaciju su brodovi ili brodice koji su namijenjeni za osobne potrebe turista nautičara za vrijeme njihovog prebivanja u lukama nautičkog turizma odnosno za vrijeme njihovog krstarenja, a opremljeni su za višednevni boravak turista nautičara na njima (jahte na motorni pogon, jahte na pogon vjetra i dr.).

Natjecateljski plovni objekti su brodovi ili brodice koji imaju određenu domaću ili međunarodnu klasu, a pokreću se ljudskom snagom, vjetrom ili motorom i služe za sport, sportska natjecanja ili obuku natjecatelja (jedrilice, gliseri, kanui, kajaci i sl.)

Plovni objekti za jednodnevna krstarenja i izlete u svrhu obavljanja turističke gospodarske djelatnosti su brodovi ili brodice koji su namijenjeni za prijevoz putnika na izletima u trajanju do najduže jednog dana.

Brodovi i brodice moraju za prijevoz osoba na izletima ispunjavati uvjete utvrđene posebnim propisima glede sigurnosti plovidbe i upisa u hrvatske upisnike odnosno očevidnike te imati odgovarajuću kategoriju, sukladno odredbama Pravilnika.

Plovni objekti za višednevna krstarenja u svrhu obavljanja turističke gospodarske djelatnosti su brodovi ili brodice koji su prilagođeni za prijevoz osoba na krstarenjima i kružnim putovanjima i opremljeni su za višednevni boravak posade i turista.

Pojedini plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se u tri kategorije koje se označavaju odgovarajućim brojem zvjezdica:³⁴

- prva kategorija - plovni objekt s pet zvjezdica,
- druga kategorija - plovni objekt s četiri zvjezdice,
- treća kategorija - plovni objekt s tri zvjezdice.

³³ Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, 1997., NN, No.11., čl.2.

³⁴ Ibidem

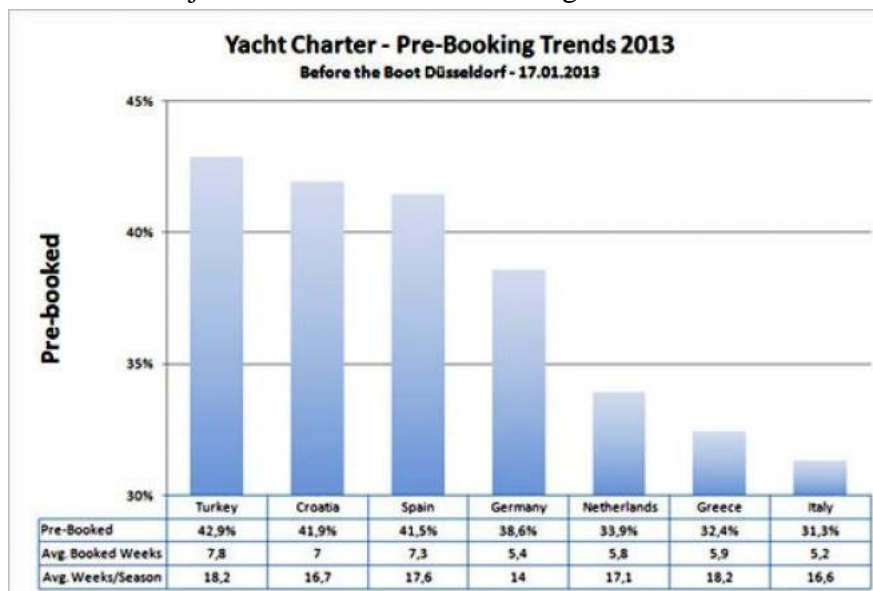
Plovni objekti trebaju na vidnom mjestu imati istaknutu oznaku vrste i kategorije u koju je plovni objekt razvrstan.

3.5. Charter

Posebna kategorija nautičkog turizma u kojoj leži mnogo neiskorištenog potencijala je charter. Radi se o iznajmljivanju luksuznih plovila, bilo to velikih motornih jahti, velikih jedrilica ili više trupskih brodova na oba pogona. Trenutačno u Hrvatskoj imamo oko tisuću tvrtki koje se bave charter-iznajmljivanjem plovila i pružanjem smještaja na plovilima. U 2008. godini bilo je registrirano 3.800 plovila, a spadaju u klasu manjih brodova i jedrilica do otprilike 12 metara dužine.³⁵

Prije uvođenja zakonskih odredbi kojima je pravo iznajmljivanja plovila u Jadranu dopušteno samo brodicama pod hrvatskom zastavom, tim poslom bavilo se 148 tvrtki, a nakon stupanja na snagu Pomorskog zakonika koncem 2004. godine, njihov broj se povećao za 500. Od tada se nautička charter-djelatnost može isključivo obavljati s plovilom pod hrvatskom zastavom, u vlasništvu hrvatske tvrtke. Tako je država doskočila dotad uvriježenom običaju da se plovila pod stranom zastavom daju u charter čime se mimo svake kontrole izbjegavalo punjenje državnog proračuna. Ministarstvo prometa, pomorstva i veza procijenilo je da se prije uvođenja novih zakonskih mjera godišnje gubilo 30 milijuna eura samo na neplaćeni porez od crnog chartera.

Grafikon 2: Rezervacije charter tvrtki u % za 2013.godinu



Izvor: Nautica, „Hrvatskom charteru dobro ide?“ , 23.1.2013.

online:<http://www.ijedrenje.com/novost/hrvatskom-charteru-dobro-ide/4497/>

³⁵ Državni zavod za statistiku 2009., 1.6.2013.

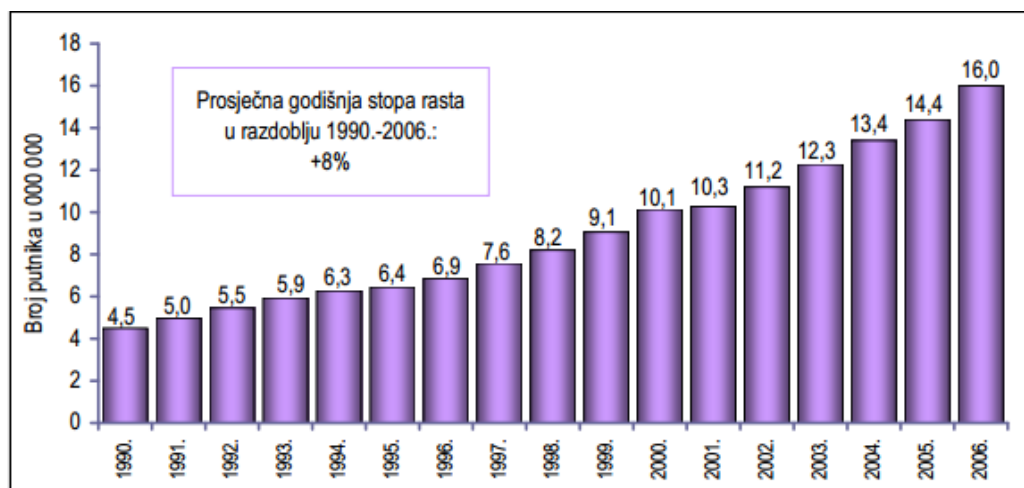
Vidljivo je da su turske i hrvatske charter flote gotovo već 40% rezervirane. Rezultati po destinacijama su dobiveni analitičkim izračunom prema podacima iz Yachtbooker sustava. Za svaku charter destinaciju utvrdili su prosječnu količinu bookiranih tjedana po charter plovilu tijekom zadnjih dviju godina.

Pristajanja velikih megajahti su upitna budući da su naše marine građene pred puno godina i tada su bile namijenjene manjim brodovima. Uz postojeće prirodne ljepote, razvedenu obalu, blagu klimu hrvatski nautički turizam u kratkom roku može razviti primamljivu destinaciju luksuznog chartera.

3.6. Kružna putovanja

Kruzing je vrsta poslovanja nautičkog turizma, a organizira se kao kružno putovanje plovilom kruzing kompanije ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom. Taj je oblik poslovanja u nautičkom turizmu veoma razvijen u razvijenim zemljama zapadne Europe i svijeta, koje imaju tradiciju kruzinga. U Hrvatskoj se u posljednjim godinama, razvija posebna vrsta kruzinga “Old Crusier”, to je višednevno ili izletničko krstarenje na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima, trabakulima.³⁶ Kruzing je povezan s lukama starih gradova na obali, pri čemu veliki svjetski kruzing svoje rute razvija u velikim lukama kao što su Dubrovnik, Split, Zadar i druge.

Grafikon 3: Potražnja za kruzing putovanjima u svijetu- broj putnika u razdoblju od 1990.-2006. godine



Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007., str.4.

³⁶ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Zagreb, 2007., Vol.58, No.11, str. 702.

Razvoj kruzing turizma u svijetu u zadnja dva desetljeća je impresivan. U 2006. godini ukupan broj putnika na kruzerima je 16 milijuna, što je velika stopa rasta u odnosu na prijašnje godine.

Dosadašnji razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj odvijao se uglavnom stihijski, odnosno njegov su razvoj u kvantitativnom i kvalitativnom smislu određivale primarno inozemne brodarske kompanije, a Hrvatska se nastojala prilagoditi njihovim zahtjevima. Ukupna potražnja nije bila značajna, ali u budućnosti razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj treba usmjeravati prema aktivnijem planiranju s vizijom da je Hrvatska jedna od najpopularnijih i najprepoznatljivijih kruzing destinacija na Sredozemlju. Međunarodni kruzing u Hrvatskoj odvija se gotovo cijele godine, a naročito je zastupljen izvan glavne turističke sezone čime doprinosi produljenju sezone i povećanju ukupnih gospodarskih učinaka od turizma.

Slika 2: Temeljna resursna osnova za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj



Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, op.cit., str.21.

Unutar svake kruzing destinacije mora se voditi računa o tome da se promet brodova i posjetitelja tako planira da ni u jednome danu (osim možda iznimno) njihov broj ne prelazi maksimalni održivi nosivi kapacitet grada/mjesta, odnosno kruzing destinacije. Da bi to bilo moguće potrebno je dobro planiranje dolazaka brodova i putnika te suradnja među kruzing destinacijama u preusmjeravanju potražnje s jedne na drugu kruzing destinaciju u slučaju da

zahtjevi brodara u pojedinim danima prelaze održivi nosivi kapacitet određene kruzing destinacije.³⁷

Prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera do 2017. godine se kreću od najmanje 1,5 milijuna do najviše gotovo 5,5 milijuna putnika (eksponencijalni trend na temelju trenda zabilježenog u razdoblju 2002.-2006. godine).³⁸

Kruzing na hrvatskoj obali Jadrana, koja je po veličini treća na Mediteranu, temelji se dijelom na razvoju luka za prihvat kruzera i na razvoju hrvatske kruzer flote. Luke za prihvat dobro posluju i ostvaruju financijske rezultate, ali je kapacitet tih gradova ograničen, što predstavlja istraživanje prema održivom razvoju grada ili regije.

³⁷Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, op.cit. str.22.

³⁸Ibidem, str.21.

4. PROSTORNO PLANIRANJE

Planiranje prostora jedan je od najvažnijih preuvjeta za dugoročan i održiv razvoj nautičkog turizma. Planiranje u osnovi sadrži proces utvrđivanja vizije, misije i ciljeva organizacije (ograničenost resursa, neizvjesnost okoline na tržištu nautičkog turizma, plan, izbor adekvatnih strategija za ostvarenje) te utvrđivanje žrtava i koristi koje nastaju ostvarenjem tih ciljeva. Prostor je osnovna pretpostavka za dolazak i boravak nautičara, a istovremeno i činitelj razvoja destinacije nautičkog turizma.

Strategija razvoja nautičkog turizma RH je strateški dokument koji predstavlja polazište svih aktivnosti dugoročnog upravljanja održivim razvojem nautičkog turizma u svim elementima održivosti i na svim razinama donošenja razvojnih odluka, a sagledava se u prilagodbi promjenjivim uvjetima, rasporedu resursa, zadovoljenje potrebe nautičara i utvrđivanju aktivnosti.

Izgradnja turističke nautičke infrastrukture dugoročnog je karaktera, a kvalitetno planiranje prostora jedan je od najvažnijih preuvjeta za dugoročan i održiv razvoj turizma. Prostor u užem i širem smislu osnovna je pretpostavka za dolazak i boravak gostiju, a istovremeno je faktor razvoja destinacije. Integralno planiranje razvoja prostora osnovni je uvjet uspješnog dugoročnog funkcioniranja turističke destinacije. Prostorni planovi su jedan od temeljnih dokumenata razvoja jer uspostavljaju ravnotežu između smještaja, prometa, komunikacija i ostalih usluga, a da se pritom zaštite atraktivni resursi na kojima se turistički razvoj temelji. Prilikom izrade planova potrebno je voditi računa o održivom razvoju, zaštititi obalnog i morskog okoliša. Razvoj turizma Hrvatske mora se oslanjati na prostorne planove kao ključne provedbene dokumente kako bi se adekvatno iskoristio prostor. Na temelju specifičnih prirodnih i kulturnih karakteristika, a sukladno zakonskim odredbama treba odrediti koja će vrsta nautičke luke optimalno iskoristiti raspoložive resurse.

4.1. Planiranje i okoliš

Glavni zadatak prostornog planiranja je uspostavljanje ravnoteže između smještaja, prometa, komunikacija i ostalih usluga, a da se pritom zaštite atraktivni resursi na kojima se turistički razvoj temelji. Razvoj hrvatskog turizma pa tako i nautičkog, mora se oslanjati na prostorne planove. Njima treba definirati ne samo područja izgradnje, već i maksimalne kapacitete koje određeni akvatorij može podnijeti.

Planiranje i projektiranje, građenje i opremanje luka nautičkog turizma potrebno je sustavno provoditi kako bi se izbjegli negativni utjecaji na okoliš koji se manifestiraju kao:³⁹

- okupacija i uzurpacija obalnih i morskih prostora,
- pretjerana komercijalizacija obalnih i morskih prostora,

³⁹ Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str.208.

- zagađenje obale i akvatorija naftom, naftnim derivatima i raznim drugim ostacima,
- devastacija i neovlašteno prisvajanje biološkog i povijesno-kulturnog blaga podmorja.

Prilikom izgradnje marina potreban je veliki oprez u raspolaganju obalnim prostorom pa bi na ekološki osjetljivim i iznimno vrijednim prostorima trebalo zakonom ograničiti komercijalnu izgradnju objekata. Za okoliš su posebno opasne marine i njihova izgradnja u prirodnim parkovima, jer mogu nagrđiti i onečistiti prirodni ambijent. Nekontrolirano bavljenje sportskim ribolovom i raznim drugim podvodnim aktivnostima može biti opasno za biološki život, posebice školjke i povijesno kulturna blaga u moru.

Turizam u cjelini, kao i njegov nautički dio, ima veliki značaj u razvoju nacionalnog gospodarstva, a njegov negativni utjecaj na prostor i okoliš može se svesti na najmanju moguću mjeru samo upravljanjem njegovim razvojem, što podrazumijeva planiranje racionalnog i kontroliranog, odnosno ograničenog i usmjeravanog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša. Provedbenim propisima luke nautičkog turizma obvezuju se na implementaciju sustava prihvatnih uređaja radi sakupljanja otpadnih tvari s plovnih objekata (fekalije, ulja, komunalni otpad,...), a čime se uz poštivanje svjetskih ekoloških standarda, učinkovito doprinosi očuvanju okoliša.

Jadran je plitko more koje se, u odnosu na ostatak Sredozemlja, ističe po razmjerno većem broju biljnih i životinjskih vrsta te najviše endema. Najveće prijetnje ugroženim i zaštićenim vrstama dolaze od uništavanja staništa, unosa invazivnih vrsta, balastnih voda i dr. Do uništavanja staništa dolazi najviše izgradnjom naselja, luka te turističkom aktivnošću. Invazivne strane vrste drugi su razlog ugroženosti biološke raznolikosti, koje mogu negativno utjecati i na život i zdravlje ljudi te nanijeti ozbiljne štete gospodarstvu.

Ekološki aspekt turizma temelji se na očuvanju prirodnih resursa te edukaciji svih sudionika o aspektima, važnosti i primjeni ekoloških načela u turizmu. Takav koncept razvoja turizma teži optimalnom ekonomskom efektu, uz minimalno degradiranje životne sredine. Poštivanje ekoloških standarda se sve više nameće kao trend među turističkom potražnjom. Povratak prirodi i zdrava prehrana te korištenje prirodnih materijala svjetski je pokret koji se reflektira i u turizmu.

Primjeri djelovanja u zaštiti okoliša:⁴⁰

- stavljanje važnih prirodnih područja pod adekvatni stupanj zaštite, što zahtijeva promjenu zakonskog pristupa kroz više ekološke standarde i njihovu strogu kontrolu,
- na nacionalnoj razini treba ohrabrivati implementaciju standarda,
- uključivanje ekologije u program edukacije u turizmu,
- poticajna sredstva i stimulativni programi za projekte ekološkog turizma.

⁴⁰ Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. godine, Ministarstvo turizma RH, 2003., str.25.

Prilikom planiranja izgradnje luka nautičkog turizma potrebno je valorizirati i primijeniti više kriterija, a svakako jedan od najvažnijih je kriterij odabira lokacije. Prvenstveno, područja planiranja izgradnje luka nautičkog turizma trebaju biti devastirana područja i to posebno ona koja imaju program sanacije (kamenolomi, napuštene vojne luke i industrijska postrojenja, ...). Treba izbjegavati gradnje u prirodnim zaštićenim uvalama. Primjenom kriterija, kojima se usmjerava izgradnja, može se značajno doprinijeti racionalnom i kontroliranom korištenju prirodnog prostora. Isto tako, potrebno je voditi računa o razvoju postojećih luka nautičkog turizma uvažavajući kapacitet prostora i ograničenja zbog narušavanja ekološke ravnoteže i negativnog utjecaja na biološku raznolikost. Pri konačnoj odluci o povećanju kapaciteta treba konzultirati studije zaštite kulturne baštine izrađene u okviru prostornih planova pojedinih županija.

4.2. Standardi kvalitete i mjere zaštite

Dugotrajna ljudska djelatnost daje vidljiv pečat globalnog geografskom pejzažu što ga u obalnom prostoru formiraju more, kopno, klimatski uvjeti, hidrografske osobitosti, pogodna temperatura, vegetacija i brojni drugi faktori. Nautički turizam je postao jedan od najekspanzivnijih oblika turizma na moru, a time je započela direktna turistička okupacija mora te izgradnja odgovarajućih luka. Turizam u pravilu nije veliki onečišćivač okoliša, ako je infrastruktura izvedena prema odgovarajućim tehničkim uvjetima. Još uvijek postoje mjesta sa neriješenom infrastrukturom, odnosno izravnim ispuštanjem otpadnih voda u more bez prethodnog pročišćavanja.

Kakvoća mora je izravan pokazatelj, a međunarodna Plava zastava⁴¹ za plaže i marine je program zaštite okoliša mora i priobalja koji se već četrnaest godina uspješno provodi u Europi i u nekoliko vaneuropskih država. Nositelj i međunarodni voditelj programa je Zaklada za odgoj i obrazovanje za okoliš (Foundation for Environmental Education - FEE), utemeljena 1981. godine pri Vijeću Europe, a u Hrvatskoj se za nju brine pokret "Lijepa naša".⁴²

Plava zastava simbolizira očuvan, siguran i ugodan okoliš namijenjen odmoru, zabavi i rekreaciji, dobro razrađen sustav gospodarenja obalnim područjem i održivi razvoj u turizmu. Nositi Plavu zastavu za plažu i marinu znači vrhunsku turističku promidžbu, koja se temelji na visokoj kakvoći usluge, čistoći mora i obale te opremljenosti i uređenosti plaža i

⁴¹ Plava zastava za plaže i marine je međunarodni ekološki program zaštite okoliša mora i priobalja, čiji je prvenstveni cilj održivo upravljanje i gospodarenje morem i obalnim pojasom. Plava zastava je danas u svijetu vrlo cijenjena turistička markica koja se sve brojnijim turistima glavni orijentir prilikom odabira destinacije. Plava zastava je danas najpriznatiji model ekološkog odgoja i obrazovanja i obavješćivanja javnosti, kada je u pitanju briga za obalne prostore koje trpe najjači pritisak, a to su upravo plaže i marine.

⁴² Kovačić, M., Komadina, P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, Pomorski fakultet Rijeka, 2011., str. 135.

marina.⁴³ Plava zastava je priznanje koje se dodjeljuje samo za jednu sezonu, te se zahtjev svake godine mora dostaviti na propisani način ako se želi dobiti Plava zastava. Za dobivanje treba zadovoljiti kakvoću mora, odgoj i obrazovanje za okoliš i informiranje javnosti, gospodarenje okolišem, sigurnost i usluge. Godine 2009., tu prestižnu nagradu dobilo je 15 marina, a 2013. godine istaknuti će 18 marina.⁴⁴

Tablica 9: Broj plaža i marina s Plavom zastavom

Zemlja	Broj marina	Plaža	Marina	Plaža	Marina	Plaža	Marina
	2006			2012		2013	
Hrvatska	41	103	19	106	18	102	18
Francuska	250	269	84	377	87	365	92
Grčka	51	411	5	394	9	393	9
Italija	104	216	52	246	61	248	62
Crna Gora	3	15	0	19	0	20	0
Slovenija	3	8	2	8	2	11	3
Španjolska	187	480	82	538	92	550	97
Turska	31	192	14	355	19	383	21

Izvor: Izradio autor prema <http://www.blueflag.org/BlueFlagMap.asp>

Kakvoća mora - more, obalni prostor i okoliš moraju biti vizualno (bez ulja, smeća, kanalizacijskog otpada ili drugih tragova zagađenja), bez ikakvih znakova nafte, kanalizacijskog ili drugog otpada; nije dopušteno ispuštanje neobrađenih otpadnih voda u marinu ili u blizini njene obale iz usidrenih čamaca ili s kopna.

Odgoj i obrazovanje za okoliš i informiranje javnosti - marina treba svojim korisnicima pružati obavijesti o okolišu uključujući informacije o osjetljivim područjima gdje se ne smije jedriti, sidriti itd; treba istaknuti ili na drugi način objaviti kodeks ponašanja prema okolišu; u marini treba postojati osoba zadužena za preuzimanje informacija o Plavoj zastavi i pitanjima zaštite okoliša; kriterije Plave zastave za marine, a kao i sve dodatne obavijesti potrebno je postaviti na lako pristupačno mjesto u blizini Plave zastave.

Gospodarenje okolišem - marina treba biti dobro uklopljena u prirodni i izgrađeni okoliš, trebaju postojati jasno obilježeni i lako dostupni spremnici za prihvatanje otpadnih ulja na obali, uključujući i pokretne uređaje za prihvatanje ulja, imati mogućnost prihvata kaljužnih voda, moraju postojati posebni spremnici za odlaganje opasnih kemikalija i drugih sredstava, u marini mora biti postavljen dostatan broj spremnika za otpad s kojim mora postupati na propisani način.

⁴³ Ibidem, str.134.

⁴⁴ Udruga Lijepa naša, online: <http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava>, 1.6.2013.

U ekološkom pogledu najgrublji tip djelovanja turizma na prirodnu okolinu svjesno ili nesvjesno je iskorištavanje i uništavanje rijetkih i vrlo vrijednih prirodnih resursa što se teško obnavljaju, a koje se ponekad pretvara i u gusarstvo turista na prirodnim područjima. Nautički turisti dodatno poremećuju prirodnu ravnotežu svojom cirkulacijom na moru i pod morem, bukom brodskih motora, glazbe, glasova, bliceva foto-aparata, osvjetljavanjem podvodnih spilja u koje svjetlo nije prodrlo već milijunima godina i sl.

Izravni ekološki učinci turizma na prirodni okoliš je povećano onečišćenje zraka, mora, voda i tla. Štete od zagađenja nije moguće u potpunosti otkloniti, ali ih treba minimizirati gdje god je to moguće, te je nužno što prije uspostaviti sustav kontrole kvalitete u lukama nautičkog turizma zbog njegova ubrzanog razvoja, a koji će uz zakonske mjere pridonijeti razvoju svijesti o mogućim posljedicama. Za one zagađivače koji izbjegavaju plaćanje šteta potrebno je pojačati sustav nadzora i sankcionirati počinitelje primjerenim novčanim i drugim kaznama. Razvijene zemlje u provedbi ekonomskog, socijalnog i ekološkog programa razvoja u nerazvijenim i tranzicijskim zemljama imaju veliko značenje. Upravo transferom tehnologije razvijene bi zemlje trebale omogućiti brzi ekonomski i kvalitetni ekološki razvoj, pa čak i oprostom dugova ukoliko se ulože u zaštitu okoliša, mogle bi znatno poboljšati kvalitetu okoliša na globalnoj razini.

Zaštita mora od zagađenja ima strateško značenje za razvoj gospodarstva, turizma, ali i za zaštitu ekoloških i prirodnih uvjeta. Radi cjelovite zaštite mora i priobalja nužno je provoditi sljedeće potrebne mjere i aktivnosti na zaštiti mora i priobalja.⁴⁵

- izrada stručnih podloga o uređenju i zaštiti obalnog pojasa,
- donošenje odgovarajućih propisa za područja od posebnog interesa,
- utvrditi i izraditi katastar zagađivača mora,
- utvrditi načine otklanjanja zagađenja,
- ugraditi sustav mehaničkog i biološkog pročišćavanja voda,
- za luke nautičkog turizma treba utvrditi standarde opreme, tako da mogu prihvatiti otpadnu vodu sa svih plovila,
- pojačanom kontrolom i opremanjem luka sprječavati ispuštanja u more (gorivo, ulje, kaljuže, tvrdi otpad, fekalije) kako u unutrašnjim morskim vodama, tako i u teritorijalnom moru radi zaštite pomorskog dobra i održavanja kvalitete mora,
- ubirati i usmjeravati turističku rentu na unapređenje okoliša.

Osim Plave zastave postoji i nevladina organizacija za standardizaciju ISO.⁴⁶ ISO 14001:2004 predstavlja međunarodni standard za upravljanje okolišem. Sustavom upravljanja okolišem

⁴⁵ Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Croatian, Vol.41, 2003., No.1., str.148.

⁴⁶ Međunarodna organizacija za standardizaciju (*International Organization for Standardization*) je međunarodno tijelo za postavljanje standarda sastavljeno od predstavnika raznih nacionalnih tijela standarda. Osnovana 23. veljače 1947., organizacija producira industrijske i komercijalne standarde.

tvrtka osigurava da su svi utjecaji na okoliš u tvrtki identificirani, nadzirani i usklađeni sa zakonskom regulativom. Raznim mehanizmima kroz vrijeme negativni utjecaji se ublažuju ili potpuno uklanjaju. Iskustva u primjeni sustava upravljanja okolišem potvrđuju kako je to odličan okvir za inovativni razvoj baziran na ideji zaštite okoliša, sprječavanja onečišćenja ili zaštite prirodnih resursa.

Certifikacijom sustava upravljanja okolišem organizacija definira ciljeve upravljanja okolišem, politiku upravljanja okolišem, ključne aspekte okoliša i povezane programe te način usklađivanja sa postojećom zakonskom regulativom vezano uz zaštitu okoliša.

Razlozi zbog kojih se uvodi:⁴⁷

- stvaranja sigurnosti za kupce, investitore, javnost i zajednicu pokazivanjem svog opredjeljenja za okoliš,
- smanjenja incidenata koji utječu na stabilnost,
- poboljšanja imidža i konkurentnosti,
- uštede troškova kao posljedica sustavnog i proaktivnog razmišljanja i djelovanja,
- pomoći za dobivanje dozvola i autorizacijom za lokalna tržišta,
- bolje organizacije zaštite okoliša u praksi,
- zakonskog osiguranja putem sustavne identifikacije i procjene zakona i ograničenja.

Međunarodna norma ISO 14001 postavlja zahtjeve za planiranje, uspostavu, primjenu i nadzor sustava upravljanja okolišem. Upravljanje okolišem prema zahtjevima norme osigurava smanjenje nepovoljnih utjecaja na okoliš, brzi odaziv u slučaju nezgoda ili izvanrednih situacija smanjenja troškova (energije, materijala...) kao i usklađivanje poslovanja sa zakonskim zahtjevima, te pozitivnu predodžbu tvrtke u javnosti.

Metodologija norme međunarodna organizacija za standardizaciju (ISO), izdala je ISO 14000 standarde u cilju pomaganja gospodarskim subjektima diljem svijeta u upravljanju ekološkim zahtjevima i osiguranju da njihove ekološke politike i praksa zadovoljava njihovu misiju i ciljeve. Ova međunarodna norma može se primijeniti na svaku organizaciju koja želi uvesti, održavati i poboljšati sustav upravljanja okolišem kao i tražiti potvrđivanje odnosno certifikaciju svog sustava upravljanja okolišem od druge.

Zakon o zaštiti okoliša (N.N., 110/07) propisuje opći okvir očuvanja okoliša koji se temelji na načelima: preventivnosti, očuvanja prirodnih izvora i biološke raznolikosti, poštivanja prava na zdrav život i čist okoliš, plaćanja troškova onečišćenja te sudjelovanje javnosti. Sukladno tome obveza je svakog od nas u svom okruženju utjecati na zbijanje oko sebe i biti odgovoran prema prirodnim, kulturnim i povijesnim vrijednostima kao i prema okolišu uopće.

⁴⁷ISO 14001 ,
online:http://www.bureauveritas.hr/wps/wcm/connect/bv_hr/Local/Home/bv_com_serviceSheetDetails?serviceSheetId=14441&serviceSheetName=ISO+14001, 20.5.2013.

Svaka tvrtka trebala bi biti svjesna važnosti zaštite okoliša i poštivanja propisa iz zaštite okoliša, pa bi stoga u poslovnu politiku trebala ugraditi temeljna načela zaštite okoliša. Kako se zakonska regulativa u području zaštite okoliša ubrzano razvija posljednjih godina, tako se i mijenja, odnosno skoro svakodnevno širi, zakonski okvir odnosa svih zagađivača prema okolišu.

Nove zakonske regulative koje tvrtke zagađivači moraju ispunjavati, kao i potreba za sustavnim prepoznavanjem, praćenjem i interpretacijom pojedinih propisa iz zaštite okoliša, dodatno se povećavaju u opsegu, složenosti i dinamici, u procesima pristupanja Republike Hrvatske Svjetskoj trgovinskoj organizaciji i Europskoj uniji.

Kako je praćenje i provedba propisa iz zaštite okoliša zahtjevan i složen proces, tako se i uvođenje norme ISO 14001:2004 sve više koristi kao najbolji alat za postupanje u provođenju mjera koje osiguravaju sigurnost, zdravlje i zaštitu okoliša. Uvođenje sustava upravljanja okolišem (SUO ili EMS – Environmental management system) i njegova certifikacija po normi ISO 14001:2004 preduvjet su za kontinuirano unaprjeđenje odnosa prema okolišu. Tako norma postaje alat za provedbu poslovne politike u zaštiti okoliša.

Međunarodna norma ISO 14001 danas je najrašireniji međunarodno prihvaćeni standard za upravljanje okolišem. Primjenjiv je na svaku tvrtku koja želi uvesti, održavati i neprestano poboljšavati vlastiti sustav upravljanja okolišem.

Primjenom alata međunarodne norme ISO 14001:2004 postavljaju se zahtjevi za planiranje, uspostavu, primjenu i nadzor sustava upravljanja okolišem. Norma obuhvaća planirane i sustavne mjere kojima se utjecaji svih poslovnih aktivnosti koje se obavljaju u tvrtci, moraju svesti na najmanji mogući utjecaj na okoliš kojim će se u potpunosti zadovoljiti zahtjevi i očekivanja svih zainteresiranih strana.

Kako bi sačuvali biološku raznolikost kontinuirano se moramo osposobljavati i informirati, te pratiti propise, kao i međunarodne konvencije, s ciljem preventivnog sprečavanja nepredviđenih onečišćenja okoliša.

Marina Puntat implementirala je ISO 14001:2004 za zaštitu okoliša u svoju poslovnu politiku i prva je marina na Jadranu koja je smanjila broj vezova zbog očuvanja okoliša i kvalitete, a ne kvantitete.

4.3. Izbor lokacija nautičkih kapaciteta

Izbor lokacije luke spada u osnovne investicijske odluke. Troškovi izgradnje turističke luke, odnosno marine, određenog kapaciteta i kvalitete, mogu veoma mnogo varirati u ovisnosti o karakteristikama lokaliteta.⁴⁸ Od izbora lokacije ovisi uspjeh poslovanja marine u njezinom čitavom vijeku trajanja. Pravilnim izborom lokacije osiguravaju se niži troškovi

⁴⁸ Dulčić, A. : Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, op. cit., str.194.

izgradnje, bolja iskorištenost kapaciteta, veće prodajne cijene nautičko-turističkih usluga i, što je najvažnije veći stupanj profitabilnosti uloženog kapitala.

Izbor lokacije predstavlja jednu od najvažnijih strateških odluka, a idealno mjesto za smještaj marine su:⁴⁹

- blizina akvatorija prilagođenog za nautičko–turističke plovidbe,
- prirodne karakteristike područja i cijena zemljišta,
- urbanistički planovi obalnog područja i raspoloženje građana,
- blizina afirmiranih turističkih centara, mreže javnog prometa, vodovoda, kanala, sportskih terena, servisa za popravak...,
- prihvatljiv utjecaj marine na okoliš.

Izgled nautičko-turističkog objekta mora se arhitektonski uklopiti u krajolik zbog sadržaja prostora kojima je nautičko-turistički objekt okružen, stoga mora zadovoljiti za to predviđene kriterije. Zbog specifičnosti, marine se ne izgrađuju po istim načelima kao teretne i putničke luke. Marina mora pružiti potpunu uslugu i zadovoljiti sve potrebe vlasnika plovidbe. Mora biti privlačna za korisnike, uklapati se u širi okoliš i nalaziti se na razumnoj udaljenosti od susjedne konkurentske luke. Ako nema idealnih lokacija uzima se najpovoljnije odredište koje je dobro zaštićeno od valova, pri čemu je izgradnja lukobrana tek dopuna prirodnoj zaštićenosti marine. Marine koje imaju manje od 200 vezova nisu ekonomski opravdane već one preko 500 i više vezova. Osnovni parametar za projektiranje luka je flota područja (korisnici marine, tj. skup plovila) i flota potražnje.

Pod prostornim planiranjem, u širem smislu, podrazumijeva se istraživanje, uređenje i oblikovanje prostora u svim njegovim elementima. U užem smislu podrazumijeva se izrada urbanističkih planova za izgradnju novih i uređenje postojećih objekata na nekom prostoru. Planiranje i uređenje prostora pretpostavka je za postizanje boljeg razmjesta gospodarskih funkcija u prostoru, zaštita i unaprjeđenje prirodnih i stvaranih vrijednosti, te optimalan razmještaj objekata. Pogrešan izbor lokacije nepopravljiv je, a i ujedno najskuplja greška u projektu izgradnje marine, zato je za donošenje odluke o optimalnoj lokaciji potrebno prikupiti i analizirati veliki broj podataka koji su bitni za izbor lokacije, a to su:⁵⁰

- blizina turističkih centara i razvijenost infrastrukture,
- blizina akvatorija prikladnog za nautičko turističku plovidbu,
- prirodne karakteristike područja,
- urbanistički planovi obalnog područja i raspoloženje građana prema izgradnji marine,
- socio-ekološki utjecaj marine na okoliš.

⁴⁹ Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, op.cit., str.228.

⁵⁰ Turizam, informatika i menadžment, Visoka škola za turistički menadžment u Šibeniku, Vol.1/4, online: http://www.vus.hr/TIM/Vol1_4.pdf, str.5.

Pri planiranju optimalne lokacije za izgradnju marine, temeljni problem leži u nedovoljnoj suradnji planera i turističkih radnika, kao i u neusklađenosti planova s mogućnostima razvoja. Osim toga, problem je i nedostatak prostornih planova što rezultira parcijalnim i neadekvatnim rješenjima u prostoru, bez sagledavanja dugoročne perspektive razvoja nautičkog turizma. Taj problem je značajniji kad se na jednom relativno malom i prenatrpanom prostoru gradi više marina, a izostane njihova izgradnja na za to pogodnijim i jeftinijim lokalitetima.

Svaki izbor lokacije marine zahtjeva njezino prilagođavanje, kako lokalnim urbanističkim planovima, tako i planovima budućeg razvoja područja na kojem se planira izgradnja marine. To se posebno odnosi na ograničenja pri izgradnji komercijalnih objekata na zaštićenim dijelovima obale. Svaka izgradnja marine može imati negativan utjecaj na ekološki sustav (negativan utjecaj na floru i faunu) bliže ili šire okolice. Najveći problem koji nastaje izgradnjom marine je onečišćenje okoliša. Ono nastaje ispuštanjem fekalija s brodova, ispuštanjem otpadnih tvari iz servisa, neadekvatnim odlaganjem otpadnih tvari itd.

Postoje neki specifični problemi vezani za zagađivanje okoliša koji mogu biti važni pri izboru lokacije:⁵¹

- prvo i najvažnije je da se pri izboru lokacije pouzdano ispita mogućnost da se voda u krugu marine može blagovremeno obnavljati;
- obnavljanje vode je moguće posredstvom plime i oseke, prolaskom tekuće vode kroz marinu micanjem vodene površine, puhanjem vjetra i sl.;
- zato marinu treba locirati na prostoru gdje plima i oseka, vjetar ili riječni tok utječu povoljno na kretanje vode;
- smanjenje zagađenja može se postići i odgovarajućim projektnim rješenjima koji dobro koriste smjer puhanja vjetra i tok morske struje;
- smanjenje broja kutova u marini na kojima se voda može duže zadržavati također može doprinijeti smanjenju zagađenja akvatorija marine.

Gledajući pozitivne posljedice izgradnje marina na jadranskom prostoru, možemo uočiti sljedeće:⁵²

- da je izgradnja marina prvenstveno uspostavila sustav usluga koji tehnički odgovara stupnju aktivnosti ukupne turističke ponude;
- izgrađene marine dodale su nove elemente, novu kvalitetu, ne samo usluge, nego i u urbanističko-ambijentalnom smislu;
- izgradnja marina je pozitivno utjecala na porast zaposlenosti u prostoru na kojem su izgrađene;

⁵¹ Ibidem, str. 9.

⁵² Ibidem, str.10.

- otvorile su se mogućnosti neizravnih dodatnih koristi koje su se osjetile u lokalnoj, ali često u široj regiji.

„Gržetić, Kovačić i Dundović daju četiri moguće odluke za pojedino područje na kojem je moguće graditi nautičke kapacitete:

1. Zabrana izgradnje/razvoja marina – Kada je područje prepoznato kao iznimno vrijedno i treba ga zaštititi od negativnih utjecaja ili su aktivnosti luke nautičkog turizma prepoznate kao neuskладive s programima zaštite područja - zaštita ima apsolutni prioritet.

2. Ograničavanje izgradnje/razvoja luke nautičkog turizma – Zaštita vrijednih područja ima prioritet, ali dopušta ograničeni razvoj nautičkog turizma uz sve mjere opreza.

3. Razvoj postojećih luka nautičkog turizma – Radi unapređenja nautičkog turizma razvojem, proširenjem, redizajnom i uređenjem postojećih marina, privezišta i sidrišta - kapaciteti se koncentriraju na područja u kojima je ta aktivnost već zastupljena, čime se dio negativnih efekata izbjegava (npr. nestanak prirodnih staništa).

4. Izgradnja novih luka nautičkog turizma – Pod uvjetom da područje zadovoljava ekološke kriterije, te po načelu "čistih luka nautičkog turizma", dopušta se propisno prikupljanje, skladištenje i odlaganje svih vrsta produkata koji dolaze s brodova i objekata u LNT.“⁵³

Iz strategije vidimo da se u sljedećim godinama treba realizirati izgradnja novih 5 tisuća vezova u postojećim lukama, 5 tisuća vezova na novim lokacijama uravnoteženo raspoređenim duž hrvatske obale i otoka i 5 tisuća mjesta za smještaj plovnih objekata na kopnu. Prilikom planiranja izgradnje vezova u lukama potrebno je uvažiti trend dolaska velikih jahti koje postojeća infrastruktura nije u mogućnosti prihvatiti. Postavlja se pitanje kako pokrenuti županije da provedu usklađivanje svojih prostornih planova sa strategijom. Teret provedbi su i brojni privatni interesi koji su već poduzeli inicijative za rezervacije lokacija marina koje su u sadašnjim prostornim planovima, a od kojih se dobar dio teško može uskladiti sa strategijom.

⁵³Panžić, T.: Strategija nautičkog turizma, online: www.pomorskodobro.com/nauticki-turizam/strategija-nautickog-turizma.html, 1.6.2013.

5. INTEGRALNO UPRAVLJANJE OBALNIM PODRUČJEM

Obalna područja na Zemlji oduvijek su bila najgušće naseljeni prostori, tj. 60% svjetske populacije živi u obalnom pojasu, a broj se svakodnevno povećava. Resursi i pogodni uvjeti obalnih područja za život osnova su za brojne djelatnosti.

Integralno upravljanje obalnim područjima (IUOP) je dinamički proces održivog upravljanja i korištenja obalnih područja, uzimajući istodobno u obzir krhkost obalnih ekosustava i krajobraza, raznolikost aktivnosti i korištenja, njihovo međusobno djelovanje, pomorsku usmjerenost pojedinih aktivnosti i korištenja i njihov utjecaj na morske i kopnene dijelove.⁵⁴

Temelja značajka IUOP-a je upravljanje po ekosustavima, ali i cjelovito razumijevanje odnosa između obalnih resursa i utjecaja razvoja na gospodarstvo i okoliš tako da ne ugrožavaju obalne resurse. Značajan napredak u smislu IUOP-a postignut je 2008. godine usvajanjem Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjima Sredozemlja u Madridu. To je prvi međunarodno-pravni dokument kojim je uvedena obveza integralnoga upravljanja obalnim područjima, uzimajući u obzir prostorno planiranje, zaštitu okoliša i prirode, zaštitu kulturne baštine, kao i politiku održivoga razvoja. Protokol određuje temeljne ciljeve racionalnog planiranja, stabilnost i cjelovitost obalnih ekosustava, održivo korištenje prirodnih resursa, smanjenje utjecaja prirodnih rizika i usklađenost odluka.

U zahtjevima Protokola definirano je planiranje obalnoga područja u kojem treba uključivati oba njegova dijela, a linija odmaka, tj. gradnje utvrđuje se na minimalno 100 metara od utvrđene obalne linije. Obalni odmak mora biti propisan nacionalnim pravnim aktom i ne može biti delegiran na nižu razinu.⁵⁵ Jedan od bitnih zahtjeva je i provođenje postupka procjene utjecaja na okoliš kao i praćenje provedbe njegovih odredaba. Protokol predstavlja podlogu za unaprjeđenje zakonodavstva o razvojnom planiranju u zemljama potpisnicama Barcelonske konvencije i u Europskoj uniji, a stupio je na snagu 24. ožujka 2011. godine. Hrvatska je 21. siječnja 2008. godine potpisala Protokol, a u tijeku je proces ratifikacije.⁵⁶

5.1. Etape procesa integralnog upravljanja obalnim područjem

Integralno upravljanje obalnim područjem je nastao kao posljedica nepostojećeg upravljanja razvojem u obalnom području koji je vodio brojnim neželjenim posljedicama, među kojima i degradaciji obnovljivih resursa njihovim preopterećenjem, neravnopravnosti u raspodjeli troškova i koristi, te drugim oblicima zanemarivanja društvenog i ekološkog

⁵⁴ Kovačić, M., Komadina, P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, op.cit., str. 80.

⁵⁵ Studija procjene učinaka ratifikacije Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjima Sredozemlja na hrvatsko zakonodavstvo, MAP, Split, 2012. str.4

⁵⁶ Ibidem, str. 1.

aspekta razvoja. IUOP proces se u literaturi opisuje kao trajan proces koji počinje fazom pokretanja procesa, a potom ciklički prolazi kroz faze planiranja, provedbe i prilagođavanja IUOP plana.⁵⁷

Proces se najčešće pokreće kada se simptome degradacije okoliša više ne može ignorirati pa se tako nastoje riješiti postojeći problemi ili izbjeći mogući problemi. Osnovni cilj ovog segmenta IUOP procesa je prikupljanje i analiza informacija na osnovi kojih se može donositi odluka o pokretanju.

Planiranje u IUOP procesu može se definirati kao skup aktivnosti s ciljem ostvarenja željene usluge, tijekom nekog vremenskog razdoblja, u obalnom području. To je proces odlučivanja, koji podrazumijeva sposobnost analiziranja i predviđanja situacije u budućnosti s ciljem da se dođe do adekvatnog rješenja. Najčešće je sastavljen od četiri faze: pripremne aktivnosti, analize i predviđanja, definiranja ciljeva i strategija, integracije detaljnih planova. Proces planiranja uvelike ovisi o konkretnoj situaciji i njenom cjelokupnom političko-ekonomsko-društveno-kulturološkom segmentu. Planovi se donose na različitim razinama (međunarodni, nacionalni, regionalni, lokalni), a optimalni okvir mora biti izražen brojnošću i različitosti, brojem problema koji se pokušavaju urediti, brojem zainteresiranih strana, razinom neslaganja među njihovim interesima vodeći činjenicom da IUOP treba integrirati u već postojeći planerski kontekst.

Provedbeni dio IUOP procesa je posljednji segment koji se sastoji od provedbe planova, te praćenja i vrednovanja rezultata procesa. Faza provedbe svojevrsna je provjera kvalitete planiranja, a njezin uspjeh ovisi o političkim potporama na svim uključenim razinama, te osiguranim financijskim potporama. Ukoliko se želi postići da IUOP bude stalno poboljšavan i prilagođavan promjenama u okolini, važno je da se kontinuirano ostvaruju vidljivi pomaci, jer to osigurava daljnju predanost u provedbi plana kao strategije za postizanje održivog razvoja u obalnom području.

5.2. IUOP u Hrvatskoj

Prostor Republike Hrvatske ima prirodne očuvanosti i dobre preduvjete za gospodarski razvoj, a najveća prepreka uz nepovoljnu demografsku strukturu, neodgovarajuće zbrinjavanje otpada, ugrožavanje vrijednih prirodnih staništa je i proces litoralizacije, nedovoljno razvijena infrastruktura, tj. neplanski rast turizma kao i neučinkovito upravljanje pomorskim dobrom. Najznačajniji problemi obalnoga područja su dužobalno širenje gradova uz nekontroliranu urbanizaciju koja uzrokuje značajne promjene prirodne obalne crte. Karakteristična je iznad prosječna izgrađenost građevinskih zemljišta i ekstenzivno izgrađeni prostori bez infrastrukture s malim brojem stalnoga stanovništva. Uzroke masovno raširene nelegalne gradnje može se tražiti u sustavu prostornoga planiranja i dugotrajne procedure donošenja

⁵⁷ Škunca, O.: Pokretanje procesa integralnog upravljanja obalnim područjem Zadarske županije, Drypis, Vol.2, 2006., No.1.

planova. Problem u nekontroliranom rastu turizma leži u izgradnji privatnih kuća tzv. apartmanizaciji radi ostvarivanja profita, koja su najčešće na samoj obalnoj crti, ali i betonizaciji arhitektonsko neprilagođenih objekata. Drugim riječima, nekontrolirana izgradnja s vremenom se zaustavlja najgorim mogućim ishodom, a to je degradacija. Iz početka to je ekološki i društveni problem iz kojeg proizlaze ekonomske posljedice.

Nautički turizam je još nedovoljno ispitan, ali se zna da uzrokuje negativne posljedice kako na fizički okoliš, tako i na društveno okruženje u kojemu se događaju, zato ga treba planski razvijati vodeći računa o ispuštima otpadnih voda, neorganiziranim sidrištima koje imaju za posljedicu nestanak zaštićenih livada morske cvjetnice Posidonije⁵⁸, oštećenje morskoga dna i njegovih staništa. Iskustva, naime, pokazuju da brzi rast uzrokovan atraktivnošću resursa, ukoliko nije svjesno planiran i upravljan, vrlo brzo rezultira neželjenim posljedicama.

Sve nabrojene činjenice važna su polazišta koja se nameću kao najbolji put prema održivom razvoju. Obalna područja i zaštita osjetljivoga prirodnog i kulturnog naslijeđa prioritetni su nacionalni interesi mnogih zemalja. Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama propisuje se, između ostaloga, utvrđivanje granica pomorskoga dobra. Detaljni kriteriji i postupak utvrđivanja definirani su Uredbom o postupku utvrđivanja granice pomorskoga dobra (NN br. 08/04 i 82/05). Sukladno spomenutim odredbama, granicu pomorskog dobra utvrđuje Povjerenstvo za granice Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, na prijedlog Županijskog povjerenstva za granice. Ovim se odredbama definira i granica koja, na morskoj obali, obuhvaća pojas kopna širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda (SVVV). Taj pojas može biti i širi ili uži od zakonskoga minimuma.

Da bi se proces IUOP-a mogao kvalitetno provoditi, nužno je promišljeno upravljanje na svim razinama vlasti, a posebno na nacionalnoj, ali i suradnji lokalnih razina upravljanja, civilnoga društva i zainteresirane javnosti. Pravni okvir za uspješnu provedbu integralnoga upravljanja obalnim područjem u Hrvatskoj je ratifikacija Protokola o IUOP-u jer njegova primjena postaje pravno obvezujuća. Budući da je EU ratificirala Protokol, ulaskom Hrvatske u EU pravne stečevine postaju obvezujuće. Hrvatskim Zakonom o prostornom uređenju i graditeljstvu (čl. 48-51) uspostavljena je zona ograničenja gradnje:⁵⁹

- unutar zaštićenoga obalnog pojasa (ZOP-a) koji obuhvaća sve otoke, pojas kopna u širini od 1.000 m od obalne crte i pojas mora u širini od 300 m od obalne crte,
- u građevinskom području naselja, odnosno najmanje 70 m od obalne crte,

⁵⁸ Livade koje tvori Posidonia čine pravu malu biološku floru i faunu podmorja-jedan ekosistem. U njima žive, razmnožavaju se, love i skrivaju se nekoliko stotina vrsta algi i životinja.

⁵⁹ Marković, M., Škaričić, Ž.: Smjernice za integralno upravljanje obalnim područjem Dubrovačko-neretvanske županije, Dubrovnik, 2011., online: http://www.dunea.hr/web/images/stories/dokumenti/Coastance_-Smjernice.pdf, 25.5.2013.

- u izdvojenom građevinskom području izvan naselja u pojasu najmanje 100 m od obalne crte,

Stupanjem Protokola na snagu, Hrvatska preuzima obvezu da će izraditi strategiju integralnog upravljanja obalnim područjem, kao i planove i programe potrebne za njezinu provedbu koji su zasnovani na analizi postojećega stanja. Važno za stvaranje integralne razvojne politike je prvenstveno izrada razvojnih dokumenata u skladu s načelima IUOP-a, kojima se osigurava integracija prostornih i gospodarskih planova. Neće se mijenjati postojeći prostorni planovi i gospodarski programi, već će se donijeti niz metodoloških naputaka koji će osigurati da se postojeći dokumenti izrađuju uvažavajući i nadopunjavajući jedni druge.

Integralno upravljanje obalnim područjem je dinamički proces postizanja ciljeva ekološki održivog razvoja unutar ograničenja postavljenih fizičkim, socijalnim i ekonomskim uvjetima te pravnim, administrativnim i financijskim sustavom određenog obalnog područja. Takvo upravljanje se ne može postaviti automatski jednostranom odlukom, već je to koncept koji se zasniva na zreloom i odgovornom ponašanju svih zainteresiranih korisnika obalnog područja.

Veliku ulogu u što boljem razvitku obalnog područja imaju metode, sredstva i tehnike koje se kao instrumenti primjenjuju tijekom procesa integralnog upravljanja te potiču rast gospodarstva i očuvanje okoliša. Ti instrumenti omogućavaju sudionicima procesa potrebne podatke koji im pomažu pri donošenju odluka, a samo sudjelovanje javnosti treba biti kontinuirano, tijekom svih faza procesa integralnog upravljanja.

Ključ uspješnog provođenja integralnog upravljanja obalnim područjem leži u uspostavljanju veza među pojedinačnim razinama upravljanja te među aktivnostima raznih sektora unutar obalnog područja. Obalni i morski prostor ima mnoga prirodna ograničenja te ga treba kontrolirano trošiti, a razvoj planirati u granicama održivog razvoja.

6. POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA

Politika razvoja nautičkog turizma Hrvatske odvija se u dva dijela, odnosno dva osnovna razdoblja. Bolje rečeno radi se o dvije politike, dvaju političkih i gospodarskih sustava.⁶⁰

Prvi sustav razvoja razvijen je u bivšoj Jugoslaviji kao podsustav nacionalne politike razvoja gospodarstva i imala je jedno državno poduzeće ACY (Adriatic Club Jugoslavija). Izvori financiranja i kontrole su bili državni, a komercijalnih luka nautičkog turizma nije bilo.

Drugo razvojno razdoblje, od 1990. godine razvoj nautičkog turizma se razvija u potpunoj neizvjesnosti i razvojnoj nesigurnosti. Uspješno poslovanje marina i njihovo saniranje, 2005. godine dovelo je nautički turizam na predratni nivo. 2000. godine počinju se formirati udruženja marina, kruzera, chartera i skippera na državnoj razini, ali i zakona, pravilnika, uredbi i drugih dokumenata na temelju kojih se može odvijati razvoj nautičkog turizma. Izradila se je Strategija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, a država upravo završava s prvom fazom priprema za ubrzan razvoj.

Nautički sektor od 1995. do 2008. godine bio jedan od najpropulzivnijih sektora u hrvatskoj ekonomiji, a onda započinje njegova snažna stagnacija. U posljednje je četiri godine sagrađeno samo šest novih marina (Mandalina, Olive Island, Veli Rat, Seget, Novigrad) s oko 1000 vezova. Prodaja plovila u Hrvatskoj pala je tijekom 2009. godine za 80 posto. Uzroci stagnacije su mnogobrojni, a neki od njih su: izostanak Greenfield investitora, nepotpuna planska odnosno prostorna dokumentacija, sporost administracije, globalna kriza i recesija, preskupa koncesija te PDV na cijenu veza koji iznosi 23 posto, dok za turističku djelatnost iznosi 10 posto.

S obzirom na globalne ekološke, socijalne i gospodarske izazove politika održivog razvoja trebala bi se temeljiti na razvoju kvalitetne turističke ponude i konkurentnosti hrvatskog turističkog tržišta. Održivim razvojem turizma stvara se vrijednost za sve sudionike tržišta.

Hrvatska u gospodarskoj orijentaciji ističe turizam kao jedan od osnovnih prioriteta, a dosadašnji razvoj uz određena ulaganja utjecat će bitno na buduća kretanja. Nautički turizam rezultat je tendencija i dostignute razine gospodarskog rasta. U središtu pozornosti je tehnološki napredak i organizacija koje se u svom djelovanju prilagođavaju vanjskim i unutrašnjim činiteljima okruženja. To su prirodno-prostorno, socijalno-kulturno, pravno-političko i privredno okružje. Nautički turizam u svom razvoju, koji je u Hrvatskoj u usponu, ima priliku da, poštujući načela održivog razvoja, uspostavi organizacijsku strukturu koja će ne samo biti u funkciji održivog razvoja i zaštite okoliša, već i učinkovita kroz svoj poslovni proces. Održivi razvoj osnovni je cilj i svrha upravljanja obalnim gospodarstvom i

⁶⁰ Luković, T., Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str.276.

ekosustavom. Upravljanje obalnim razvitkom znači izgrađivati ekološki podobnu infrastrukturu i stalno poticati korisnike resursa na putu održivog razvitka.

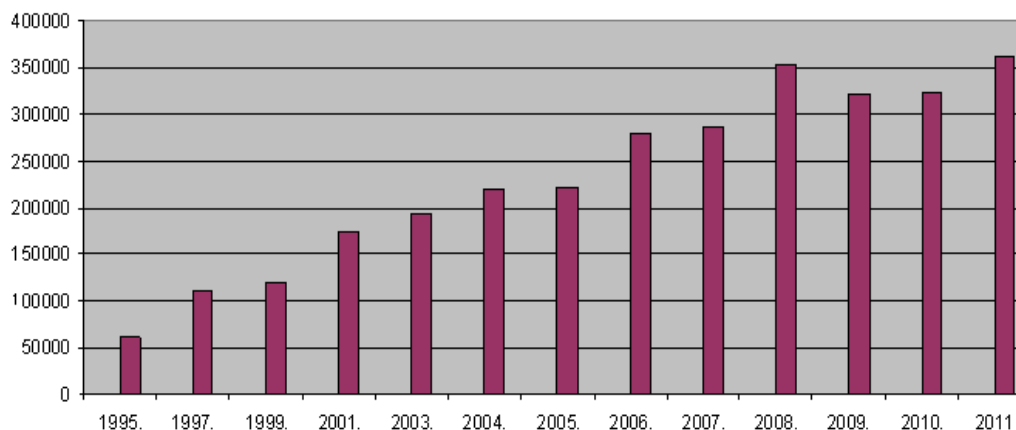
Nova dimenzija buduće nautičke stvarnosti prisutna je u dostignutom stupnju razvoja nautičkog turizma i nalazi se u stalnom procesu promjena. Nautičar ima nova saznanja, vrijednosne orijentacije i potrebe. Procesi, koji se pritom vode, temelje se na promjenama i novim oblicima nautičkih usluga, te se mogu sagledati kroz informatizaciju, individualizaciju i internacionalizaciju. Oblikovanje novih nautičkih potreba događa se uz prepoznatljiv utjecaj tradicionalne ponude, ali i velikih promjena.

Nove nautičke potrebe zahtijevaju ponudu prilagođenu nautičaru pojedincu, što znači uvažavanje marketinškog pristupa u oblikovanju organizacije nautičkog turizma ne zaboravljajući pritom da svako, pa i djelomično neodrživo korištenje može dovesti do fatalne iskorištenosti.

Važnost nautičkog turizma za gospodarstvo proizlazi iz prepoznatljivosti i relativno visoke konkurentnosti na svjetskom turističkom tržištu. Zato treba pokrenuti razvoj vezan za gospodarske djelatnosti, kao i povećavati vrijednosti objekata smještenih u blizini luka nautičkog turizma.

Nautički turizam ubraja se među najpropulzivnije grane turizma, koje imaju obilježja rekreacije. Nautički turizam predstavlja jednu novu socioekonomsku pojavu u hrvatskom društvu čija budućnost tek dolazi. Svojim višestrukim učincima pridonosi bogatijoj i svestranijoj kvaliteti življenja, urbanizaciji i uređenju površina, te ostvaruje niz drugih učinaka koji su posredno ili neposredno vezani za cjelovitu turističku humanizaciju prostora. Za Hrvatsku nautički turizam predstavlja novu gospodarsku razvojnu šansu posebno radi izuzetne atraktivnosti Jadranskog mora, otoka i obale. Istovremeno nautički turizam kao izazov krije u sebi opasnosti i stanovite rizike. Rast turističkog prometa posljednjih godina potvrđuje da je Hrvatska na putu da turizam postane aktivni generator razvoja gospodarstva što je vidljivo iz grafikona u kojem je prikazan broj uplovljavanja.

Grafikon 4: Broj uplovljavanja od 2005. -2011.



Izvor: Izradio autor prema Državnom zavodu za statistiku

Kako bi se povećale ekonomske koristi od turizma, neophodno je da se usvoji strategija turizma sa orijentacijom na nautički turizam, ali i činjenicom o zaštiti i očuvanju izvornosti našeg obalnog prostora, teritorijalnog mora i unutrašnjih morskih voda. Od izuzetne je važnosti organiziran upravni inspekcijski nadzor nautičkog turizma i pomorskog dobra Republike Hrvatske.

Nautičarima se ne može zabraniti sidrenje po raznim uvalama, ali bi se privatnim investitorima mogla omogućiti gradnja lučica u uvalama u kojima se trenutačno brodovi sidre bez kontrole. Projekt takvih lučica treba izraditi tek nakon iskazanog interesa općina ili gradova, nakon čega bi država koordinirala usklađivanje potencijalnog objekta sa županijskim prostornim planom.

U Hrvatsku posljednjih nekoliko godina uplovljavaju svjetski jetsetteri, hollywoodski glumci i milijarderi koji plove na mega jahtama, brodovima čija dužina prelazi 40 metara. No mogućnost njihova prihvata prema postojećim kapacitetima je malena pa postoji ideja, koja se uklapa u predviđenu strategiju, da se na nekoliko lokacija sagrade mega marine za prihvata takvih brodova (prijedlog: Rijeka, Pula, Zadar, Šibenik...). Pojačani interes za ulaganja u nautički turizam i izgradnju luka proizlaze iz njegove visoke stope rentabilnosti koji realiziraju visoku nautičko-turističku potrošnju po nautičaru i plovilu, u prosjeku dva puta veću od potrošnje tzv. klasičnih turista.

Važnost nautičkog turizma u poticanju razvoja kao i politika održivog razvoja temelji se na ulaganjima jer je povrat uloženog kapitala i do dva puta brži nego u ostalim granama turizma. Nautički turizam ima 180-210 dana poslovanja u godini, dovodi financijski jaču i kvalitetniju klijentelu, pa nije ni čudno da ima najviši i najjači učinak, tj. u najkraćem roku, mogao bi biti prvi konkurentni proizvod Hrvatske u svijetu.⁶¹

Studija o razvoju nautičkog turizma u RH trebala bi biti podloga za strategiju čiji je cilj uzdignuti hrvatski nautički turizam na europsku razinu, te od Hrvatske napraviti ekskluzivnu turističku destinaciju. Potražnja za vezovima ne smije biti jedino mjerilo u planu proširenja kapaciteta marina već treba kvalitetu i razinu usluga, a time automatski proizlazi i povećanje cijena.

Pomoću nautičkog turizma potiče se razvitak drugih gospodarskih grana i djelatnosti. Kroz potrošnju nautičara ostvaruju se brojni neposredni i posredni učinci na gospodarstvo zemlje u cjelini kao što su opći gospodarski razvitak, komunalna opremljenost, zaposlenost stanovništva, platna bilanca zemlje, društveni proizvod, nacionalni dohodak i sl. Neposredne ili izravne koristi od potrošnje nautičara imaju gospodarski subjekti kao što su: luke nautičkog turizma, turističko-ugostiteljska i trgovinska poduzeća, uslužne radnje, brodograđevna i broderska poduzeća i dr.

Jedan od svakako najvažnijih pokazatelja učinaka nautičkog turizma jest procjena njegovih direktnih gospodarskih učinaka. Budući da se do sada gospodarski učinci nautičkog

⁶¹ Dundović, Č., Kovačić, M.: Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka, op.cit., str.212.

turizma nisu sustavno i cjelovito prikupljali i pratili, do njihovih određenih procjena danas je moguće doći isključivo na temelju različitih statističkih i drugih izvora.

Tablica 10: Prihodi nautičkog turizma

PRIHODI NAUTIČKOG TURIZMA	2009.	2010.	2011.	Indeks 2009.-2011.
Ukupno	543 376	574 112	600 225	110,50%
Iznajmljivanje vezova	405 690	435 909	439 435	108,30%
Stalni	322 034	339 288	349 460	108,50%
Tranzitni	83 656	96 621	89 975	107,60%
Servisne usluge	46 533	49 949	56 939	122,40%
Ostali prihodi	91 153	88 254	103 851	113,90%

Izvor: Favro,S.: Dalmacija-Nebrušeni dijamant nautičkog turizma, online:

http://www.nacionalniforum.hr/UserDocsImages/pressCut_Dalmacija_2013/NACIONALNI%20FORUM%20-%20DALMACIJA%202013%20FAVRO.ppt, 1.6.2013.

Sukladno analizi statističkih i ostalih dostupnih podataka, može se zaključiti da manje od polovine plovila i jahti koje u ljetnoj sezoni plove hrvatskim dijelom Jadrana koriste vez u komercijalnim marinama, dok se većina plovila i jahti slobodno i neorganizirano sidri u prirodnim uvalama ili vezuje u prolaznim mjesnim lučicama. Glavni razlog tome su nedostatni kapaciteti marina u ljetnom periodu, što je naročito izraženo na otocima. Takozvani crni vezovi primjeri su neostvarenog prihoda koje ističe doc.dr.sc. Srećko Favro u 2012. godini ostvareno je 360.322 noćenja, a 700.000 je ostalo neostvareno. Od 25.07 do 10.08.2012. godine bilo je 30.000 plovila više nego što posjedujemo vezova iz čega zaključuje da je Hrvatska izgubila 26 milijuna eura, a posljednjih 20 godina to je gubitak od 300.000.000 eura.

Tablica 11: Broj vezova 1995-2012

1995.	1997.	1999.	2001.	2004.	2006.	2008.	2010.	2012
10.258	10.465	12.437	14.009	15.407	15.973	16.317	16.560	17.059

Izvor: Izradio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

U Republici Hrvatskoj trenutačno ima ukupno oko 35.000 vezova, a u taj broj uključeni su vezovi u nautičkim lukama vezovi u lukama otvorenim za javni promet, te sportskim lukama, a prosječno nas godišnje posjeti nešto više od 800 tisuća nautičara. Luke nautičkog turizma 2012. godine ostvarile su ukupan prihod od 660 milijuna kuna.⁶² Strategija predviđa u sljedećih 10 godina izgradnju novih 5.000 vezova u postojećim lukama, 5.000 vezova na novim lokacijama uravnoteženo raspoređenim duž hrvatske obale i otoka, te 5.000 mjesta za smještaj plovnih objekata na kopnu.

Tablica 12: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma (2004. -2012.)

Godine	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012
Ostvareni prihod (u mil. kn)	264,9	368,1	414,2	439,2	491,3	543,3	574,1	600	660

Izvor: Državni zavod za statistiku

Gospodarski učinci nautičkog turizma definiraju se na osnovu procijenjenog prihoda od ukupnog turizma, a prema procjenama, sudjeluje sa 10% . Nautički turizam iz godine u godinu u Hrvatskoj bilježi sve bolje rezultate što očitavamo iz tablice. Kroz razdoblje od 10 godina, sukladno projekciji rasta prometa u nautičkom turizmu te stopi rasta prihoda, ukupan prihod od nautičkog turizma očekuje se u iznosu od oko 15 milijardi kuna.

Zahvaljujući svojim prirodnim resursima i zemljopisnom položaju Hrvatska ima sve uvjete da privuče značajne količine europskih nautičkih resursa. Kao ograničenje daljnjem razvoju nautičkog turizma u budućnosti se može pojaviti nedostatak vezova. Budući razvoj nautičkog turizma treba planirati u suglasju s drugim dijelovima turizma, te primjenjivati sustav održivog razvoja. Daljnji razvoj treba se provoditi tako da se maksimalno koristite postojeći kapaciteti, te graditi novu korisnu infrastrukturu i istodobno razvijati zabavne sadržaje u blizini nautičkih baza.

Za nautički turizam može se reći da je najprofitabilniji i najperspektivniji turistički proizvod u Hrvatskoj s najboljom perspektivom razvoja koji, bez problema, može izaći na inozemno tržište. Iako za sadašnji broj plovila, koja pristaju u hrvatske marine i luke ima dovoljno sadržaja, grade se novi i opremljeniji nautički kapaciteti. Na svaki način Hrvatska ima sve resurse potrebne da postane nautička velesila, posebice kada je u pitanju individualni nautički turizam.

⁶² Državni zavod za statistiku 2012., 1.6.2013.

6.1. Zakonska regulativa održivog razvoja

Činjenice pokazuju da je neizbježno razraditi smjernice dugoročne politike zaštite uz prihvaćanje odgovarajućih pravila. Kako nautički turizam kao gospodarska aktivnost zadire u različite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, djelatnost smještaja plovila, iznajmljivanja plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a izgradnja osnovne nautičke infrastrukture (luke nautičkog turizma) uvjetovana je zahtjevima i propisima iz više područja, posebno iz područja prostornog uređenja, zaštite okoliša i sigurnosti, tako je njegova zakonska osnova i uređenost pokrivena cijelim nizom zakona.

U svijetu postoji čitav niz međunarodnih konvencija, ugovora, protokola standarda, a u nastavku navest ću samo neke koje daju pregled postojeće zakonske uređenosti nautičkog turizma:

- Pomorski zakonik (N.N. 181/04),
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03),
- Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (N.N. 110/04) ,
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (110/04) ,
- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (N.N. 90/05),
- Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (N.N. 23/04, 101/04),
- Pravilnik o brodicama i jahtama (N.N. 27/05),
- Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih športu i rasonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (N.N. 2/05, 34/05),
- Naredba o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice (N.N. 2/05) ,
- Zakon o lukama unutarnjih voda (N.N. 142/98, 65/02),
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje (N.N. 102/00),
- Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (N.N. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01,106/04),
- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (N.N. 11/97, 105/98, 38/99, 56/00, 106/00),
- Zakon o prostornom uređenju (N.N. 30/94, 68/98, 61/00, 32/02, 100/04),
- Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (N.N. 128/04).

Polazeći od činjenice da politika održivog razvoja polazi od prirodnog i gospodarskog bogatstva Republike Hrvatske, a to su more, obala i otoci, posebnu važnost imaju zakoni koji se odnose na područje prostornog uređenja i zaštite okoliša, a odnosi se na:

- Zakon o prostornom uređenju (NN 30/94, 68/98, 61/2000, 32/2002, 100/2004),
- Uredba o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (NN 128/04),
- Nacionalna strategija zaštite okoliša (N.N. 46/02).

U pripremi su: Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH; i Uredba o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. Osim ovih zakona i uredbi postoje i međunarodne konvencije i protokoli koji obvezuju Republiku Hrvatsku da čuvaju okoliš i zaštićuju područja od posebnog interesa. Zakonska regulativa održivog razvoja ima i poteškoće tj. nedostatak gornjeg reda limita vezova na Jadranu, sidrenje van propisanih mjesta, nelegalno iznajmljivanje plovila i dr.

6.2. Vizija i strateški ciljevi

Hrvatski nautički turizam ima brojna obilježja koja se mogu nazvati konkurentnim prednostima, ali i obilježja koja predstavljaju konkurentne nedostatke. Prirodno okruženje Hrvatske je ključna konkurentna prednost, a kronični nedostatak su kapaciteti (broj vezova i luka nautičkog turizma), sadržaj i razina kvalitete usluga koja nije u skladu sa zahtjevima tržišta. Iako prirodno okruženje i dalje osigurava visoki stupanj zadovoljstva, turisti nautičari nisu zadovoljni ponuđenim uslugama u odnosu na konkurenciju pa nam je ostvareni prihod na razini s mogućnostima. Promjene na globalnom tržištu zahtijevaju kontinuirano prilagođavanje svih prisutnih organizacija kako bi došlo do uspješnog tržišnog razvoja.

Nautički turizam razvija se kontinuirano visokim razvojnim stopama u svim zemljama. Mnogo je činitelja koji uvjetuju specifičnu strategiju razvoja. Hrvatska obala, kao treća obala po veličini na Mediteranu iza Grčke i Italije, u svim strateškim dokumentima ima karakter velikog gospodarskog potencijala, ali često ostaje samo razvojna vizija. Hrvatska je sredozemna zemlja s razvedenom obalom i otocima po čemu je prepoznata u svijetu, a posljednjih godina u RH bilježi se značajan porast prometa i prihoda, izgrađuju se novi kapaciteti i donose se određeni planovi razvoja što predstavlja značajniji faktor u gospodarstvu. U Hrvatskoj se preko 80% turističkog prometa ostvaruje na obalama otočkog i kopnenog dijela Jadrana.

Marina Slano je prva investicija u nautičkom turizmu u razdoblju od 2013. do 2020. godine, u periodu u kojem se prema Strategiji razvoja turizma u Hrvatskoj planira sagraditi

15 tisuća novih vezova u desetak novih marina.⁶³ Marina će moći primiti 200 plovila od 11 do 25 metara, a radovi na gradnji ove marine trebali bi početi u ljeto ove godine. Procjenjuje se da će se u sljedećih sedam godina u razvoj unapređenja luka nautičkog turizma, sektora od kojeg Vlada ima velika očekivanja, uložiti oko 552 milijuna eura. Čak 475 milijuna eura potencijal je investicija za gradnju vezova u novim, ali i postojećim marinama. Osim marine Slano, uskoro bi se trebalo krenuti u projekt gradnje privezišta u Rijeci dubrovačkoj gdje bi se moglo vezati 45 megajahti. U Ministarstvu turizma nadaju se da će Hrvatsku do 2020. godine pretvoriti u najpoželjniju yahting destinaciju na Sredozemlju. U sljedećih sedam godina od Hrvatske se želi stvoriti meka za manje, ali i najluksuznije brodove.

Tablica 13: Usporedba postojećih vezova, novo planiranih vezova po prostornim planovima - P.P. i novo planirani vezovi po SRNT

ŽUPANIJA	VEZOVI					
	Postojeći	Novo planirani po P.P.	Novo planirani po SRNT	Novo planirani po SRNT		
				Od toga lučice	Od toga suhe marine	Od toga marine
Istarska	4.951	14.430	2.500	600	1.300	600
Prim.-goran.	5.088	3.100	1.640	650	400	590
Ličko-senjska	0	1.650	910	400	0	510
Zadarska	4.738	1.800	1.250	400	550	300
Šib.-kninska.	4.385	2.140	2.250	450	1.050	750
Split.-dalmat.	2.732	3.185	2.950	500	1.200	1.250
Dub.-neretv.	919	7.350	3.500	2.000	500	1.000
UKUPNO	22.813	33.655	15.000	5.000	5.000	5.000

Izvor: Izradio autor prema: Studija i strategija razvoja nautičkog turizma RH, Zagreb, 2008. online: http://www.mint.hr/UserDocsImages/081224-61_01.pdf, 2.6.2013.

Prema Strategiji, nove bi se marine trebale graditi na prostoru nekadašnjih vojnih objekata, u industrijskim pogonima i zonama, ali i na državnom i privatnom zemljištu u

⁶³ Mamić, T.: „Vladin plan za ACI: Želimo postati destinacija broj 1 na Mediteranu!“, online: <http://www.jutarnji.hr/vladin-plan-za-aci--zelimo-postati-destinacija-broj-1-na-mediteranu-/1087307/>, 2.6.2013.

sklopu greenfield projekata.⁶⁴ Tako bi nove marine mogle uskoro osvanuti u Rijeci, Splitu, Prevlaci, Novigradu, Trogiru, Puli, Novom Vinodolskom, Orebiću, Vela Luci, Dragoneri, Stonu, Visu.⁶⁵ No da bi se sve to ostvarilo, potrebno je uskladiti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Prije svega oko skraćivanja procedure utvrđivanja granica morskog dobra, kvalitetnijeg rješavanja problematike koncesija na pomorskom dobru, definiranju područja ograničene plovidbe zbog utjecaja na morski okoliš, ali i urediti sustav naplate, usluge i cijene sidrišta.

Tablica 14: Osnovni pokazatelji razvijenosti pet najvažnijih mediteranskih zemalja u nautičkom turizmu

Zemlje	Ukupno stanovnika u milijunima	BND po stanovniku (u eurima)	Duljina obale s otocima (u km)	Broj kategoriziranih marina za nautički turizam	Broj komercijalnih vezova	Broj vezova na 1 km obale	Kilometara obale na jednu marinu
Španjolska	40	22	5,2	245	80,061	15,4	21,2
Francuska	60	27,5	550	99	64,71	117,7	5,6
Italija	60	26,8	8,5	478	167,875	19,8	17,8
Grčka	11	19,9	13,676	63	12,797	0,9	217,1
Hrvatska	4,5	10,7	5,835	83	15,407	2,6	70,3

Izvor: Luković, T., Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str.209.

U tablici se uočava da zasićenost obale Mediterana marinama nije ravnomjerno raspoređena. Grčka je s 13.676 km obale ostala najnerazvijenija u nautičkom turizmu, a Španjolska i Italija dosegle su stupanj zasićenosti svojih obala marinama na granici održivoga razvoja. Hrvatska s prosjekom od 70,3 km između dvije marine ima velike mogućnosti daljnjega razvoja.

U daljnjem razvitku nautičkog turizma nužno je optimizirati elemente marketinškog stava i kvalitetno unaprijediti turistički proizvod tako da se kreira prepoznatljiv imidž. Na temelju utvrđenih strateških ciljeva u daljnjem turističkom razvitku potrebno je poboljšati poslovne rezultate, povećati konkurentnost, nadvladati slabosti i efikasno prezentirati sve

⁶⁴ Greenfield ulaganja tehnički izraz kojim se označava izravno ulaganje, u pravilu stranog kapitala. Riječ je o ulaganju kapitala koje rezidenti jedne države ostvaruju u inozemstvu. To može biti ulaganje u osnivanje vlastitog poduzeća (npr. novog trgovačkog društva), ulaganje u osnivanje zajedničkog poduzeća (npr. osnivanje mješovitog društva) ili osnivanje odnosno otvaranje podružnice (filijale).

⁶⁵ Ibidem

vlastite potencijale, ali i pratiti promjene u svjetskoj potražnji i tako se prilagođavati. Razvoj nautičkog turizma treba sagledati kao pokretača svekolikog razvoja otoka i priobalja, ali i cijele države, jer nautički turizam potiče razvoj širokog kruga djelatnosti: razvoj trgovine, proizvodnje, poljoprivrede, prometa, školstva, uslužne djelatnosti, komunikacije, zdravstva, zaposlenosti i mnogih drugih. Razvoj nautičkog turizma, osim što podiže standard stanovništva, ubrzava uključenje Hrvatske u europsko tržište.

6.3. Tržišna koncepcija

Nautički proizvod obilježavaju, u prvom redu, izuzetan prirodni resurs prostranog akvatorija, razvedenih obala i lijepog krajolika te čistog mora, a također i doživljaj bogate kulturne baštine, wellnessa, sporta i blago avanturističkih aktivnosti. Hrvatska ima izvrsnu dostupnost, dobro je pokrivena lukama nautičkog turizma, raspoložive marine dobro su opremljene. Predviđenim ulaganjem u narednim godinama i izgradnjom novih objekata dobit će se proizvod za koji procjenjuje visok potencijal i daljnji razvoj.

Tržišni koncept razvoja nautičkih luka usmjeren je na model organizacije luka nautičkog turizma kao dioničkog društva u privatnom vlasništvu ili holdinga. Cilj uspješnog poslovanja nautičke luke je dugoročno ostvarivanje profita. Privatni poduzetnici trebaju težiti da angažmanom svih svojih poduzetničkih sposobnosti stvore uspješan model organizacije luke nautičkog turizma. Posebice je važno ulaganje u inovativni i upravljački aspekt poslovanja. Poslovni uspjeh i kvalitetna usluga zavisi od osobne umješnosti poduzetnika i izobrazbe kadrova. Poboljšanje i održavanje visoke razine usluga u nautičkom turizmu uvjet je dobrog i uspješnog poslovanja.

Najprikladnije, te ekonomski najopravdanije marine su marine koje imaju kapacitet od 200 do 400 vezova u moru (max do 600). Takve marine lakše pronalaze fleksibilne načine prilagođavanja specifičnostima poslovanja i usklađivanju troškova s prihodima.

Potražnja za nautičkim turizmom raste pa dolazi do određenih kvalitativnih promjena:⁶⁶

- povećava se potražnja za duljim vezovima, i to ponajprije u segmentu plovila duljine 12-15 metara, duljih od 15 metara, kao i duljih od 20 metara (tzv. 'mega jahte'),
- povećava se potražnja za višednevnim kružnim putovanjima,
- potražnja za charterom,
- broj tranzitnih uplovljavanja u marine raste,
- češće se koriste servisne usluge (naročito porast specijaliziranih usluga što odgovara tehnički usavršenijim plovilima),
- češće se koriste ugostiteljski i zabavni sadržaji u marini.

⁶⁶ Strateški marketinški plan turizma Kvarnera 2009-2015., Institut za turizam, Zagreb, 2009., online: <http://www.kvarner.hr/docs/kvarner2011HR/documents/3/1.0/Original.pdf>, 30.5.2013.

Iz svega toga proizlazi daljnja tržišna koncepcija, koja mora odgovoriti odgovarajućom kvalitetom. Intenziviranjem izgradnje nautičkih centara sve više se pojavljuje problem zaštite okoliša i uređenja prostora. Marine su prepune brodova, pa se može pretpostaviti da ni dvostruki broj od sadašnjeg ne bi zadovoljio sve veću rastuću potražnju za vezovima. S tim u svezi predloženi su prioritetni lokaliteti za luke nautičkog turizma i to proširenjem kapaciteta već afirmiranih marina, kao i izgradnja na novim lokacijama.

6.4. Globalni trendovi u nautičkom turizmu

Tržište nautičkog turizma ubrzano raste, porast broja sudionika na tržištu, velika konkurencija, porast ukupnog broja plovila, osobito velikih jahti nameće akutni nedostatak odgovarajućih vezova. Javljaju se novi segmenti i ciljna tržišta, izgrađuju se nove marine širom svijeta, a mnoge etablirane lokacije proširuju svoje kapacitete. Veličina plovila igra ključnu ulogu u segmentaciji nautičkog turizma (tržište megajahti se u zadnjih deset godina povećalo za gotovo 4 puta) iz čega proizlazi potražnja za super-lukama i ostalim vrstama prihvatnih kapaciteta prikladnih za vezivanje megajahti. U svijetu se otvaraju brojne suvremene marine primjenom najnovijih dostignuća u izgradnji i ponudi atraktivnog sadržaja.

Megajahte su za Jadran, kao bogato elitno tržište potražnje nautičkog turizma, relativna novost. Na svijetu ih plovi više od 15.000, a svake se godine izgradi oko 750 novih. Oko broja koliko ih plovi Mediteranom stavovi nisu posve usklađeni. Po nekim izvorima, to je oko 2.000 megajahta, a proteklih godina Jadran je posjetilo njih oko 400. Posve neprovjereno i neistraženo, upozorava se na velike mogućnosti zarade u marinama ako se prihvaćaju megajahte i na potrebu novih vezova za njih. Sve se to pretvara u euforiju, u smislu: „Hrvatska gubi veliki priliku.“⁶⁷

Provelo se je istraživanje na novoizgrađenom vanjskom gatu, dugom 390 m, u marini Frape, koji je određen za megajahte. Sučelili su se s dvije strane gata i napravili slijedeći izračun:

Tablica 15: Izračun ostvarenja dobiti u uvjetima pune kapacitiranosti marine Frape s obzirom na njezine instalirane kapacitete, obračun prema metodi prebacivanja ukupnih troškova

	Izračun dobiti
Standardne jahte	3.120 eura + 4 jahte na 60 m unutarnje strane vanjskog mola + 7 jahta na vanjskoj strani mola = 3.120 eura + 114.4 eura = 3.234,4 eura
Megajahte	386 eura + 10 gatova x 2 strane x 1 jahta = 386 eura + 1.544 eura = 1.930 eura
ZAKLJUČAK	Iz ovog izračuna vidljivo je da je posao s megajahtama u marini Frapi neisplativ u usporedbi s poslom sa standardnim jahtama

⁶⁷ Luković, T.: Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako, op.cit., str.285.

Tablica 16: Izračun jamstvenoga priloga po jedinici izračuna „jedna strana gata“

	Prosječne jahte na jednoj strani gata		Megajahte na jednoj strani gata	
	Jedinična cijena	Ukupno prihoda	Jedinična cijena	Ukupno prihoda
Cijena usluge (u eurima)	72 / 1080		264 / 264	
Broj jahta	15		1	
Proporcionalni troškovi (u eurima)	60	900	202	202
Jamstveni prilog (u eurima)	12	180	62	62
Raspodjela koncesije za pomorsko dobro	1,6	24	1,6x2,6=4,2	1,6x2,6=4,2
Dobit (u eurima)	10,4	156	57,8	57,8

Tablica 17: Izračun jamstvenog priloga po jedinici izračuna „obje strane vanjskoga mola“

	Prosječne jahte na obje strane glavnoga mola (100 + 60m)		Megajahte na obje strane glavnoga mola (100 + 60m)	
	Jedinična cijena	Ukupno prihoda	Jedinična cijena	Ukupno prihoda
Cijena usluge (u eurima)	72 / 792		264 / 1320	
Broj jahta	11		5	
Proporcionalni troškovi (u eurima)	60	660	202	1,01
Jamstveni prilog (u eurima)	12	132	62	320
Raspodjela koncesije za pomorsko dobro	1,6	17,6	1,6x2,6=4,2	21
Dobit (u eurima)	10,4	114,4	57,8	289

Izvor: Luković, T.: Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako, op.cit., str.286.-287.

Poslovanje s megajahtama nije apsolutno profitabilnije nego ono s običnim jahtama, a istraživanja koje se provelo na vanjskom gatu marine Frape određenom za megajahte, potvrdio je isplativost, ali samo u marinama koje su na svojem početku, projektima i sustavom poslovanja, usmjerene na to. Izračunom se potvrđuje da se ne smijemo opredijeliti samo za prihvata megajahti, već on mora biti kombiniran iz prvenstvenog razloga, zato što to zahtjeva tržište.

6.5. SWOT analiza hrvatskog nautičkog turizma

O turizmu govore brojne znanstveno relevantne činjenice: statističke, kvalitativne, prostorne, geografske, psihološke i dr. Navedene činjenice pokazuju oblik i strukturu turizma, razvitak i tendencije. Najviše informacija o sadržaju pojedinog oblika turizma daje nam statistička definicija, čiji je glavni kriterij promjena mjesta boravka, a na osnovu tog kriterija prikupljaju se informacije. Statistika ne registrira sve pojavne oblike i njihove sadržaje. Podatke o turističkim kretanjima prikupljaju se skoro u svim zemljama.

Pregledavajući SWOT analize za turizam Hrvatske dobivamo sliku stanja i perspektive razvoja nautičkog turizma.⁶⁸ Analiza stvara osnovu za daljnji razvoj Hrvatske, ne samo kao resursnu osnovu, već i kao turističku suprastrukturu ljudi i običaja, prometne infrastrukture, geografskog položaja i dr.

Rezultati SWOT analize pokazali su da Hrvatska ima prednosti i nedostatke, kao i prilike i prijetnje što je vidljivo iz priloga. Zajednički rezultati ukazuju na karakteristike koje se moraju uzeti u obzir kao polazna osnova razvoja strategije nautičkog turizma. Prema tim rezultatima osnovne prednosti naše obale za razvoj nautičkog turizma dominantno se zasnivaju na prirodnim resursima, mogućnostima razvoja i sigurnosti. Nedostaci koji ograničavaju razvoj nautičkog turizma sagledavaju se kroz nedovoljne kapacitete i ponudu luka nautičkog turizma, jaku sezonalnost i (ne)kvalitetu usluga.⁶⁹ Prilike su u bržem razvoju, ulasku u Europsku uniju i razvoju infrastrukture. Prijetnja u nautičkom turizmu je ekologija i održivi razvoj.

⁶⁸ SWOT analiza je jedna od instrumenata kojima se manager može poslužiti u kreiranju strategije. Ovo je kvalitativna analitička metoda koja kroz 4 čimbenika nastoji prikazati snage, slabosti, prilike i prijetnje određene pojave ili situacije. Međutim, treba uzeti u obzir da se radi o subjektivnoj metodi.

⁶⁹ Luković, T., Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 311.

ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska ima jednu od najljepših i najrazvedenijih obala s više od tisuću otoka, koja je ekološki očuvana, a svojom blagom mediteranskom klimom privlači turiste tijekom cijele godine. Postaje sve snažnije europsko i svjetsko turističko središte i jedna je od rijetkih zemalja s obzirom na recesiju u kojoj nije zabilježen pad turističkog prometa u zadnjih nekoliko godina.

Nautički turizam jedan je od najbrže rastućih segmenata maritimnih djelatnosti koji se u svijetu počinje masovno razvijati, a njegovo značenje i ekonomska snaga uočavaju se osamdesetih godina. Do 1980. g. Hrvatska je imala neznatnu nautičku ponudu koja je raspolagala s oko 2.100 komercijalnih nautičkih vezova i 12 marina. Nautički turizam od 1995. do 2008. godine bio jedan od najpropulzivnijih sektora u hrvatskoj ekonomiji, a zadnje četiri godine sagrađeno je šest novih marina s oko 1000 vezova. Nautički turizam u 2012. godini Hrvatskoj je donio 660 milijuna kuna, što je 10% više nego 2011. godine. U 62 hrvatske marine ima 17.454 veza, a na vez u njima čeka nekoliko tisuća stranih brodova, što je jedan od rijetkih slučajeva da je u turizmu potražnja veća od ponude pa Hrvatska ima veliku perspektivu i mogućnost razvoja.

Polazeći od sadašnjeg stupnja razvoja, postojeće infrastrukture, demografske prognoze i prirodnih uvjeta osigurat će se dugoročan rast pozitivnih efekata, kao i gospodarski rast. Nacionalna strategija nautičkog turizma temelji razvoj na očuvanju prirodnog i kulturnog bogatstva, na razvoju kvalitete, tržišnog pozicioniranja, ali i na povećanju kapaciteta kroz koje će se valorizirati resursi koji predstavljaju daljnji razvoj. Turizam je jedan od najvažnijih pokretača razvoja gospodarstva u svijetu.

Republika Hrvatska neosporivo raspolaže izuzetnim prirodnim resursima, kao i vrlo atraktivnom povijesno-kulturnom baštinom. Međutim, danas još uvijek ima nedovoljno neiskorišteni potencijal, a pravilno pozicioniranje na konkurentnom turističkom tržištu uz praćenje suvremenih trendova kroz koje se identificiraju kretanja potražnje, nove tržišne prilike, područja mogućih ulaganja i infrastrukturne potrebe, politika održivog razvoja nautičkog turizma zauzet će zavidne rezultate. Postojeći organizacijski modeli kao i strategija razvoja omogućava kvalitativni i kvantitativni razvoj, a njegova usmjerenja potaknut će gospodarski rast, prosperitet države, čime se stvara osnova za poboljšanje kvalitete života kako svjetskog tako i lokalnog stanovništva. To je složeni sustav koji uvjetuje stvaranje regulatornog okvira budućega turističkoga razvoja.

Nautički turizam razvija se kontinuirano visokim razvojnim stopama, pa je svrha i cilj istraživanja nautičkog turizma ukazati na karakteristike održivog razvoja analizirajući prednosti i nedostatke kako bi iskoristiti sav svoj potencijal i time doveli Hrvatsku u red vodećih turističkih zemalja. Hrvatska obala je jedinstvena i prepoznatljiva u svijetu. Unatoč brojnim prirodnim prednostima hrvatski nautički turizam još nije zauzeo pripadajuće mjesto na tržištu.

Budući razvitak nautičkog turizma u Hrvatskoj treba promatrati kroz stvaranje okvira za ravnotežu ekonomskog napretka i održivosti razvoja, ali i valorizaciju kroz dugoročno planirane sustavne mjere čime bi se stvorili uvjeti za poboljšanje gospodarske slike hrvatskoga jadranskog prostora. Iako je izražena dinamika razvoja nautičkog turizma, rezultati nisu na zavidnoj visini što se može uočiti iz usporedbe s ostalim zemljama na Sredozemlju. Hrvatska ima manjak nautičkih luka i vezova, a velik broj uplovljavanja, pa dolazi do tkz. crnih sidrenja na kojima se gubi i do 26 miliona eura godišnje.

Potražnja za nautičkim turizmom raste, dolazi do novih trendova kojima se povećava potražnja za duljim vezovima (charter i cruising). Konkurencija, porast ukupnog broja plovila, osobito velikih jahti nameće akutni nedostatak odgovarajućih vezova. Javljaju se novi segmenti i ciljna tržišta, izgrađuju se nove marine širom svijeta, a mnoge etablirane lokacije proširuju svoje kapacitete. Veličina plovila igra ključnu ulogu u segmentaciji nautičkog turizma (tržište megajahti se u zadnjih deset godina povećalo za gotovo 4 puta) iz čega proizlazi potražnja za super-lukama i ostalim vrstama prihvatnih kapaciteta prikladnih za vezivanje megajahti.

Izgradnja turističke nautičke infrastrukture dugoročnog je karaktera, a kvalitetno planiranje prostora jedan je od najvažnijih preduvjeta za dugoročan i održiv razvoj turizma. Prostor u užem i širem smislu osnovna je pretpostavka za dolazak i boravak gostiju, a istovremeno je faktor razvoja destinacije. Integralno planiranje razvoja prostora osnovni je uvjet uspješnog dugoročnog funkcioniranja turističke destinacije. Prostorni planovi su jedan od temeljnih dokumenata razvoja jer uspostavljaju ravnotežu između smještaja, prometa, komunikacija i ostalih usluga, a da se pritom zaštite atraktivni resursi na kojima se turistički razvoj temelji. Prilikom izrade planova potrebno je voditi računa o održivom razvoju, zaštititi obalnog i morskog okoliša. Razvoj turizma Hrvatske mora se oslanjati na prostorne planove kao ključne provedbene dokumente kako bi adekvatno iskoristila prostor. Na temelju specifičnih prirodnih i kulturnih karakteristika, a sukladno zakonskim odredbama treba odrediti koja će vrsta nautičke luke optimalno iskoristiti raspoložive resurse. Strategija razvoja definirana je kroz viziju, ciljeve i mjere razvoja, a geografski položaj, veličina i kapaciteti temelji su uspješnog i kvalitetnog razvoja. U razvoju treba maksimalno iskorištavati postojeće kapacitete za vezove u lučicama i lukama, a za izgradnju novih objekata određivati lokacije koje su manje atraktivne za ostale vrste turizma, a u skladu s održivim razvojem i ekološkim standardima koji zadovoljavaju uvjete za izgradnju marine ili lučice. Novoizgrađene marine svojim višestrukim učincima pridonose kvaliteti življenja, urbanizaciji i uređenju površina, te nizu drugih učinaka, koji su posredno ili neposredno vezani za cjelovitu turističku humanizaciju prostora. Svjesni činjenice da ljudske aktivnosti ponekad ostavljaju nepovratnu štetu na okolišu, prostorno planiranje treba biti jedan od temeljnih općinskih aktivnosti uspostave ravnoteže između zahtjeva za izgradnju i očuvanja prostora za buduće generacije.

Hrvatska je poznata po iznimnoj ljepoti, sačuvanosti flore i faune, a sa postojećom infrastrukturnom opremljenošću, kvaliteti ukupne nautičke ponude, nedvojbeno ima sve pretpostavke za daljnji kvalitetan i konkurentan razvoj nautičkog turizma pod uvjetom da u budućnosti ne ugrozi osnovnu prirodnu razvojnu osnovu.

Hrvatska je tradicionalno turistički orijentirana zemlja, prepoznata kao atraktivna destinacija nautičkog turizma koji bilježi iznadprosječan i kontinuiran rast potražnje, te stoga Strategija razvoja nautičkog turizma RH iskazuje viziju hrvatskog nautičkog turizma kao vodećeg na Mediteranu, predviđajući do 2019. godine povećanje kapaciteta, odnosno predviđa u sljedećim godinama izgradnju desetak novih marina i 15.000 vezova, a ukupan prihod od nautičkog turizma očekuje se u iznosu od oko 15 milijardi kuna. U Republici Hrvatskoj trenutačno ima ukupno oko 35.000 vezova, a u taj broj uključeni su vezovi u nautičkim lukama, vezovi u lukama otvorenim za javni promet, te sportskim lukama, a prosječno nas godišnje posjeti nešto više od 800 tisuća nautičara.

LITERATURA

Knjige:

1. Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokom, Split, 2002.
2. Dundović, Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003.
3. Dundović, Č., Kesić, B., Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2001.
4. Favro, S., Kovačić, M., Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Prostorna obilježja hrvatskog jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma, Ogranak matice hrvatske, Split, 2010.
5. Kovačić, M., Komadina, P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, Pomorski fakultet Rijeka, 2011.
6. Luković, T., Gržetić, Z.: Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
7. Luković, T., Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
8. Šamanović, J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

Članci, studije i strategije

1. Dundović, Č., Kovačić, M.: Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004., Vol.42., No.1.
2. Gračan, D., et al: Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu, Pomorski zbornik, Rijeka, 2006., Vol.44., No.1.
3. Koboević, Ž., et al: Održivi razvoj i integrirano upravljanje obalnim područjem – procesi uspješne zaštite obalnog mora, Naše more, 2012, Vol. 59., No.3-4.
4. Kovačić, M.: Specifičnosti razvoja luka posebne namjene u Primorsko – goranskoj županiji, Pomorski zbornik, Rijeka, 2002., Vol.40., No.1.
5. Luković, T., Bilić, M.: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvitka, Naše more, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2004., Vol.54, No.3-4
6. Luković, T. Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Zagreb, 2007., Vol.58., No.11.
7. Luković, T.: Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako?, Naše more, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2012., Vol.59., No.5-6.

8. Luković, T., Šerić, N.: Strateški razvoj i promjene legislative nautičkog turizma Hrvatske, Pomorstvo, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2009., Vol.23., No.2.
9. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2019., Ministarstvo Hrvatske, Zagreb, 2008.
10. Studija i strategija razvoja nautičkog turizma RH, Zagreb, 2008. online: http://www.mint.hr/UserDocsImages/081224-61_01.pdf
11. Studija procjene učinaka ratifikacije Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjima Sredozemlja na hrvatsko zakonodavstvo, MAP, Split, 2012.
12. Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007.
13. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006.
14. Škunca, O.: Pokretanje procesa integralnog upravljanja obalnim područjem Zadarske županije, 2006., Drypis, Vol.2, No.1.

Internet izvori:

1. Adriatic Croatia International Club, online: <http://www.aci-club.hr/hr-hr/aci/o-nama>
2. Blažević, I.; „Nautički turizam“, online: <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1871>
3. Državni zavod za statistiku 2012.
4. Favro, S.: Dalmacija-Nebrušeni dijamant nautičkog turizma, online: http://www.nacionalniforum.hr/UserDocsImages/pressCut_Dalmacija_2013/NACIONALNI%20FORUM%20-%20DALMACIJA%202013%20FAVRO.ppt
5. ISO 14001, online: http://www.bureauveritas.hr/wps/wcm/connect/bv_hr/Local/Home/bv_com_serviceSheetDetails?serviceSheetId=14441&serviceSheetName=ISO+14001
6. Mamić, T.: „Vladin plan za ACI: Želimo postati destinacija broj 1 na Mediteranu!“, online: <http://www.jutarnji.hr/vladin-plan-za-aci--zelimo-postati-destinacija-broj-1-na-mediteranu-/1087307/>
7. Marina Frapa, online: http://www.croatiasailingexperience.com/hrv/sailing/baza/marina_frapa.asp
8. Marković, M., Škaričić, Ž.: Smjernice za integralno upravljanje obalnim područjem Dubrovačko-neretvanske županije, Dubrovnik, 2011., online: http://www.dunea.hr/web/images/stories/dokumenti/Coastance_-Smjernice.pdf
9. Marušić, E.: „Plovila u nautičkom turizmu, online: <http://www.pfst.hr/old/data/materijali/5%20Plovila%20%20NT.pdf>
10. Nautica, „Hrvatskom charteru dobro ide?“, online: <http://www.ijedrenje.com/novost/hrvatskom-charteru-dobro-ide/4497>

11. Panzić, T.: „Sigurnost – Nautički turizam“, online:
<http://pomorskodobro.com/hr/nauticki-turizam/sigurnost-i-nauticki-turizam.html>
12. Panzić, T.: Strategija nautičkog turizma, online: www.pomorskodobro.com/nauticki-turizam/strategija-nautickog-turizma.html
13. Poslovna izvješća ACI – a za 2002. i 2003.
14. Strateški marketinški plan turizma Kvarnera 2009-2015., Institut za turizam, Zagreb, 2009., online:
<http://www.kvarner.hr/docs/kvarner2011HR/documents/3/1.0/Original.pdf>, 30.5.2013.
15. „Tomas nautika jahting 2012“, Zagreb, 2013., online:
<http://www.iztg/UserFiles/File/Tomas-Nautika-Jahting-2012-18-02-2013-zanovinare.pdf>
16. Turizam, informatika i menadžment, Visoka škola za turistički menadžment u Šibeniku, Vol.1/4, online: http://www.vus.hr/TIM/Vol1_4.pdf
17. Udruga Lijepa naša, online: <http://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava>

Pravni akti:

1. Pravilnik o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN, 1999., No.142.
2. Pravilnik o vrstama i kategorizaciji plovnih objekata nautičkog turizma, NN, 1997., No.11.
3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, 2009., No.38.

POPIS TABLICA

Tablica 1: Pokazatelji razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.....	7
Tablica 2: Broj i struktura u moru prema dužini plovila u Hrvatskoj u razdoblju 1980.- 2010.godine	7
Tablica 3: Nautički kapacitet najsnažnijih svjetskih zemalja za 2004. godinu	9
Tablica 4: Broj plovila za koje je korišten vez u moru u Hrvatskoj prema zastavi plovila u razdoblju 1980-2012. godine	11
Tablica 5: Europska obala Mediterana – kvalitetne marine	12
Tablica 6: Usporedba s konkurencijom	13
Tablica 7: Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj po županijama u 2012. godini	18
Tablica 8: Razvrstavanje je od 1990. do 2008.....	19
Tablica 9: Broj plaža i marina s Plavom zastavom	31
Tablica 10: Prihodi nautičkog turizma	45
Tablica 11: Broj vezova 1995-2012	45
Tablica 12: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma (2004. -2012.)	46
Tablica 13: Usporedba postojećih vezova, novo planiranih vezova po prostornim planovima - P.P. i novo planirani vezovi po SRNT.....	49
Tablica 14: Osnovni pokazatelji razvijenosti pet najvažnijih mediteranskih zemalja u nautičkom turizmu.....	50
Tablica 15: Izračun ostvarenja dobiti u uvjetima pune kapacitiranosti marine Frappe s obzirom na njezine instalirane kapacitete, obračun prema metodi prebacivanja ukupnih troškova.....	52
Tablica 16: Izračun jamstvenoga priloga po jedinici izračuna „jedna strana gata“	53
Tablica 17: Izračun jamstvenog priloga po jedinici izračuna „obje strane vanjskoga mola“ ...	53

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Traganja i spašavanja na moru.....	15
Grafikon 2: Rezervacije charter tvrtki u % za 2013.godinu	24
Grafikon 3: Potražnja za kruzing putovanjima u svijetu- broj putnika u razdoblju od 1990.- 2006. godine	25
Grafikon 4: Broj uplovljavanja od 2005. -2011.	43

POPIS SLIKA

Slika 1: Marina Frapa u Rogoznici.....	13
Slika 2: Temeljna resursna osnova za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj.....	26

PRILOZI

SWOT analiza nautičkog turizma Hrvatske.

PREDNOSTI

Resursna osnova

- Atraktivna, razvedena obala, brojni otoci
- Prirodne ljepote jadranske obale i otoka, biološka raznolikost
- Neizgrađenost obale
- Bogata kulturno povijesna baština s svjetskim priznatim i zaštićenim lokacijama
- Visok stupanj ekološke očuvanosti obale, otoka i mora
- Pogodna klima, veliki broj sunčanih dana
- Ekološki čisto prirodno okruženje

Geografski položaj

- Dio Sredozemlja kao druge na svijetu najatraktivnije destinacije plovidbe
- Zemljopisni položaj Hrvatske koji omogućava brzu dostupnost glavnim europskim emitivnim tržištima

Nautička infrastruktura

- Postojeći nautički kapaciteti
- Mogućnost proširenja kapaciteta
- Prostorna mogućnost za izgradnju novih luka
- Relativno razvijen sustav upravljanja pomorskim dobrom

Prometna povezanost

- Dostupnost destinacija
- Pet međunarodnih zračnih luka na obali
- Autoceste do većine najznačajnijih odredišta
- Željeznica do 6 od 7 najvećih luka

Sigurnost

- Sigurnost plovidbe
- Pogodni maritimni uvjeti
- Osobna sigurnost boravka (u lukama i destinacijama), kao i sigurnost broda u luci

Postojeća prateća turistička infrastruktura i suprastruktura

- Smještajni objekti
- Turistička tradicija
- Kvalificirani kadrovi
- Uslužne djelatnosti
- Bogata tradicija i gostoljubivost, multikulturalnost i tolerancija
- Postojanje i obuhvat prostorno planske dokumentacija

- Raznolika sektorska struktura
- Broj obrazovnih institucija

Konkurentnost

- Konkurentnost lučkih pristojbi i naknada
- Cjenovna konkurentnost Hrvatske općenito

PRILIKE

Resursna osnova

- Bogati i raznoliki prirodni resursi
- Velika krajobrazna i biološka raznolikost
- Bogata i atraktivna prirodna i kulturna baština
- Postojanje zaštićenih prirodnih područja
- Provođenje Protokola IUOP o integralnom upravljanju obalnim područjem

Ulazak u EU

- Poboljšana dostupnost ukidanjem granica prema zemljama EU
- Otvaranje jedinstvenog tržišta
- Mogućnosti korištenja predpristupnih fondova za izgradnju i unapređenje infrastrukture
- Povećan interes za strana ulaganja
- Očekivana stabilnost u regiji

Trendovi u turizmu

- Rast potražnje u nautičkom turizmu
- Rast potražnje kruzing turizmu
- Povoljan položaj Hrvatske na svjetskom turističkom tržištu
- Anticipiranje i prilagođavanje novim potrebama
- Bliske destinacije, lako dostupne, sigurne
- Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija

Prometna dostupnost

- Povoljan geografski i geoprometni položaj
- Blizina emitivnih tržišta
- Daljnje unapređenje prometne dostupnosti, posebno nove linije jeftinih zračnih prijevoznika
- Dovršetak izgradnje sustava auto-cesta

Razvojna strategija

- Raspoloživost kvalitetnog prostora za novu izgradnju
- Donošenje razvojne strategije nautičkog turizma
- Porast kvalitete ostale turističke ponude
- Strana ulaganja
- Razvoj male brodogradnje

- Produženje sezone
- Unapređenje korištenja bivših vojnih i industrijskih objekata
- Razvoj i korištenje obnovljivih izvora energije
- Korištenje nacionalnih programa za poticanje razvoja

NEDOSTACI

Resursna osnova

- Preizgrađenost nekih prostora obalne zone i dijela otoka, bespravna gradnja
- Smanjenje krajobrazne i bioraznolikosti
- Neiskorištenost obnovljivih izvora energije

Nautička infrastruktura

- Mali broj kvalitetnih nautičkih vezova i nedovoljno razvijena logistika s obzirom na rastuću potražnju
- Neodgovarajuća infrastruktura i nedostatak vezova za prihvat većih jahti
- Nedostatak kapaciteta u smještajnim jedinicama i razina tehničke usluge u marinama
- Nedostatak parkirališta za osobna vozila u lukama
- Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma

Legislativa / lučke pristojbe i naknade

- Dio legislative je neprilagođen, neusklađenost zakonskih propisa, administrativne prepreke
- Ujednačenost iznosa, nepoticajne razlike
- Niže cijene od konkurentskih destinacija

Neodgovarajuća ponuda

- Neodgovarajući sadržaj ponude (nedovoljna ponuda izleta, neodgovarajuća ponuda u trgovinama, neautentičnost suvenira)
- Niska razina kvalitete usluga (neorganiziranost atrakcija za prihvat gostiju s kruzera, neodgovarajuće radno vrijeme)
- Različiti stupanj interesa za razvoj
- Neodgovarajuća suradnja među nautičkim lukama i subjektima unutar destinacija

Nepovezanost elemenata sustava

- Nepostojanje koncepcije razvoja destinacije i sukobi s drugim vrstama turizma
- Neodgovarajuća i neorganizirana promidžba i nepostojanje odgovarajućih promidžbenih materijala
- Nedostatak zajedničke razvojne inicijative, tj. nedostatan implementiranje novih strateških usmjerenja
- Izražena sezonalnost potražnje
- Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada kao i neadekvatna odvodnja i pročišćavanje otpadnih voda

- Lokacije industrijskih postrojenja blizu nautičkih odredišta
- Nedovoljna povezanost između gospodarstva i institucija visokog obrazovanja
- Neuravnoteženost ponude i potražnje

PRIJETNJE

- Usporen gospodarski rast, globalna financijska kriza i nestabilnost u EU
- Nekontrolirani rast cijena energenata
- Klimatske promjene
- Ekološke katastrofe, zagađenje s brodova i jahti;
- Nepovoljni makroekonomski okvir (porezna, fiskalna politika, devizni tečajevi, neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa, neodgovarajuća privatizacija u budućnosti)
- Nekontrolirani razvoj koji vodi gubitku atraktivnosti proizvoda i sukobi s drugim korisnicima resursa (marikultura, plovni put, ostali oblici turizma i dr.)
- Politička i gospodarska nestabilnost regije
- Aktivnost konkurencije
- Recesija
- Terorizam u okruženju
- Pojava novih zaraznih bolesti
- Poremećaji na emitivnim tržištima
- Brzi razvoj drugih destinacija na Sredozemlju
- Razvoj nezdrave konkurencije među hrvatskim lukama
- Zagađenje okoliša i nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite i očuvanju bioraznolikosti
- Preizgrađenost obale
- Postojanje potencijalnih izvora onečišćenja voda i mora
- Nepostojanje planova za održivo korištenje prirodnih resursa

Izvor: Izradio autor

ZANEMARENI PROBLEM

Koliko je nautički turizam ubojit za more

Hrvatska u kratkom vremenu namjerava udvostručiti broj vezova u marinama za koje joj je trebalo gotovo četiri desetljeća. Kako će pri tome postići okolišne kriterije u koje se zaklinje, teško je reći, kad se zna da su brojne marine crne točke morskih okoliša u Hrvatskoj

Izvešće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2005. do 2008. godine, koje je trebalo biti prihvaćeno prošle godine u ovo vrijeme, priznaje da je značajan porast nautičkog turizma – broja noćenja u lukama nautičkog turizma od čak osam posto, rast broja luka i marina za 15 posto te broj vezova za čak 22 posto – uz neosporne pozitivne učinke, donio i osjetno povećanje opterećenjaorskog okoliša i obalnog područja. Najčešće je riječ o nezbrinjavanju otpada i otpadnih voda s plovila te utjecaju kemikalija na morski ekosistem, kao što su, primjerice, štetni premazi za sprečavanje obrašćivanja brodova, ulja i dr., ali i o zauzimanju prirodno oblikovanog prostora i prirodnih dobara.

Prema nedavno iznesenim podacima, Hrvatska ima 98 luka nautičkog turizma – u što spadaju sidrišta, privezišta, suhe marine i marine – od čega 61 marina sa 17.059 vezova, s vrlo izraženom tendencijom rasta. Kao ključni faktor pri donošenju odluka o izgradnji ili proširenju marina Strategija nautičkog turizma postavlja maksimalnu zaštitu okoliša.

Takav stav nipošto ne bi smio biti samo marketing, jer je očuvano more ključni turistički potencijal Hrvatske. More i sunce su osnovni motiv dolaska u Hrvatsku za više od 90 posto gostiju, pokazuju rezultati istraživanja Instituta za turizam. Padne li ozbiljno kakvoća mora, Hrvatska će izgubiti glavni turistički resurs, ali i važne životne uvjete svojih građana, što bi bila prevelika cijena za kakvo god razvojno postignuće. Međutim, za sada ništa ozbiljno ne govori da će Hrvatska voditi politiku održivog nautičkog turizma, a obilje je naznaka da se na njihovu izgradnju gleda logikom isključivo trenutnog ekonomskog interesa.

U javnim raspravama, poput nedavne na Saborskom odboru za turizam, kad se govorilo o marinama, nitko nije smatrao potrebnim ozbiljnije upozoriti na dosadašnje štete morskim okolišima, koje su dostatno argumentirali hrvatski znanstvenici svojim istraživanjima. Vjerojatno je najopsežnije višegodišnje istraživanje sedimenata obalnog područja i otoka hrvatskog dijela Jadranskog mora, koje je vodila dr. sc. Jasmina Obhodaš s Instituta Ruđer Bošković u Zagrebu.

Među 850 uzoraka materijala našlo se i 36 marina, od kojih tek manji broj njih ima vrlo dobru kvalitetu sedimenata. Zavrijedile su da ih nabrojimo pojedinačno: ACI marina Rovinj, Marina Poreč, ACI marina Rab, Marina Borik Zadar, Marina Dalmacija, Marina Šangulin, ACI marina Vrboska i ACI Marina Korčula. U svim ostalim nađene su povećane koncentracije jednog ili više istraživanih elemenata – bakra, cinka, arsena ili olova – a čak u dvadesetak njih kontaminacija doseže najvišu, petu klasu. Primjerice, u morskoj vodi nezagađenih područja Jadrana količina bakra ne prelazi bitno polovicu jednog mikrograma po litri, a u morskim

sedimentima istih tih područja narasta na oko tri do 14 miligrama po kilogramu. Međutim, u pojedinim dijelovima marina, količina bakra u sedimentima doseže tri i pol tisuće miligrama po kilogramu, što je nekoliko tisuća puta više od normalnog.

Ti elementi u okolišu djeluju kao ekotoksini, koji nakon dugotrajne izloženosti imaju strašne posljedice na neke morske organizme. Tako su hrvatski stručnjaci na nekim lokacijama u dagnjama zapazili povezanost između visoke koncentracije bakra, oštećenja genetskog sustava i tzv. indeksa kondicije koji predstavlja omjer težine i dužine školjke. Prema istraživanjima Anamarije Štambuk, najveća oštećenja (15,2 posto) zabilježena su u luci Gruž, oko petnaest puta veća od onih u Stonu.

Još veću nesreću protuobraštajni premazi nanose pužiću krvgavom volku, koja se ogleda u masovnoj pojavi promjene spola kod njegovih ženki (tzv. pojava imposeksa). Čak 90 posto ženki volaka u Mokošici (Rijeka dubrovačka) i Lučici (Kaštelanski zaljev) nalazi se u najvećem, petom stupnju imposeksa, što je praktična sterilnost. Slijede ih Lora s 85 posto i Gruž sa 70 posto, te drugi sa znatno blažim stupnjevima imposeksa, podaci su iz različitih istraživanja čiji su prvi autori Melita Pehardu-Uljević i Nike Stagličić. Posljedice genotoksičnog utjecaja su povećana smrtnost jedinki, smanjenje populacije i genetske varijabilnosti, a time i mogućnosti budućih prilagodbi, kažu stručnjaci. Također, to je i žalosni pokazatelj zagađenosti okoliša. Međutim, dio vlasti ne smatra odgovornim niti odgovoriti na naša pitanja o kontekstu razvoja nautičkog turizma (pa čak ni notornom kulturnom gestom potvrditi zaprimanje pitanja), što razumijemo kao svojevrsni signal za budućnost planiranja marina. Ministarstvo turizma je vratilo pitanja uz odgovor da nisu nadležni – čak ni na dio u kojem tražimo njihov stav prema sudbini turističkog resursa broj jedan u Hrvatskoj – te nas uputilo na Ministarstvo prometa, pomorstva i infrastrukture. Ono, pak, do predaje ovoga teksta nije odgovorilo ništa. Jedan lokalni dužnosnik iz Slanog, gdje se uskoro treba početi graditi marina, oportuno je odgovorio da je bolje napraviti marinu i naplaćivati pritiske na okoliš koji ionako već postoje.

Pregledi stanja morskog okoliša kao najveće probleme navode zagađenja smećem i kanalizacijama, a tek potom ukazuju na probleme nautičkog turizma. Međutim, zabrinjava nalaz dr. Hrvoja Carića s Instituta za turizam, koji se intenzivnije bavio utjecajima kruzera na okoliš i ustanovio da su neiskazani izravni troškovi sedam puta veći od zarade. Naime, Carić je prvotno namjeravao istraživati utjecaje nautičkog turizma, ali ga je odbio nedostatak ključnih podataka.

Problem je što Hrvatska nema standarde zaštite okoliša u marinama, osim u zaštićenim dijelovima mora, kazao je dr. Carić i podsjetio na izjavu nedavno preminulog morskog biologa dr. Adama Benovića, da su marine možda veći zagađivači od kruzera. Naglasio je hitnu potrebu ustanovljivanja nekog standarda zaštite mora ili certificiranja marina, poput ZERP-a, ili osobito osjetljivog morskog područja (PSSA), za koje postoje svi prirodni uvjeti. Doajen nautičkog turizma u Hrvatskoj prof. dr. Vlatko Jadrešić upozorava da razvoj marina ne smije biti izgradnja 'parkirališta' koja će umanjiti vrijednost resursa, nego da se one moraju

višestruko uklopiti u prostor, oplemeniti ga i biti u službi stanovništva. 'Previše se govori o rastu, a premalo o razvoju', kritički će Jadrešić. Znanstvenici i predstavnici udruga često se javno žale da se ukazivanje na te probleme iz nekih krugova stigmatizira kao antiinvesticijska hajka, iako se radi o zaštiti općeg interesa. Ako i ovdje pobijede goli argumenti za ulaganja, nastaviti će se uništavanje mora kao najveće turističke vrijednosti, na što nas upozorava nesreća stanovnika mora epohalnih razmjera.

Izvor: Lučić,I.: „Koliko je nautički turizam ubojit za more“, 21.6.2012., online: <http://www.tportal.hr/vijesti/hrvatska/197896/Koliko-je-nauticki-turizam-ubojit-za-more.html>

ŠOKANTAN PODATAK

Hrvatska od kruzera ima osam puta više štete nego koristi

Hrvatska od kruzera pretrpi gotovo osmerostruko više štete nego što od njih zaradi, ali se one ne mjere, nigdje ne evidentiraju i ne naplaćuju. Taj šokantan podatak rezultat je višegodišnjeg istraživanja dr. Hrvoja Carića s Instituta za turizam u Zagrebu, koje zaključuje ocjenom da su kruzeri opasniji od klasičnog masovnog turizma Carić je nemilosrdno empirijski potvrdio teze dijela stručne javnosti o štetnosti toga oblika turizma te dokazao da se upravljanje u turizmu ne temelji na ocjenama utjecaja na okoliš, da ne postoji adekvatan sustav zaštite morskih okoliša i da se troškovi cruisinga prebacuju na lokalnu zajednicu.

Na temelju studija Instituta za turizam u Zagrebu koje pokazuju da bi prihod od cruisinga u Hrvatskoj za 2009. godinu mogao iznositi oko 50 milijuna eura, Carić je izračunao da izravni troškovi onečišćenja od cruisinga iznose oko 388 milijuna eura, što je gotovo osam puta više od prihoda. Carić napominje da se radi samo o izravnim troškovima, bez ekonomskog efekta multiplikatora kao što su zdravstvene teškoće, koje s ogledaju kroz smanjene radne sposobnosti građana itd.

Tijekom višegodišnjih istraživanja koje je proveo za svoj doktorski rad, uz pomoć metodologije i baze Instituta za turizam, i suradnju niza kolega koji su mu ponekad davali i neobjavljene radove, što nije uobičajena praksa, Carić je razvio model vrednovanja utjecaja onečišćenja, i na temelju postojećih tržišnih vrijednosti izračunao izravne troškove onečišćenja.

Na temelju podataka da je 2009. godine oko 990 tisuća gostiju s kruzera posjetilo Hrvatsku, odnosno 1,5 milijun gost-dana, daleko najviše troškove izazvali su ispušni plinovi - oko 380 milijuna eura. Troškovi drenažne kaljuže voda, koje se slijevaju iz strojarne, iznosili su 3,6 milijuna, troškovi otpadnih voda 1,7 milijuna eura, troškovi zbrinjavanja opasnog otpada oko 800 tisuća eura te zbrinjavanja opada oko 400 tisuća eura. Posljednji iznos izračunat je prema domaćim cijenama, koje su dvostruko manje o onih u EU-u.

Carićev rad naišao je na veliko zanimanje znanstvene javnosti, ali je potpuno ignoriran u turizmu, kako za vrijeme istraživanja tako i nakon obrane disertacije.

Autorica netom izišle knjige Hrvatsko društvo i turizam, dr. Saša Poljanec Borić, ocjenjuje Carićevu doktorsku studiju metodološki besprijekornom sa šokantnim rezultatima, krajnje relevantnim ne samo za hrvatsko društvo nego cijeli Mediteran. To je takva vrsta socioekonomske novosti koja je obavezujuća za hrvatsku politiku, te bi morala biti raspravljena na forumima. Ona bi uz odgovarajuću diseminaciju morala izazvati promjene, smatra Saša Poljanec Borić s Instituta Ivo Pilar.

Izvor: Lučić, I.: „Hrvatska od kruzera ima osam puta više štete nego koristi“, 21.1.2012., online: <http://www.tportal.hr/vijesti/hrvatska/171688/Hrvatska-od-kruzera-ima-osam-puta-vise-stete-nego-koristi.html>.