SUHE MARINE

Bakić, Mia

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:130638

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

SUHE MARINE

Mentor: **Student:**

izv.prof.dr.sc. Srećko Favro **Mia Bakić**

Split, rujan 2016.

SADRŽAJ:

1. UVOD 4

1.1. Problem istraživanja 4

1.2. Predmet istraživanja 4

1.3. Cilj istraživanja 4

2. NAUTIČKI TURIZAM 5

2.1. Turizam - selektivni oblici 5

2.2. Definiranje nautičkog turizma 6

2.3. Početak razvoja nautičkog turizma 7

2.4. Vrste nautičkog turizma 9

2.5. Karakteristike nautičkog turizma 11

3. NAUTIČKI TURIZAM U HRVATSKOJ I LUKE 13

3.1. Povijesni pregled 13

3.2. Stanje nautičkog turizma danas 14

3.3. Smjernice razvoja ministarstva turizma-Strategija NT U RH 15

3.4. Zakonski okvir nautičkog turizma 20

3.5. Trendovi razvoja nautičkog turizma 22

3.5.1.Trendovi u Hrvatskoj 23

3.6. Luke u Hrvatskoj 23

4. SUHE MARINE 25

4.1. Razvrstavanje luka 25

4.2. Definiranje suhe marine 25

4.3. Suhe marine u Hrvatskoj 27

4.4. Prednosti suhih marina 29

4.5. Nedostaci suhih marina 32

5. ZAKLJUČAK 34

LITERATURA 35

1.UVOD

1.1.Problem istraživanja

Nautički turizam je specifična grana turizma koju obilježava putovanje turista vodenim putem, bilo morem ili rijekom te njihov pristanak u marine i luke posebno uređene za prihvat ovakve vrste turista, radi odmora i rekreacije. Omogućuje upoznavanje novih mjesta, obala i uvala koje su teško dostupne ostalim prijevoznim sredstvima te osigurava turistu potreban mir i boravak u prirodi. Povoljna klima, netaknuta priroda, atraktivna i razvedena obala glavni su hrvatski aduti za razvoj ovakve vrste turizma, ali same prirodne ljepote nisu dovoljne za njegov razvoj.

Kvaliteta, opremljenost i sama infrastruktura hrvatskih luka i marina još uvelike zaostaje za ostalim turističkim zemljama koje svoja konstantna ulaganja svake godine dižu na viši nivo.

1.2.Predmet istraživanja

U radu je prikazano trenutno stanje nautičkog turizma s naglaskom na njegov menadžment i marketing. Korišteni su raspoloživi podaci marina i luka na području Republike Hrvatske, što je ujedno i predmet istraživanja ovog diplomskog rada.

1.3.Cilj istraživanja

Cilj istraživanja u ovom diplomskom radu je kroz teoriju prikazati trenutačno stanje nautičkog turizma i suhih marina u Republici Hrvatskoj, s naglaskom na stanje u hrvatskim suhim marinama.

2.NAUTIČKI TURIZAM

2.1.Turizam - selektivni oblici

Pojam turizam danas je često u upotrebi, a kao najprihvatljivije značenje je ono švicarskih autora Hunzikera i Krapfa, čiju je definiciju usvojilo i Međunarodno udruženje znanstvenih turističkih eksperata (AIEST), koja glasi: „Turizam je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako s takvim boravkom nije povezana nikakva njihova privredna djelatnost.

Selektivni oblici turizma svojim sadržajima, mjestom i vremenom odvijanja najbolje zadovoljavaju dominantne motive turističke potražnje, a to su ponajprije želja za ponovnim povratkom u izvornu prirodu, uređena potreba ljudi za igrom i igranjem, potreba za komuniciranjem s drugim ljudima, kao i sve ostale vitalne, bioantropološke i psihosocijalne potrebe koje nije moguće zadovoljiti u svakodnevnom životu.[1]

Među prvima, kao podjela selektivnih oblika turizma evidentirana je podjela C. Kaspara iz 1975. godine, koji turističke aktivnosti dijeli prema vanjskim čimbenicima (vrsta boravka, sezonalnost, broj posjetitelja, vrsti korištenog prijevoza do destinacije, smještaj i sociološki kriterij) i motivaciji (rekreativni turizam, kulturni turizam, socijalni turizam, sportski turizam, komercijalni turizam i politički turizam), gdje motivacija ujedno predstavlja podjelu turizma na njegove selektivne oblike.

Dragutin Alfier, 1994. godine u svojoj novijoj definiciji selektivnih oblika turizma navodi one vrste turizma koje svojim sadržajima, mjestom i vremenom odvijanja zadovoljavaju dominantne motive potražnje kroz želju povratka izvornoj prirodi.

Tako se najznačajniji oblici selektivnog turizma manifestiraju kroz zdravstveni turizam, sportsko-rekreacijski turizam na moru, vodama i planinama sa specifičnim vidovima (pješački, konjički…), ruralni ili rustikalni (seoski) turizam u mirnim primorskim i kontinentalnim mjestima te kulturni turizam s različitim sadržajima i oblicima.[2]

[1] Šamanović, J. (2002). Nautički turizam i menagmenet marina, Split, Visoka pomorska škola u Splitu., str. 43.
[2] Dulčić, A. (2002). Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon., str. 23.

Specifični oblici turizma podijeljeni su na sljedeći način:[3]

- prema sadržaju boravka:
    - zdravstveni i wellness turizam,
    - sportsko-rekreacijski i avanturistički turizam, - kulturološki turizam:
    - religijski turizam,
    - turizam baštine,
    - gastro-enološki turizam,
    - urbani turizam,
    - kongresni i poslovni turizam,
- prema obilježju:
    - ruralni turizam,
    - ekološki turizam.

2.2.Definiranje nautičkog turizma

Nautički turizam je selektivni oblik turizma koji se odvija na vodi, ili uz vodu. Pojam nautika potječe od grčke riječi naus (lat. navis) što u prijevodu znači brod, lađa i vještina plovidbe. U stranoj literaturi nautički se turizam poistovjećuje s pojmovima marine tourism ili nautical tourism te se povezuje s plovidbom i ostalim aktivnostima na moru. Nautički turizam osim na moru odvija se na ili uz sve vode, pa se ovaj oblik turizma osim na Jadranu nudi i u kontinentalnom dijelu Republike Hrvatske, na rijekama, odnosno jezerima.

Prema Zakonu o pružanju usluga u turizmu (Narodne novine, broj 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14; pročišćeni tekst Zakona na snazi od 30. prosinca 2014. godine), usluge koje se povezuju s nautičkim turizmom su:

- „iznajmljivanje veza u lukama nautičkog turizma za smještaj plovnih objekata i turista-nautičara koji borave na njima,

[3] Dulčić, A. (2002). Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon., str. 33.

- iznajmljivanje plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja, radi odmora, rekreacije i krstarenja turista nautičara (charter, crusing i slično),
- usluge upravljanja plovnim objektom turista nautičara,
- prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu, - usluge opskrbe turista nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i slično),
- uređenje i pripremanje plovnih objekata,
- davanje različitih informacija turistima nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i slično)
- druge usluge za potrebe nautičkog turizma.“

Isti Zakon nautički turizam definira kao „plovidbu i boravak turista nautičara na plovnih objektima (jahta, brodica i brod, za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnosti, i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

Nautički turizam je skup aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista (nautičara) u ili izvan luka nautičkog turizma te korištenje plovnih i drugih objekata vezanih za nautičku turističku djelatnost radi rekreacije, sporta, razonode i drugih potreba.[4]

Iako je nautički turizam specifičan oblik turizma, neki ga autori svrstavaju u kategoriju sportskog turizma, drugi ga poistovjećuju s maritimnim turizmom, jahting turizmom ili čak auto-moto turizmom, iako nautički turizam sadrži određene elemente ostalih specifičnih oblika turizma kao na primjer sportskog, zdravstvenog, kulturnog, izletničkog i slično.[5]

2.3.Početak razvoja nautičkog turizma

Već u 16. stoljeću nizozemskim kanalima održavale su se regatne plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta, a u suvremenoj ponudi, nautički turizam počeo se razvijati u 19. stoljeću.

[4] Luković, T. Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, str. 689.
[5] Op.cit.,str.690.

Izgradnja specijaliziranih luka za prijevoz brodica i jahti, kao i boravak posada nautičara počela je u 20. Stoljeću.[6]

Nautički turizam u svijetu se javlja u 17. i 18. stoljeću, dok se polovicom 19. stoljeća vrlo brzo razvija, što se manifestira sve većim ekspanzijama koje su uvjetovane poboljšanim uvjetima života, odnosno većom platežnom moći, kao i korištenjem slobodnog vremena za posjete turističkim destinacijama te sve veća proizvodnja plovila po pristupačnim cijenama. Spomenuto razdoblje karakteriziraju dvije faze razvoja, a to su:[7]

- klasični nautički turizam, koji karakterizira spontanost u razvitku bez uplitanja državnih institucija. Njegovi počeci su vezani uz sportsko jedrenje i veslanje. Luksuzne jahte počele su se graditi između dva svjetska rata, a bile su namijenjene za regatna natjecanja American's Cup (1930., 1934. i 1937. godine);
- suvremeni nautički turizam, u čiji razvoj se upliće država putem stimuliranja gradnje nautičke flote i luka i donošenjem zakona kojima pomaže gospodarske subjekte u poslovanju. Karakterizira ga masovno uključivanje sve većeg broja korisnika usluga koje se pojavljuju u nautičkom turizmu. Povezan je s izgradnjom velikog broja luka nautičkog turizma, kružnim putovanjima, osnivanjem jedriličarskih klubova i drugo.

Bez obzira što se nautički turizam u svijetu masovno razvija i najbrže je rastući segment maritimnih djelatnosti, njegova ekonomska snaga i značaj pojavljuju se tek sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog stoljeća. U to vrijeme se i u Republici Hrvatskoj na određenim turističkim destinacijama prilazi izgradnji specijaliziranih luka za prihvat malih plovila.[8]

[6] Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split., str.44.
[7] Op.cit. 45.
[8] Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more,, str. 55.

2.4.Vrste nautičkog turizma

Nautički turizam javlja se kroz više gospodarskih djelatnosti, dok ga se teoretski i pojmovno može podijeliti na:[9]

- luke nautičkog turizma, čije poslovanje obuhvaća poslove vezane za smještaj plovila i nautičara, kao i pružanje usluga istima,
- čarter/čartering (engl. charter), čije poslovanje obuhvaća iznajmljivanje plovila nautičarima,
- kruzing (engl. cruising), koji obuhvaća organizirano poslovanje kao kružno putovanje plovilom neke kompanije, ili nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom.

Djelatnost nautičkog turizma je složena i nedovoljno obrađena, dok se u literaturi charter i cruising rijetko spominju. Ove djelatnosti povezane su s lukama nautičkog turizma ili marinama, a kako se u budućnosti planira izmjena profila hrvatskih luka potrebno ih je posebno definirati i shvatiti kao složene.

Postoji više podjela nautičkog turizma:

• motivu:

- mobilni,
- boravišni,
- sportski,
- izletnički,
- ribolovni;

• veličini i vrsti plovila:

- brodski (putnički, putničko-turistički ili putničko teretni brodovi, hidrogliseri,trajekti i slično),
- jahting (jahte za izlete ili krstarenja),

[9] Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more, str.57.

- moto-nautički (jedrilice, čamci s i bez motora, gliseri, plovila za sport, rekreaciju i podvodne aktivnosti i drugo);

• opsegu i području plovidbe:

-„veliki“ (kružna putovanja, oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, kruzing, čarteri, izleti i drugo),

- „mali“ (jedrilice, jahte, sportski gliseri, plovila za zabavu i drugo);

• organizaciji plovidbe:

- individualni,
- grupni/masivni,
- u konvojima;

• planu plovidbe:

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

• svrsi plovidbe:

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

•sektoru:

- obalni,
- kupališni,

- nautički kamping,
- boravak u turističkim lukama,
- nautika na otvorenim morima,
- otočni.

2.5. Karakteristike nautičkog turizma

Omasovljenjem nautičkog turizma javljaju se njegova pozitivna i negativna obilježja. Pozitivna obilježja mogu se očitati kroz raznovrsniju i kvalitetniju turističku ponudu, ostvarenje dodatnih prihoda za lokalno stanovništvo, mogućnost zapošljavanja, porast standarda, povećanje djelatnosti iznajmljivanja plovnih prijevoznih sredstava, gradnju i popravak plovila, djelatnosti ugostiteljstva, prijevozničke djelatnosti i drugo.

Negativna obilježja nautičkog turizma očituju se u njegovoj sezonalnosti, uzurpaciji obale i mora, onečišćenju mora i okoliša, bakteriološkom kontaminacijom, devastacijom biološkog bogatstva mora, rijeka i jezera, onečišćenju mora naftom i njezinim derivatima, uništavanjem flore i faune, bavljenjem sportom i privrednim ribolovom nedopuštenim sredstvima u zabranjenim zonama i u nedopušteno vrijeme, ugrožavanje sigurnosti ljudi na moru i u moru, kao i na drugim vodenim površinama, podmorskim istraživanjima i neovlaštenim prisvajanjem biološkog i arheološkog blaga iz mora, rijeka i jezera, privatizacijom obale i drugih javnih dobara, devastiranjem krajolika i slično.[10]

Okoliš je važan čimbenik kod odlučivanja turista o odabiru destinacije, odnosno mjesta za odmor. Turisti najčešće primijete stanje okoline uspoređujući zatečeno stanje s drugim mjestima koja su posjetili. Potrebno je stoga, zbog zadovoljenja potreba turista (nautičara), voditi računa o stanju mora, urednosti i udobnosti plaža, uvala, luka i ostalih prirodnih sadržaja koji im se nude.

Jadransko more sa svojom obalom i otocima najvrjedniji je i najosjetljiviji prirodni sustav Republike Hrvatske. Ono predstavlja jedinstven i osjetljiv morski ekosustav koji se sa svojim hidrografskim, oceanološkim, biološkim, biogeografskim i ostalim karakteristikama

[10] Gračan, D.; Alkier Radnić, R. (2004). „Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma“, Pomorski zbornik, br. 41 (1), str. 309-318.

razlikuje od Sredozemnog mora iako je njegova sastavnica. Karakteristično je zbog bogate faune i flore, čistoće, prozirnosti te krajolika.[11]

Ljudska populacija zbog svog stalnog ili povremenog boravka na pomorskim resursima je ta o kojoj ovise problemi zaštite morskog okoliša kod razvoja nautičkog turizma. Nautički turizam pridonosi onečišćenju ekosustava Jadranskog mora, zbog čega je potrebno pojačati razvoj ekološke svijesti nautičara, prije svega u pogledu očuvanja kvalitete mora i otoka, kao i zaštite priobalja.

[11] Gračan, D.; Alkier Radnić, R. (2004). „Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma“, Pomorski zbornik, br. 41 (1), str. 309-318.

3.NAUTIČKI TURIZAM U HRVATSKOJ I LUKE

3.1.Povijesni pregled

Iako je još u 19. stoljeću počeo razvoj nautičkog turizma Jadrana, prekretnice nastaju kada parobrodi zamjenjuju jedrenjake. U 19. stoljeću organizirane su i prve linije, odnosno turističke pruge Trst - istarski gradovi - Rijeka, a kasnije i prema jugu Jadrana, sve do Dubrovnika. No, prvi organizirani počeci nautičkog turizma javljaju se sredinom 60-ih godina prošlog stoljeća.[12]

Stvarni razvoj nautičkog turizma povezan je s formiranjem Grupacije marina Hrvatske, 1975. godine te su ubrzo u Puntu, Malom Lošinju, Zadru, Splitu i Dubrovniku izgrađene i prikladno opremljene marine. 1983. godine utemeljenjem Adriatic Cluba Yugoslavia izgradnja marina dobiva novi zamah. Do 1984. godine na hrvatskoj obali Jadrana izgrađeno je 17 marina s 3.906 vezova na moru, dok je u razdoblju od 1984. pa do kraja osamdesetih izgrađeno još 18 marina s 4.774 vezova na moru. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske, 1989. godine, na prostoru hrvatskog dijela Jadrana bilo je 35 marina s ukupno 8.650 vezova na moru.

Razvoj marina usporio je Domovinski rat te je 1991. godine osnovana Udruga hrvatskih marina i 2001. godine Udruženje nautičkog turizma čiji je glavni zadatak bio praćenje i efikasnije rješavanje problematike nautičkog turizma.

Tri glavna razdoblja razvoja hrvatskog nautičkog turizma su:[13]

- razdoblje do 1984. godine koje je obilježeno pojedinačnim inicijativama na malom broju lokacija i bez oblikovanja sustavne nautičke turističke ponude,
- razdoblje od 1984. do 1993. godine koje je obilježeno uvođenjem planskog razvoja i formiranja turističke nautičke ponude i
- razdoblje od 1993. godine do danas koje je obilježeno pretvorbom vlasništva, odnosno privatizacijom marina.

[12] Luković, T. Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, str. 689-708,
[13] Op.cit., str. 701.

3.2. Stanje nautičkog turizma danas

Postojeće stanje, ponuda i potražnja opisana je u Strategiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. do 2019. godine na sljedeći način: „Republika Hrvatska smještena je uz istočne obale Jadranskog mora. Površina kopna je 56.542 četvorna kilometra, a površina teritorijalnog mora 31.067 četvornih kilometara. U Hrvatskoj živi, prema popisu iz 2001. godine, 4.437.460 stanovnika.

Hrvatska je pomorska zemlja s dugom poviješću i tradicijom pomorstva i turizma. Prirodna osnova za razvoj nautičkog turizma je Jadransko more s razvedenom obalom dužine 6.176 km, od čega 4.398 km pripada obali otoka, s ukupno 1.244 otoka, otočića i hridi, od kojih je naseljeno 50 otoka. Nautičarima su najprivlačnija područja pod različitim kategorijama zaštite kao istaknute prirodne vrijednosti zbog posebne krajobrazne i biološke raznolikosti: strogi rezervati, nacionalni parkovi, posebni rezervati, parkovi prirode, regionalni parkovi, spomenici prirode, značajni krajobrazi, park-šume, spomenici parkovne arhitekture. Posebno privlačni su nacionalni parkovi „Brijuni“, „Kornati“, „Krka“ i „Mljet“ te parkovi prirode „Telaščica“ i „Lastovsko otočje“, a najveću posjetu od strane nautičara ima nacionalni park „Kornati“.“

U istoj strategiji prihvatni kapaciteti ponude podijeljeni su prema sljedećim kriterijima:[14]

- broj vezova u moru,
- mjesta na kopnu,
- broj plutača na sidrištima;

dok potražnja prihvatnih kapaciteta obuhvaća:

- broj stalnih plovnih objekata na stalnom vezu (u moru i na kopnu), • strukturu plovnih objekata na stalnom vezu prema zastavi,
- broj plovnih objekata u tranzitu i njihovu strukturu prema vrsti plovnih objekta koji su se koristili vezom na moru,
- strukturu plovnih objekata u tranzitu prema zastavi,
- sezonalnost,
- broj dolazaka i noćenja nautičara,
- strukturu nautičara prema emitivnim zemljama,

[14] Gračan, D.; Alkier Radnić, R., Uran, M. (2011). Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Rijeka, Opatija, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, str. 55.

- dio stalnih nautičara i broj izdanih odobrenja za plovidbu stranih plovnih objekata teritorijalnim morem za razdoblje od jedne godine,
- strukturu prema dolascima.

3.3.Smjernice razvoja ministarstva turizma – Strategija razvoja nautičkog turizma Hrvatske

Kao strateški dokument, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za vremensko razdoblje od 2009. do 2019. godine predstavlja polazište svih aktivnosti za dugoročno upravljanje održivim razvojem nautičkog turizma. Te aktivnosti odnose se na sve elemente održivosti i na sve razine donošenja razvojnih odluka.[15]

U Strategiji razvoja nautičkog turizma objašnjeno je pojmovno i sadržajno određenje nautičkog turizma Republike Hrvatske, gdje je navedeno da je osnovno načelo upravljanja razvojem nautičkog turizma načelo održivog razvoja uz nužnost pronalaženja kompromisa između potrebe za očuvanjem prirodnog prostora i potrebe za gospodarskim razvojem.

Najveća prijetnja dugoročnom održivom razvoju nautičkog turizma može biti njegov daljnji nekontroliran, odnosno neograničen i neusmjeren razvoj, posebice zbog veće potražnje od ponude za novim vezovima u Sredozemlju.

U postojećem stanju, ponudi i potražnji navedeno je kako su nautičarima najprivlačnija područja pod različitim kategorijama zaštite zbog posebne krajobrazne i biološke raznolikosti, a to su strogi rezervati, nacionalni parkovi, parkovi prirode, regionalni parkovi, spomenici prirode, značajni krajobrazi, parkšume i spomenici parkovne arhitekture. Kroz opće čimbenike, a to su: klimatski uvjeti, ljepota i čistoća mora, ljepota krajolika (razvedenost i raznovrsnost obale, otoka i naselja) te posebne čimbenike, koji su: prometna dostupnost luka nautičkog turizma, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe, raspored i opremljenost luka nautičkog turizma, ljubaznost i educiranost osoblja, cijene, ugostiteljske usluge i druge, prikazana je konkurentnost i nedostaci Hrvatske ponude u odnosu na susjedne zemlje kao i zemlje Sredozemlja. Razmatranje konkurentnosti Hrvatske u nautičkom turizmu je

[15] Gračan, D.; Alkier Radnić, R., Uran, M. (2011). Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Rijeka, Opatija, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, str.67.

vezano uz susjedne i druge zemlje u Sredozemlju, prije svega: Italiju, Francusku, Španjolsku, Grčku, Tursku, Crnu Goru i Sloveniju. Hrvatska ostvaruje suverenitet na oko 12,2% obalne crte i na oko 33% obalne crte otoka u Sredozemlju, što upućuje na prirodni potencijal za razvoj nautičkog turizma. U ponudi vezova za nautičke plovne objekte u Hrvatskoj u odnosu na sredozemne zemlje udio Hrvatske iznosi oko 6,9%, Francuske 47,3%, Italije 10,4%, Grčke 6,4%, Turske 4,9% itd. Prema navedenome u Strategiji razvoja nautičkog turizma, Hrvatska ima još neiskorištenih komparativnih prednosti i potencijala za povećanje konkurentnosti na tržištu nautičkih usluga. Prema svim bitnim pokazateljima hrvatska nautička ponuda je konkurentna ostalim zemljama Sredozemlja, osim sa cijenama dnevnog veza. Prema postojećem broju nautičkih vezova, duljinom obale i otoka, kvaliteti ukupne nautičke ponude, Hrvatska nedvojbeno ima sve pretpostavke za daljnji kvalitetan i konkurentan razvoj nautičkog turizma.

U Strategiji razvoja nautičkoga turizma prema prostornim planovima županija predviđeno je proširenje postojećih i izgradnja novih prihvatnih kapaciteta na oko 300 potencijalnih lokacija, što je više nego jedan i po puta od postojećih.

Tablica1.Kapacitet vezova luka nautičkog turizma i mjesta na kopnu prema prostornim planovima županija

ŽUPANIJE	*Postojeći u moru (2007.)*	*Postojeći na kopnu (2007.)*	*UKUPNO*	*Novoplanirani u moru(2015.)*	*Novoplanirani na kopnu (2015.)*	*UKUPNO*	*SVEUKUPNO*
Istarska	3.890	772	4.662	7.330	7.100	14.430	19.092
Primorsko-goranska	3.228	1.938	5.166	3.100	0	3.100	8.266
Ličko-senjska	0	0	0	850	800	1.650	1.650
Zadarska	3.676	1.030	4.706	1.800	0	1.800	6.506
Šibensko-kninska	2.795	900	3.695	2.140	0	2.140	5.835
Splitsko-dalmatisnka	1.581	390	1.971	3.185	0	3.185	5.156
Dubrovačko-neretvanska	664	156	820	7.350	0	7.350	8.170

SVEUKUPNO	15.834	5.186	21.020	25.755	7.900	33.655	54.675

Izvor: Državni zavod za statistiku i Prostorni planovi županija,tablica: izradila autorica

Novim prostornim planovima (u planskom razdoblju do 2015. godine) planirana je izgradnja novog ukupnog kapaciteta od 33.655 mjesta i to u moru 25.755 vezova i na kopnu 7.900 mjesta. U budućnosti, prema prostornim planovima županija, izgradnjom novoplaniranih kapaciteta i uz pribrojene postojeće, ukupan kapacitet za nautički turizam bio bi 54.675 mjesta i to u moru 41.589 i na kopnu 13.086. Najveći planirani rast ukupnih kapaciteta (2015./2007.) imaju županije ovim redoslijedom: Istarska, Splitsko-dalmatinska, Primorsko-goranska, Šibensko-kninska i Zadarska. Izrazito veći rast imala bi Ličko-senjska županija jer prije nije imala kapaciteta i Dubrovačko-neretvanska županija jer je prije imala samo 820 mjesta,a u budućnosti se planira ukupni broj od 8.170 mjesta. Istarska županija ima tendenciju najintenzivnijeg razvoja te ima najveći planirani rast ukupnih kapaciteta od 309,52% (u moru 188,43% i na kopnu 919,69%). Najveći udio u novoplaniranom ukupnom kapacitetu iznosih 42,88%, a u budućnosti bi imala najveći udio u ukupnom kapacitetu od 34,25% (u moru 25,97% i na kopnu 60,71%), te ukupan kapacitet tri puta veći od prosjeka ostalih županija, u moru dva puta veći od prosjeka ostalih županija, te na kopnu devet puta veći od prosjeka ostalih županija. Postojećih kapaciteta na kopnu nema jedino Ličko-senjska županija dok su novi kapaciteti na kopnu planirani samo u županijama Istarskoj - 7.100 (rast 919,69%) i Ličko-senjskoj - 800 mjesta .S obzirom na postojeći trend potražnje za vezovima, prostorni planovi županija imaju scenarij intenzivne izgradnje. Ne želeći zaustaviti razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, prilikom planiranja izgradnje novih prihvatnih kapaciteta svakako je potrebno kao polaznu osnovu uvažavati utvrđivanje nosivog kapaciteta prostora.Na slijedećem grafikonu prikazano je stanje kapaciteta,odnosno broj stalnih vezova u moru,i broj mjesta na kopnu te promjene,odnosno rast kapaciteta od 1993. godine do 2005. Takva se tendencija rasta nastavlja do danas,zbog prepoznatljivosti nautičkog turizma kao pokretača gospodarskog i turističkog razvoja u RH.

Tablica2 Pregled izgradnje kapaciteta NT u RH

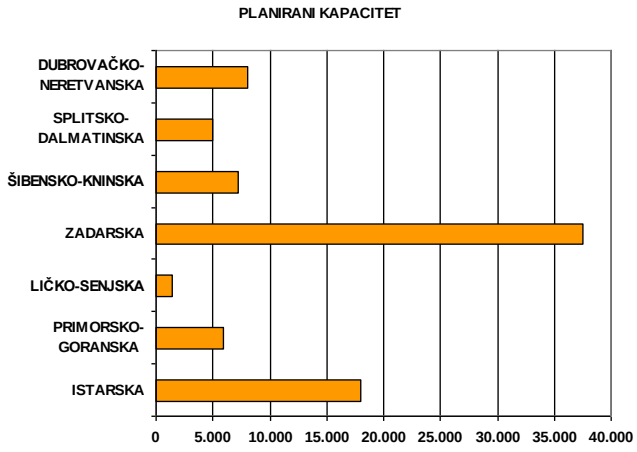
KAPACITETI	1993.	1995.	1997.	1999.	2001.	2003.	2004.	2005.	Indeks 2005./1993.
Broj stalnih vezova u moru	9.924	10.258	10.465	12.437	14.009	14.730	15.407	16.200	163%
Broj mjesta na kopnu	3.292	3.467	3.686	7.227	6.786	5.618	2.970	3.200	97%

Izvor:Studija razvoja nautičkog turizma Hrvatske

Tablica3 Budući kapaciteti vezova i mjesta na kopnu po županijama prema prostornim planovima

ŽUPANIJE	Sveukupno u moru	Sveukupno na kopnu	UKUPNO	Indeks rasta 2015./2007.		
				U moru	Na kopnu	UKUPNO
Istarska	11.200	7.872	19.092	188,43%	919,69%	309,52%
Primorsko-goranska	6.328	1.938	8.266	96,03%	0,00%	60,01%
Ličko-senjska	850	800	1.650	850,00%	800,00%	1.550,00%
Zadarska	5.476	1.030	6.506	48,97%	0,00%	38,25%
Šibensko-kninska	4.935	900	5.835	76,57%	0,00%	57,92%
Splitsko-dalmatisnka	4.766	390	5.156	201,45%	0,00%	161,59%
Dubrovačko-neretvanska	8.014	156	8.170	1.106,93%	0,00%	896,34%
SVEUKUPNO	41.589	13.086	54.675	162,66%	152,33%	160,11%

Izvor: Državni zavod za statistiku i Prostorni planovi županija



Kao problem i najveća prijetnja razvoja nautičkog turizma naglašeno je nekontrolirano korištenje prirodno oblikovanog prostora i prirodnih dobara. Naglašen je negativan utjecaj turizma na prostor i okoliš zbog čega je potrebno planiranje racionalnog i kontroliranog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša. Naglasak je stavljen na odgovorno gospodarenje prirodnim prostorom i dobrima, odnosno zaštite prirode i okoliša u svrhu njihovog očuvanja,što je sadržano u načelu održivog razvoja.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.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.

Geografske i demografske karakteristike lokacije, povezanost na prometnu mrežu, gustoća pomorskog prometa, dostupnost infrastrukture, izbjegavanje gradnje u prirodno zaštićenim uvalama i dimenzioniranje luka u odnosu na neposredno zaleđe kriteriji su planiranja izgradnje luka nautičkog turizma. Primjenom kriterija, kojima se usmjerava izgradnja, može se značajno doprinijeti racionalnom i kontroliranom korištenju prirodnog prostora.

U strategiji razvoja nautičkog turizma u RH prikazani su vizija, misija i strateški ciljevi razvoja nautičkog turizma, kao i akcijski plan za provedbu strategije uz navođenje konkretnih mjera, aktivnosti, nositelja i rokova.

Kao zaključno, navedeno je da bi izgradnjom 15.000 novih vezova odnosno izgradnjom najmanje 15 potencijalnih novih vrsnih lokacija, u razdoblju od deset godina,

sukladno projekciji rasta prometa u nautičkom turizmu i stopi rasta prihoda, ukupan prihod od nautičkog turizma iznosio oko 15 milijardi kuna.[16]

3.4.Zakonski okvir nautičkog turizma

Nautički turizam, koji dotiče različite gospodarske grane i djelatnosti uz izgradnju luka nautičkog turizma (infrastrukture za nautičare) koja je uvjetovana zahtjevima i propisima iz više domena (prostorno uređenje, zaštita okoliša i sigurnost) obuhvaćen je nizom zakona. Zbog međunarodnih konvencija i nacionalnog zakonodavstva te sigurnosti plovidbe i preplitanja javnih i privatnih interesa nautički turizam zahtjeva složenu zakonsku regulativu.

Ustav Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/10) koji pod svoju posebnu zaštitu stavlja i pomorsko dobro, zbog ključnog značenja kojeg ono ima i Pomorski zakonik (Narodne novine, broj 181/04, 76/07) čijim odredbama su utvrđeni morski i pomorski prostori Republike Hrvatske i uređeni pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstva i morskog okoliša, osnovni materijalno pravni odnosi plovnih objekata, ugovori i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima, predstavljaju osnovu uređenja nautičkog turizma.[17]

Osim Ustava Republike Hrvatske i Pomorskog zakonika, morske luke, opće dobro, pomorsko dobro, dobra od interesa Republike Hrvatske uređuju i sljedeći propisi:[18]

- Zakon o vlasništvu i drugim pravnim stvarima (NN 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14),
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 15/03, 100/04, 123/11, 141/06, 38/09),
- Uredba o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (NN 110/04),

[16] Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more, str.69.
[17] www.nn.hr, narodne novine.
[18] www.nn.hr, narodne novine, Zakon.

- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN 110/04),
- Uredba o određivanju luka otvorenih za međunarodni promet (NN 8/06),
- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH (NN 90/05),
- Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značenja (NN 94/07).

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama uređeno je da pomorsko dobro obuhvaća vodenu komponentu pomorskog dobra, podmorje kao dio pomorskog dobra i kopneni dio obale. Granice pomorskog dobra uređuju Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog doba (NN 29/05) i Uredba o postupku utvrđivanja granica pomorskog dobra (NN 8/04, 82/05).

Uz navedene zakonske odredbe u Republici Hrvatskoj propisano je i niz zakona, pravilnika, uredbi i naredbi koji određuju:

- koncesije za upotrebu pomorskog dobra i naknade, • jahte i brodice,
- nautički turizam.

Tako Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07) definira nautički turizam kao plovidbu i boravak turista-nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i slično) kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

Uz sve navedene zakonske regulative još je mnogo otvorenih pravih pitanja koje se odnose na luke nautičkog turizma (pravni pojam luka nautičkog turizma, kategorizacija luke nautičkog turizma, imovinsko-pravna pitanja luka nautičkog turizma, koncesije u lukama nautičkog turizma, pravo gradnje u lukama nautičkog turizma).[19]

3.5.Trendovi razvoja nautičkog turizma

Brojni trendovi utječu na razvoj nautičkog turizma, a najznačajniji je dinamičan gospodarski i društveni razvoj, čemu u prilog ide rast ukupnog turističkog prometa koji je dijelom

[19] Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more, str. 71.

usmjeren prema moru. Na mediteranskim obalama gotovo svih europskih zemalja, nautički je turizam najekspanzivniji oblik maritimnog turizma, gdje tzv. zabavna navigacijska flota pokazuje visoki rast. [20]

Praćenje razvoja turističkog nautičkog prometa je otežano jer se statistički podaci ne iskazuju u međunarodnim statistikama, a ne postoji ni jedinstvena međunarodna statistička definicija nautičkog turista ili turističkih plovila koja bi omogućila jednoobrazno praćenje pokazatelja u različitim zemljama. Iz navedenog se razloga trendovi razvoja i kvalitete ocijene nautičkog turizma u svijetu izvode prema nacionalnim statističkim podacima i procjenama.

Održavanje sajmova nautičkih plovila i opreme, kao i međunarodnih sportskih i turističkih jedriličarskih natjecanja te praćenjem poslovanja luka nautičkog turizma, prikupljaju se informacije o dimenzijama, karakteristikama i pravcima razvoja fenomena nautičkog turizma u svijetu.

Naglim trendom porasta proizvodnje plovila za sport i turizam, razvijenost nautičkog turizma zemlje počinje se mjeriti odnosom broja stanovnika po jednom plovilu. Prema tim pokazateljima Norveška prednjači svojom nautičkom turističkom flotom s 810 tisuća plovila i omjerom jedno plovilo na pet stanovnika, dok je Švedska s deset stanovnika na jedno plovilo (ukupno 800 tisuća plovila) uz Norvešku, na samom vrhu ljestvice nautičke turističke razvijenosti. U porastu je i trend proizvodnje plovila, koju je Italija od 1964. do 1982. godine povećala s 16.497 na 63.500, odnosno 3,8 puta, a prema procjenama takav je trend i u ostatku razvijenih zemalja svijeta.[21]

3.5.1.Trendovi u Hrvatskoj

Hrvatska kao zemlja s „tisuću otoka“ svojim okolišem, tradicijom, bogatom prošlošću i kulturnom baštinom, nautičarima nudi pregršt zanimljivih destinacija. Uz sunce i more kao dominantan turistički proizvod, kao trend razvoja nautičkog turizma može se navesti i daljnji globalni rast yahtinga koji je rezultat razvoja novih tržišta Bliskog istoka i BRIC zemalja te ekonomskog oporavka tradicionalno glavnih emitivnih tržišta zapadne Europe i Sjeverne Amerike. Predviđanja su da će glavni korisnici nautičkog turizma biti osobe starije od 55

[20] Op.cit., str. 72.
[21] Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more, str.78.

godina, jer njihov aktivni životni stil, zdravlje i raspoloživ prihod omogućuju bavljenje ovom vrstom turizma, gdje ponuda „stay and sail“ aranžmana cilja upravo na ovu dobnu skupinu.

Porast potražnje za većim plovilima je trend koji će rezultirati proširenjem marina odnosno osposobljavanjem istih za prihvat većih (12+ m) i mega (20+ m) jahti. Novi aspekt su i inicijative usmjerene prema okolišno odgovornom poslovanju. Crusing kompanije svojim daljnjim ulaganjima privlačiti će nova tržišta, koja se posebno odnose na mlade osobe i obitelji s djecom, ali i MICE krstarenja uvodeći nove rute, tematska putovanja i nove sadržaje i usluge na brodovima. Rast crusinga podržan je percepcijom visoke vrijednosti za novac ovog proizvoda ali još uvijek niskom penetracijom tržišta. Sve važnije teme za crusing industriju su ekološka odgovornost i „zelena“ praksa (Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Narodne novine, broj 55/13). [22]

3.6.Luke u Hrvatskoj

Turističke luke, posebne luke, nautičko-turistički centri kao i drugi nazivi do kraja devedesetih godina prošlog stoljeća koristili su se kao današnji pojam luke nautičkog turizma, koji je određen legislativnim sustavom i kao takav ih danas oblikuje.

Nautički turizam kao multifunkcionalna turistička djelatnost s izraženom pomorskom komponentom koja je utkana u nautički turizam kao turistički fenomen, bazira se na moru, plovilima i lukama kao njihovim utočištima. Razvrstavanje i klasificiranje luka nautičkog turizma određeno je Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 142/99), gdje su iste definirane kao turistički objekti koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čine cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare.[23]

Iz navedenog proizlazi da se luke smatraju posebnim poslovnim objektom smještenim na pomorskom dobru ili izvan njega, čime je u zakonskoj regulativi obuhvaćena sva plovidbena lučka regulativa, poslovanje u uvjetima koncesije, problematika gradnje na pomorskom dobru i drugo.

[22] www.nn.hr, narodne novine.
[23] Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split., str.92.

Tablica4: Pregled brojčani marina i luka u Hrvatskoj za 2015. godinu

Luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj (po županijama)	UKUPNO	Sidrište	Privezište	Marine					Nenavrsne luke nautičkog turizma
				Suha marina	Marina I. kategorije	Marina II. kategorije	Marina III. kategorije	Marina kategorizirana i označena sidrom	
Primorsko-goranska županija	**30**	8	5	7	1	3	3	3	0
Zadarska županija	**26**	11	2	5	0	4	4	0	0
Šibensko-kninska županija	**15**	1	0	1	2	4	5	2	0
Splitsko-dalmatinska županija	**21**	6	1	2	0	5	3	3	1
Istarska županija	**14**	0	2	0	3	6	2	1	0
Dubrovačko-neretvanska županija	**6**	1	0	1	0	2	0	0	2
UKUPNO	**112**	**27**	**10**	**16**	**6**	**24**	**17**	**9**	**3**

Izvor: Hrvatski državni zavod

Kao što je prikazano na slici, najveći broj ima Primorsko-goranska županija što nije čudno jer je kod njih turizam ljetni razvijeniji od ostalih krajeva na Jadranu, slijedi Zadarska županija, Splitsko-Dalmatinska te Šibensko-kninska, na zadnjem mjestu se nalazi Dubrovačko-neretvanska.

4.SUHE MARINE

4.1.Razvrstavanje luka

Kao polazište za razvrstavanje luka nautičkog turizma uzeti su makrostrateški interesi zemlje, kao i prirodne i tržišne karakteristike te su Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma razvrstavane kao:[24]

- sidrišta,
- privezišta,
- suhe marine,
- marine.

Sidrište je dio vodenog prostora koji je pogodan za sidrenje plovnih objekata u uvali koja je zaštićena od nevremena. Sadrži opremu za privezivanje plovnih objekata. Kako bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji, ista nisu opremljena infrastrukturom, a ujedno nije dozvoljena umjetna zaštita sidrišta izgradnjom valobrana. Pravilnikom je određeno da sidrišta moraju ispunjavati sljedeće uvjete: dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata i jedan uređen interventan privez s opremom za privez plovnog objekta.

4.2.Definiranje suhe marine

Suha marina dio je obale odnosno kopna koji je posebno ograđen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovnih objekata te pružanja transporta plovnog objekta u vodeni prostor ili iz vodenog prostora do suhe marine. Suha marina izuzeta je iz definicije marina, kao dio kopna na kojemu se pruža usluga smještaja plovnih objekata.

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom za suhe marine su sljedeći:[25]

- ograđen i osvijetljen prostor za smještaj plovila

[24] Pravilnik o razvrstavanju.
[25] Pravilnik za suhe marine.

- recepcija, portirnica za prihvat plovnih objekata (može biti i montažni objekt) s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine

- čuvarska služba 24 sata dnevno

- stalke (važe) za plovne objekte na suhom

- organizirana služba za transport plovnih objekata

- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: škver koji može biti i izvan ograđenoga prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila - pokretna dizalica i navoz s „važima“, te navoz za prikolicu osobnog automobila

- važeća polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini

- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata

- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata

- jedna skupina prostorija za osobnu higijenu turista nautičara na svakih 100 plovnih objekata.

Prema tipovima gradnje marine se razvrstavaju na:

• američki tip,

• atlantski tip,

• mediteranski tip.

Američki tip marine karakterističan je po jednostavnoj (i standardnoj), kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji, funkcionalnom razmještaju sadržaja, dobroj opremljenosti i učinkovitoj organizaciji poslovanja. Atlantski tip marine, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstven tip izgradnje, slabije je opremljen i u prosjeku ima manji kapacitet od američkoga tipa. Stilovi izgradnje ovise o područjima, a mogu biti piramidalni, stupnjeviti, ambijentalni i visoki. Mediteranski tip marine karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekata. Ti tipovi vezani su uz turističko naselje ili su njegov dio. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjeni su pretežno gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci.



Slika 2: Prikaz suhe marine

Izvor: www.adriatic.hr

4.3.Suhe marine u Hrvatskoj

Hrvatskom razvoju nautičkog turizma najveća prirodna osnova koja to omogućuje je Jadransko more i razvedena obala koja se prostire na 6.176 kilometara. Uz to nautičarima su privlačna i mjesta koja su zaštićena zbog svojih prirodnih ljepota, ekološke očuvanosti, također i zbog prirodnih ljepota koja se nalaze u blizini obale od nacionalnih parkova, strogih rezervata, parkova prirode pa sve do kulturnih spomenika. Lijepa naša ima veliku prednost u odnosu na konkurenciju ne samo zbog svojih prirodnih i kulturnih ljepota već i zbog pogodnih klimatskih i vremenskih uvjeta.[26]

Razlog tome vjerojatno su blizina nacionalnih parkova Krka i Kornati te veliki broj otoka, prirodnih uvala, lijepih plaža, kvalitetna ugostiteljska ponuda i ostale usluge. Hrvatska ima jako puno nautičara koji se vraćaju iz godine u godinu u Hrvatsku. To je jako velika prednost za naš nautički turizam, ali i dodatni poticaj da se sve više ulaže u unaprjeđenje ponude. Bitno je gostu dati do znanja da nam je stalo do njega, da možemo dobiti njegovo povjerenje, a to se postiže isključivo poboljšanjem kvalitete usluge, osoblja, tehničkih elemenata koji su bitni u nautici.[27]

[26] Hrvatska turisticka zajednica, www.croatia.hr
[27] Državni zavod za statistiku, www.dzs.hr

Prometno je jako dobro povezana sa svim zemljama ne samo Europe već i svijeta. Prema analizi potražnje od strane Državnog zavoda za statistiku iz 2014. Godine najprivlačnija mjesta nautičarima najviše su smještena u Kninsko-šibenskoj županiji.

To sve pogoduje razvoju suhih marina od kojih turizam može imati dodatnu zaradu tijekom izvansezonskog razdoblja. Otvaranjem mnogih suhih marina hrvatski turizam bi povećao kapacitete nautičkog turizma jer bi gost mogao usidriti svoje plovilo tijekom cijele godine.

Truditi se treba oko turista nautičara za suhe marine je važno, jer su to gosti koji pripadaju aktivnoj, obrazovanoj i ekonomski najstabilnijoj skupini gostiju. Zbog toga su to najosjetljivija skupina i njihovi zahtjevi i očekivanja su veća i zahtjevnija nego kod drugih skupina potražnje. Prosječna dnevna potrošnja nautičara je 150 eura, a kod onih koji iznajmljuju plovila čak 220 eura što je duplo više od prosječnog posjetitelja kojima je dnevna potrošnja 67 eura. Iznajmljivanjem suhe marine tijekom cijele godine podgila bi se razina dohotka od strane nautičkog turizma i djelovala bi pozitivno na hrvatsko gospodarstvo općenito.

Tablica5 : Uvjeti suhih marina

OPĆI MINIMALNI UVJETI	UREĐENJE I OPREMA	USLUGE
Lokacija i stupanj izgrađenosti • zaštita okoliša • sigurnost plovila i ljudi • opskrba vodom • odvod • uklanjanje otpadnih tvari • sanitarna opremljenost • izgrađeni vezovi** • protupožarna oprema** • rasvjeta** • lučka rasvjeta i oznake**	**Lokacija** • pristup i prometna povezanost • kopneni prostor • usluge prehrane i pića • trgovine • servisi i oprema • ostali objekti • usluge smještaja • vodoopskrba • elektroopskrba • higijena i čistoća • pogodnosti za goste • prostori za osoblje • prostor na kopnu za odlaganje min. 50% plovila* • Yacht club*	**Usluge** • prijem i čuvarska služba • održavanje sanitarnih i ostalih prostora • zaštita gostiju • servisne i ugostiteljske usluge i usluge trgovine • znanje stranih jezika • pogodnosti za goste • izgled osoblja* • iznajmljivanje jahti*

Izvor: Diplomski rad, Roko Šantić – Analiza razvoja suhih marina u Hrvatskoj, Sveučilište u Splitu, str, 59.

4.4.Prednosti suhih marina

Nautički turizam je veliki potencijal hrvatskog turizma, isključivo tada mislim na njegov prinos cjelokupnom razvoju turizma cijele zemlje. Veliki pozitivni utjecaj i najveća prednost odražava se u porastu zaposlenih, otvorenih obrta, u usponu u ugostiteljstvu, povećanju turističkih prihoda, povećanju gospodarske dobiti. Funkcija rada ljudi u nautičkom turizmu razvijala se proporcionalno s njegovim turističkim razvojem.

Pa možemo kazati kako povećavanjem broja gostiju nautičara se povećava potražnja za suhim marinama tijekom cijele godine, što ima utjecaj na nautički turizam općenito. Tako ponajprije

možemo govoriti o zaposlenicima unutar grana vezanih za luke i suhe marine, brodove u većim gradovima. Godinama nautički turizam se dobro razvijao, ali zadnjih petnaestak godina ta brojka se znatno povećava. Samim time to iziskuje veći broj zaposlenih, iskusnih i educiranih djelatnika. Sasvim je jasno da je veći broj sezonskih radnika nego stalnih radnika.

Ta situacija je prisutna, ali se što više pokušava raditi na tome da se ako ništa drugo taj postotak izjednači. To se postiže na način da se smanji sezonalnost i da se turistička sezona produži. Turizam kao fenomen sa snažnim utjecajem ima multiplikativno djelovanje na razvoj niza drugih gospodarskih djelatnosti. Od nautičkog turizma prihodi su jako veliki i njihovu procjenu čine prihodi od tranzitnih vezova, sezonskih vezova, održavanja i popravaka plovila, kružnih putovanja, koncesija na pomorskim dobrima, prihoda od raznih naknada.

Nautički turizam može povoljno utjecati na razvoj brodograđevnih poduzeća (posebno male brodogradnje), industrije i obrta, ukoliko su u funkciji proizvodnje i održavanja plovila i opreme za potrebe nautičkog turističkog turizma. Osim prodaje plovila, sve češće se grade brodovi za charter. U posljednje vrijeme sve je veća potražnja za većim i luksuznijim plovilima, kao što su brodovi za krstarenja i izlete i luksuzno opremljene jahte. Ne zaostaje potražnja i za manjim sportskim i luksuznim čamcima, gliserima i jedrilicama (sa i bez motora).[28]

Izgradnja plovila za potrebe nautičkog turizma u odnosu na plovila za druge namjene, pokazala se je daleko rentabilnijom. Prednosti u tom slučaju suhe marine jesu što oni tijekom cijele godine zadržavaju brodove na svom „vezu“ te se brine za njih, zbog velikog broja različitih tipova plovila i pogonskih motora, javlja se potreba za velikim brojem različitih popravaka, rezervnih dijelova, boja, strojeva, alata, te radnika različitih struka i specijalnosti. Pošto se većina tih radova ne može vršiti u suhim marinama, neophodna je mala brodogradnja, kojoj se pruža šansa da se kroz izgradnju novih plovila i pružanje raznovrsnih usluga turistima-nautičarima uključujući u nautičko-turističku ponudu.

U svezi s tim, mala brodogradnja nudi nautičarima velik broj različitih usluga kao što su: usluge tehničkog servisiranja plovila, kapitalne remonte, adaptaciju i rekonstrukciju plovila, intervencije nakon havarija, izvlačenje, preglede i radove konzerviranja i tekućeg remonta, interventne servisne usluge za povremene radove u marinama ili na proizvoljnim sidrištima i vezovima i sl.

[28] Dulčić, A. (2002). Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon., str.84.

Uza sve veću konkurenciju, suhe marine kako bi održale svoju konkurentnost moraju obogatiti svoju ponudu, uz postojeći smještaj plovila i trajlera, u hangaru i na otvorenome, s kapacitetima dovoljno velikima da se mogu pokriti inicijalni troškovi koji mogu doseći poprilične iznose kao što su izgradnja zaštitne ograde, usluge čuvanja, građevinski radovi na parceli, troškovi zadovoljavanja sanitarnih uvjeta, protupožarnih uvjeta, vodopravnih, te uvjeta za zaštitu okoliša.

Od dodatnih usluga tu su:[29]

- servisi, popravci motora i opreme
- antifouling (koper)
- antiosmozni program
- gel coat popravci
- inox
- ugradnja dodatne opreme
- plastificiranje (poliester, epoxy)
- farbanje brodova
- pjeskarenje
- konzervacija - dekonzervacija
- elektro instalacije



Slika 4: Prikaz unutarnjosti suhe marine u kojoj se mogu vršiti popravci

Izvor: www.bonaventura.co

[29] Dulčić, A. (2002). Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon., str. 92.

4.5.Nedostaci suhih marina

Uz velike prednosti koje razvoj nautičkog turizma, suhe marine imaju svoje nedostatke u Hrvatskoj. Najveća prijetnja dugoročnom razvoju nautičkog turizma je nekontrolirano korištenje prirodno oblikovanog prostora i prirodnih dobara, njihovo uništavanje. Najveći nedostatak razvoja nautičkog turizma je narušavanje kvalitete prirodnog okoliša, očuvanje mora i čistoće.

Za broj turista nautičara koji dolaze u Hrvatsku potreban je jako velik broj marina, ali građenje istih ostavlja negativan utjecaj na prirodu i na njene vrijednosti. Marine se grade na neadekvatnim mjestima. Najbolji primjer tome su suhe marine građene u prirodnom okruženju, suhe marine su prekapacitirane. Grade se svi mogući dodatni sadržaji koji jesu potrebni, ali negativan trag na more i prirodu, prirodu ostaje.

Jedan od velikih problema suhih marina jest nedovoljan broj samih njih, te česti neadekvatni uvjeti koje gosti nalaze u njima.

Tablica6:Prikaz cijena suhih marina

	Na otvorenom			U hali		
Duljina broda (m)	Mjesečno (EUR)	6 mjeseci (EUR)	Godišnje (EUR)	Mjesečno (EUR)	6 mjeseci (EUR)	Godišnje (EUR)
do 5	120.-	630.-	1.150.-	160.-	860.-	1.610.-
5 – 6	140.-	780.-	1.380.-	180.-	1010.-	1.840.-
6 – 7	150.-	850.-	1.500.-	210.-	1130.-	2070.-
7 – 8	160.-	920.-	1.610.-	220.-	1.230.-	2190.-
8 – 9	180.-	1010.-	1.840.-	240.-	1.380.-	2.410.-
9 – 10	220.-	1090.-	2180.-	290.-	1.610.-	2.880.-

Izvor: www.adriatic.hr

Onečišćavanje mora zbog velikog broja plovila, nedovoljno razvijen sustav zaštite. Odlaganje otpada i fekalnih voda su jako negativni i velike posljedice i tragovi se ostavljaju na more. Preveliki sistem očuvanja, koordiniranje aktivnosti nautičara negativno bi djelovalo na nautičare i izbjegavali bi našu obalu zbog pretjeranih mjera očuvanja kada bi došlo do toga.

Potrebno je mjeru povećati i razinu upravljanja očuvanja prirodnih vrijednosti i kvaliteta, ali s oprezom da se ne naruše oni ciljevi bitni za nautički turizam. Negativan utjecaj turizma se odgleda u korištenju prirodnog prostora za izgradnju kapaciteta te kratkoj sezonskoj koncentraciji velikog broja turista na određenom prostoru.

5.ZAKLJUČAK

U ovome radu definirali smo pojam nautičkog turizma te luka, odnosno suhe marine.Pogledan je povijesni pregled te stanje nautičkog turizma danas. Detaljno je obrađena kategorizacija luka i marina prema Pravilniku uređenom prema Zakonu Republike Hrvatske. Anlazirali smo Strategiju i studiju planiranog razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj do 2019. godine,iz čega smo zaključili kakvo je stanje nautičkog turizma u Hrvatskoj danas,i na kakav način je planiran njegov daljnji razvoj u budućnosti. Nadalje, dodirnuli smo se trendova u razvoju nautičkog turizma te prednosti i nedostataka suhih marina..

Učinci nautičkog turizma na gospodarstvo nisu dovoljno prepoznati kao ni prednosti suhih marina. Slabosti se posebno izražavaju u zakonskoj regulativi koja otežava izgradnju nove nautičke infrastrukture ili rekonstrukciju postojeće. Ponuda je poseban problem, nedostatna je, a primjena odgovarajućih standarda kvalitete još uvijek kasni za mediteranskim zemljama. Stoga je potrebno pristupiti otklanjanju svih nedostataka uređenosti sustava i njegova funkcioniranja, prvenstveno prema njegovim korisnicima - nautičarima, a zatim i prema svim ostalim subjektima nautičkog turizma (npr. marine) to bi značilo pojednostavljivanje svakodnevnih poslova za koncesionare luka, privezišta i sidrišta, mogućnost usklađivanja i jedinstvene objave visine naknada njihova korištenja i izbjegavanja teškoća njihove naplate

Za daljni razvoj nautičkog turizma potrebno je provođenje mjera kao što su mjere za održiv rast i razvoj, pravilno upravljanje resursima, umjerena izgradnja novih prihvatnih kapaciteta, uspostava sustava nadzora, usklađivanje zakonske infrastrukture, modernizacija uređaja i opreme za zaštitu mora od onečišćenja, integracija sustava upravljanja te primjena novih ekoloških standarda. Kako bi zadovoljili potrebe nautičara za odlaganjem i održavanjem plovila izvan mora i morskih pristaništa, potreban je veliki broj suhih marina koje bi imale pozitivan učinak na sami nautički turizam. Zbog raznih zagađenja koje marine uzrokuju,suhe marine su bolje rješenje za skladištenje te sve prateće popravke i usluge održavanja plovila i manje štetne od marina u moru. Suha marina može ponuditi mnoge prednosti za vlasnike plovila. Suho skladištenje pruža uvjete u kojima se plovilo održava u besprijekornom stanju dugi niz godina,također se plovilu u suhom skladištenju pruža zaštita od oštećenja vodom kao i druge štete od elementarnih nepogoda kao što je utjecaj sunca ,vjetra,padalina.itd. Prednost čuvanja plovila izvan mora također je i osjećaj sigurnosti koji proizlazi iz činjenice da je plovilo sigurno,bez obzira na vremenske uvjete. Povećava se potražnja za suhim marinama tijekom cijele godine,i to uvelike utječe na potražnju Hrvatske te na produljenje turističke sezone zbog prihvata i skladištenja stranih plovila te pružanja dodatnih usluga. Suhe marine kako bi održale svoju

konkurentnost moraju obogatiti svoju ponudu. A Republika Hrvatska mora krenuti s razvojem i izgradnjom novih,modernih suhih marina kako bi sprječila opasno odlaganje brodova i podignula ponudu nautičkog turizma na višu razinu.

LITERATURA:

Knjige:

1. Bartoluci, M. (1999). Ekonomski aspekti sporta i turizma, Zagreb, Fakultet za fizičku kulturu Sveučilišta u Zagrebu.
2. Bartoluci, M.; Čavlek, N. (2007): Turizam i razvoj – razvojni aspekti, Zagreb, Školska knjiga.
3. Dulčić, A. (2002). Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon.
4. Favro, S.; Kovačević, M. (2010). Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split.
5. Geić, S. (2001). Menadžment selektivnih oblika turizma, Split, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije

6. Gračan, D.; Alkier Radnić, R. (2004). „Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma“, Pomorski zbornik, br. 41 (1), str. 309-318.
7. Gračan, D.; Alkier Radnić, R., Uran, M. (2011). Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Rijeka, Opatija, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu
8. Luković, T. (1995). Marketing – koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split, Ekonomski istraživački biro.
9. Luković, T. Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, str. 689-708,
10. Luković, T.; Bilić, M. (2007). „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, Naše more,
11. Šamanović, J. (2002). Nautički turizam i menagmenet marina, Split, Visoka pomorska škola u Splitu.

Internet izvori:

www.nn.hr

www.croatia.hr

www.adriatic.hr