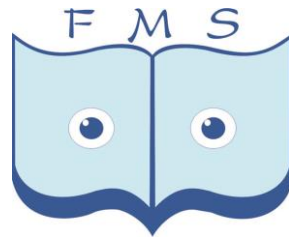


**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**



Roko Jelovčić

**NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ SA
OSVRTOM NA ŠIBENSKO-KNINSKU ŽUPANIJU**

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, veljača 2018.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ SA
OSVRTOM NA ŠIBENSKO -KNINSKU ŽUPANIJU**

SPECIJALISTIČKI RAD

Mentor: Doc.dr Nikola Vukčević

Predmet: Nautički turizam i poslovanje marina

Student: Roko Jelovčić, Br.Indexa: S32/16

Smjer: Nautički turizam i upravljanje marinama

Tivat, veljača 2018.

SADRŽAJ

SAŽETAK	1
1. UVOD	2
2. NAUTIČKI TURIZAM	4
2.1. Mediteran-prirodni i društveni uvjeti i posebnosti	4
2.2. Definiranje nautičkog turizma	4
2.3. Povijesni pregled razvoja nautičkog turizma.....	6
2.4. Pojava i razvitak nautičkog turizma	9
2.5. Prostorno – planske osnove i određenja nautičkog turizma	10
3. RAZVRSTAVANJE NAUTIČKOG TURIZMA, ŠKOLE IZUČAVANJA	14
3.1. Humanistička škola izučavanja nautičkog turizma	14
3.2. Znanstveno-praktična škola izučavanja nautičkog turizma.....	16
4. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZAM U RH	21
4.1. Politika razvoja nautičkog turizma hrvatske	21
4.2. Vizija i strateški ciljevi	25
4.3. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine sa naglaskom na nautički turizam	28
4.3.1. Željena pozicija 2020.	29
4.3.2. Nova izgradnja	29
4.3.3. Prioritetne aktivnosti razvoja proizvoda	30
5. NAUTIČKI TURIZAM ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE.....	31
5.1.1. Marina frapa rogoznica	32
5.1.2. ACI marina – Vodice	34
5.1.3. “ACI marina” – Jezera	35
5.1.4. “Danuvius” – Tribunj.....	37
5.2. Strategija i razvoj NT Šibensko-kninske županije–master plan	38
5.3. Program razvoja.....	40
6. ZAKLJUČAK	42
LITERATURA	43
POPIS SLIKA.....	44
POPIS TABLICA	44

SAŽETAK

Nautički turizam je poseban oblik turizma koji se po svojim specifičnim obilježjima bitno razlikuje od ostalih oblika turizma, a posebno zbog modela gospodarenja pomorskim dobrom i sustava sigurnosti plovidbe na moru,

Nautički turizam kao vid selektivne forme turizma je danas važan čimbenik što se tiče turističke ponude Republike Hrvatske, točnije on je u ekspanziji, koja je obuhvaćena gospodarskom strategijom Republike Hrvatske za razvoj nautičkog turizma.

Kvalitetan, učinkovit, dugoročan i održiv razvoj nekog područja nije moguć bez osmišljenog pristupa i strateškog planiranja kojim se utvrđuju ukupni razvojni potencijali, postojeći problemi, nedostaci i smetnje, te vizija budućeg razvoja, prioriteti i ciljevi zadane teme.

Ključne riječi: turizam, nautički turizam, strategija razvoja

1. UVOD

Nautički turizam predstavlja dinamičan oblik turističke rekreacije; njegovo učešće u ukupnim tokovima turističkog prometa iz godine u godinu je sve veće. Nautički turizam obuhvaća svako zabavno, razonodno, znanstveno, sportsko, ribolovno ili osvježavajuće kretanje vodenim morskim površinama u turističke svrhe: najraznovrsnijim čamcima, jedrilicama, motornim čamcima i sl., kružna putovanja i krstarenja putničkim ili drugim brodovima za prijevoz putnika, a također i teretnim brodovima s putničkim smještajem, te drugim prijevoznicima i kretanje ispod površine vode turističkim podmornicama i ronilicama. Nautičari sa svojim plovilima trebaju usluge priveza, servisiranja, prehrane i sl.

Nautički turizam privlači sve veću pozornost u cijelom svijetu, pa tako i u Hrvatskoj, zbog izgradnje kapaciteta potrebnih za njegovu realizaciju na neiskorištenim morskim i obalnim resursima te zbog gospodarskog značenja u ukupnoj ekonomiji.

Predmet istraživanja, odnosno tema ovog specijalističkog rada je potpuno određenje pojma nautičkog turizma što pretpostavlja uzimanje u obzir svih elemenata koji ga uvjetuju i definiraju te strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske sa osvrtom i na Šibensko-kninsku županiju.

Cilj rada je dati teorijski doprinos razumijevanju nautičkog turizma te na osnovu toga doći do zaključaka koji će doprinijeti daljnjem razvoju nautičkog turizma. Može se reći da ovaj rad ima nekoliko ciljeva, a oni su sljedeći:

- Definirati pojam nautičkog turizma
- Opisati škole izučavanja nautičkog turizma
- Opisati razvoj i razvojne planove za nautički turizam u Republici Hrvatskoj sa osvrtom na Šibensko-kninsku županiju

U radu će biti postavljene sljedeće hipoteze:

- Nautički je turizam multifunkcionalna turistička djelatnost s veoma izraženom pomorskom komponentom.
- Polazišta izučavanja dvaju pristupa su bitno različita, a takvo je onda i konkretno razvrstavanje, oni se međusobno nadopunjuju i čine sustav kojim se pridonosi znanstvenom izučavanju nautičkoga turizma i njegovome razvitku.
- Nautički turizam je složeni sustav koji uvjetuje stvaranje regulatornog okvira budućega turističkoga razvoja.

Pri istraživanju postavljenog problema i izradi specijalističkog rada koristila se metoda opisa (deskripcije), te metode analize i sinteze. Metode deskripcije, analize i sinteze neophodne su za utvrđivanje složenih odnosa.

Analizom znanstvenih članaka s područja turizma i analizom internetskih izvora, njihovom sistematizacijom i klasifikacijom napravila se analiza dosadašnjih istraživanja i spoznaja iz područja nautičkog turizma. Pri tome se koristila metode analize kako bi se izučio svaki dio za sebe, a za povezivanje procesa i odnosa u jednu cjelinu koristila se metode sinteze.

Ovaj specijalistički rad strukturiran je u šest poglavlja od čega su prvo i posljednje uvod i zaključak rada.

U prvom, uvodnom, dijelu objašnjava se predmet specijalističkog rada, navode se ciljevi istraživanja, metode koje su se koristile pri istraživanju.

Nakon uvoda, u drugom poglavlju pozornost se obratila na teorijske odrednice nautičkog turizma, te u sklopu toga prvo se definira pojam nautičkog turizma, nakon toga značaj. Onda se govori o podjeli i oblicima, te o ulozi nautičkog turizma općenito te opisuje njegov povijesni razvitak. Treće poglavlje rada definira dvije osnovne škole izučavanja i razvrstavanja – humanistička i znanstveno-praktična. Četvrto poglavlje govori o politici razvoja nautičkog turizma RH, a peto poglavlje definira politiku razvoja i marine Šibensko-kninske županije.

Zaključak prezentira sve relevantne spoznaje do kojih se došlo tijekom proučavanja literature za navedeni predmet specijalističkog rada.

2. NAUTIČKI TURIZAM

2.1. Mediteran-prirodni i društveni uvjeti i posebnosti

Kada govorimo o Mediteranu govorimo o mediteranskim zemljama, Španjolskoj, Francuskoj, Italiji, Hrvatskoj i Grčkoj.

Istovjetan prirodni okoliš i specifičan stil života su dvije osnovne karakteristike Mediterana. Prolazeći obalama Španjolske, Francuske, Italije, Hrvatske i Grčke, lako je uočiti da u vegetativnom smislu dominiraju mediteranski bor, pinija, a palma je ukrasno drvo prisutno u svim zemljama Mediterana.

Zanimljivo je promatrati posebnosti Mediterana u smislu životnog stila što ga posebno čini privlačnim. Cijeli Mediteran odiše toplinom sunca i ljepotom mora i obale, što se prenosi u duše žitelja. Mediteran je pun suprotnosti i topline, a u današnjim uvjetima alijencije i gubljenja smisla života, možemo reći da na Mediteranu postoji život, koji mnogi s kontinenta tek sada otkrivaju i naseljavaju Mediteran, tražeći njegovu ljepšu stranu.

U gospodarskom smislu, vrlo je uočljiva razlika između života u zapadnom dijelu Europe od onoga na jugu i istoku. Prije svega to je vidljivo iz prometnica koje presijecaju Španjolsku, Francusku i Italiju, dok su Hrvatska, posebice Grčka, kao odsječene od razvijenog dijela Europe.

Promatrano sa aspekta turizma i nautičkog turizma, kvaliteta turističkih kapaciteta po svemu je vrlo slična u svim mediteranskim zemljama, ali su razlike u cestama neusporedive. Politika nižih cijena u Hrvatskoj i Grčkoj za mnoge proizvode i usluge nije dovoljno jaka da kompenzira razlike i razvojne gubitke u cestama i prometnoj infrastrukturi. Razvoj turizma, posebno nautičkog turizma, bez razvijene cestovne mreže graniči sa nemogućim.¹

2.2. Definiranje nautičkog turizma

Nautički turizam kao fenomen, dio je turističkoga fenomena iz kojega je nastao i nedvojbeno je podvrsta turizma. Stoga je problematiku definiranja nautičkoga turizma potrebno zasnivati na problematici definiranja turizma. Etimološki pojašnjeno, nautički turizam proizlazi iz dvaju pojmova: nautički i turizam. Ovaj je drugi pojam u znanstvenoj turističkoj literaturi dovoljno

¹ Luković, T., Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str.276.

objašnjen, a prvi je nastao od grčke riječi *naus* što znači brod, lađa, ali i vještina plovidbe. U suvremenome značenju nautika ili navigacija predstavljaju skup praktičnih i teoretskih znanja i vještina potrebnih voditelju plovila da bi sigurno i uspješno preveo plovilo morem, od polazišne luke do luke dolaska. Pojam nautika i nautički, u širem smislu, označuju pomorstvo. Upravo je to razlog zbog kojeg se u međunarodnoj komunikaciji sve više koristi engleskim pojmom *yachting tourism*, a sve manje *nautical tourism*, ili *maritime tourism*, odnosno njemačkim pojmom *nautischer Tourismus*. Jahta, kao simbol luksuznog turističkog odmora na moru, jače vezuje nautički turizam uz turističku djelatnost, a manje uz pomorstvo. Na taj se način pridonosi boljem definiranju pojma nautičkog turizma, koji je dio turističke, a ne pomorske djelatnosti.²

Zanimljivo je navesti preskriptivnu definiciju nautičkog turizma u Hrvatskoj, prema kojoj: “Nautički turizam je naziv za poseban oblik turizma u kojem dominiraju plovidba i boravak turista u vlastitom ili tuđem plovilu te različite nautičke aktivnosti u turističke svrhe i radi razonode.” Ova preskriptivna definicija ima u sebi elemente deskriptivne definicije, jer opisuje pojavu, ali i konceptualne definicije, jer određuje sadržaj pojma nautičkog turizma.³

Ne ulazeći dublje u analizu pojedinih definicija, mogli bismo reći da je nautički turizam ukupnost polifunkcionalnih aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih i korištenjem plovnih objekata kao i drugih objekata vezanih uz nautičku turističku djelatnost radi rekreacije, športa, razonode i drugih potreba. Ta definicija ima elemente realne, konceptualne i nominalne definicije, jer rasvjetljava bit stvari, određuje njezin sadržaj i pojašnjava značenje riječi.⁴

Prema Zakonu o pružanju usluga u turizmu, usluge koje se povezuju s nautičkim turizmom su:⁵

- „iznajmljivanje veza u lukama nautičkog turizma za smještaj plovnih objekata i turista-nautičara koji borave na njima,
- iznajmljivanje plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja, radi odmora, rekreacije i krstarenja turista nautičara (*charter, cruising* i slično),

² Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, ekonomski pregled, 58 (11) 689-708, 2007, str. 690

³ Ibid., str. 695.

⁴ Ibidem.

⁵ Narodne novine, broj 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14; pročišćeni tekst Zakona na snazi od 30. prosinca 2014.

- usluge upravljanja plovnim objektom turista nautičara,
- prihvatanje, 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 djelatnost, i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije“.⁶

Prema Tihomiru Lukoviću 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“.⁷

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“.

2.3. Povijesni pregled razvoja nautičkog turizma

Neki začeci masovnih putovanja ljudi mogu se tražiti i u najstarijoj ljudskoj povijesti, drevnom Egiptu, antičkoj Grčkoj, Rimskom carstvu te vjerskim hodočašćima. Premda je taj nekadašnji putnik bio preteča modernog turista, ta putovanja nisu još imala karakter pravih, turističkih. Po nekim sličnostima između putovanja u prošlosti i putovanja što čine suvremeni turizam nipošto se ne može dokazati njihova genetska i razvojna veza. To su samo prividne sličnosti u motivima, dok u svemu ostalom nema nikakvih sličnosti između njih.⁸

Dapače, putovanja u prošlosti i turistička putovanja danas bitno se razlikuju i to po ekonomskoj i društvenoj uvjetovanosti, prostornoj usmjerenosti i vremenskoj učestalosti, brojčanosti i ponašanju sudionika te mnogim drugim učincima.

⁶ Luković, T., Bilić, M., Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše more, br.54., 2007.

⁷ Ibidem.

⁸ Alfier D., Turizam, izbor radova, Institut za turizam, Zagreb, Tisak 1994, str. 18.

Počeci plovidbe radi zabave, rekreacije i sporta javljaju se još u 16. stoljeću u obliku regata po nizozemskim kanalima dok se suvremeni nautički turizam počinje razvijati u 19. stoljeću. Polovinom 19. st. Tommas Cook prvi put organizira putovanja i 1857 godine osniva, prvu u svijetu, putničku agenciju gdje pomorski prijevoz putnika igra veliku ulogu. Od tada nastaje posebna vrsta brodova za prijevoz putnika i počinje se ploviti iz zabave.

Društvene promjene i promjene u načinu života tekle su veoma polagano sve do industrijske revolucije. Već u tijeku prve industrijske revolucije dogodio se veći društveni preobražaj nego u svim vremenskim epohama do tada. Većina povjesničara, u pravilu nastanak turizma vezuje uz razvoj prometnih sredstava na parni pogon, željeznice i parobroda, koja su omogućila sigurna, brza, česta, udobna, jeftina i daleka putovanja i time prerastaju iz dotadašnjeg individualnog u moderni organizirani turizam 19. i 20. stoljeća.

U 19.stoljeću započinje i razvoj nautičkog turizma na Jadranu. Najznačajnije prekretnice nastaju kada jedrenjaci ustupaju mjesto parobrodu. Još 1820, duž istočne obale Jadrana uvedena je petnaestodnevna parobrodska linija Trst-Dubrovnik-Krf, što je svojevrsni početak kruzing putovanja u ovim područjima. Građani pomalo dobivaju svijest o koristima koje gosti donose, pa tako nastaju prvi ugostiteljski objekti u lokalnom vlasništvu. Također nastaju turistička mjesta – lječilišta na Jadranu. Prva škola plivanja u našim krajevima datira iz 1826. godine a osnovana je u Rijeci. Osobe koje su željele naučiti plivati plaćale su 4 krune, dok su on koji su samo došli na kupanje plaćali 0,6 kuna. U Zadru je prvo kupalište sa toplom vodom osnovano 1834. godine.

Već 1870.godine javljaju se i prva organizirana putovanja na našoj obali koja organizira bečki turistički klub. Tada je značajnu ulogu imao strani kapital koji je investirao u nove brodove, poglavito okupljen oko austrijskog društva „Lloyd“. Ovo društvo vršilo je parobrodsku službu na Jadranu do pred kraj 19 stoljeća, a osim prijevoza putnika i robe, organizirali su i prigodna putovanja i izlete. Brodovi su pristajali u povijesnim i turističkim mjestima na obali, a boravak turista na brodu i putovanje je trajalo 10 do 15 dana. Parobrodi su primali 40 do čak 150 izletnika, što je u ono vrijeme imalo obilježje masovnosti. 1871 godine izgrađen je prvi hrvatski parobrod Hrvat za potrebe parobrodarskog društva u Senju, dug oko 35 metara, nosivosti 60 tona, motora 30 konjskih snaga a postizao je brzinu od 10 čvorova.⁹

Najbrži Loydov brod Thalía sagrađen oko 1900. godine, bio je dug 100 metara, a imao je 26 jednokrevetnih i 70 dvokrevetnih kabina s električnom rasvjetom i centralnim grijanjem te 4 apartmana.¹⁰

⁹ Dulčić, A., Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon. 2002, str.21

¹⁰ Dulčić, A., op.cit. str. 21.

Intenzivnija izgradnja specijaliziranih luka za privez brodova i jahti te boravak njihovih posada započela je u 20. stoljeću. Za takve je luke Udruženje konstruktora, motora i brodova iz New Yorka 1928.g. upotrijebilo naziv marina, koji od tada postaje međunarodno priznat i korišten naziv za osnovne objekte nautičkog turizma, specijalizirane luke u kojima se danas, osim vezova, uređaja, opreme i usluga održavanja plovila, njihovim korisnicima nudi i sve veći broj različitih turističkih usluga smještaja, prehrane, razonode, sporta i slično.¹¹

Pojam chartera se prvi puta spominje tridesetih godina prošlog stoljeća, i to u Nizozemskoj, a potom se dalje širio Europom pa poslije Amerikom. Charter kao gospodarska djelatnost, a osobito kao segment nautičkog turizma, relativno je novijeg datuma, i prvi put se pojavila na Azurnoj obali 1955. godine. Začetnici charter-djelatnosti u Hrvatskoj su sljedeće tvrtke: ACI, SAS, Coning, AYC, Moorings, Hetzel yachting, Ecker yacht. Charter-plovila bila su 99% pod stranom zastavom, a za vrijeme komercijalnog iskorištavanja bila su pod režimom privremenog uvoza. U početku su se pretežno iznajmljivali motorni brodovi, no danas u charter ulaze sve vrste plovila, od jedrilice za krstarenje ili regatu, preko katamarana do motornih brodova, jahti i megajahti koje su osobito zadnjih godina zastupljene u manjem opsegu. Unatoč, tako ranim počecima turizma na našoj obali, zbog nerazvijene nautičko-turističke ponude izostao je značajniji razvoj nautičkog turizma. Razvoj suvremenog nautičkog turizma počinje tek sredinom šezdesetih godina 20-tog stoljeća, kada su na našoj obali izgrađene 4 marine sa 150 vezova i ostvaren promet preko 1500 inozemnih plovila. Ovo razdoblje označeno je i donošenjem Odluke o osnivanju ACY-a (Adriatic Club Yugoslavia) 1982.g. U razdoblju od samo dvije godine (1983-1984) izgrađeno je 16 marina kapaciteta 4,730 vezova.

Od tada, pa do početka Domovinskog rata, broj izgrađenih marina i broj inozemnih plovila koja posjećuju naš akvatorij, iz godine u godinu ima dinamičan rast. U razdoblju od 1991. do 1995. godine, Hrvatska se nalazila u Domovinskom ratu, te je turizam bilo nemoguće razvijati u tom razdoblju. Rat u Hrvatskoj usporio je razvoj nautičkog turizma koji je do tada imao stopu rasta i preko 14%. Međutim, njegov oporavak je tekao mnogo brže nego u drugim granama turizma. Tako je 1991.g. osnovana Udruga hrvatskih marina, 1994.g. Udruženje nautičkog turizma pri HGK, a 2006.g. Hrvatska udruga brodara.¹²

¹¹ Ibidem.

¹² <http://hrcak.srce.hr/file/102056> (05.02.2018.)

2.4. Pojava i razvitak 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. Izgradnja specijaliziranih luka za prijevoz brodica i jahti, kao i boravak posada nautičara počela je u 20. stoljeću.¹³

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:¹⁴

- 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.¹⁵

¹³ Favro, S.; Kovačević, M., Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split, 2002., str 117.

¹⁴ Šamanović, J., Nautički turizam i menagmenet marina, Split, Visoka pomorska škola u Splitu, 2002., str. 54.

¹⁵ Geić, S., Menadžment selektivnih oblika turizma, Split, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, 2002.

2.5. Prostorno – planske osnove i određenja nautičkog turizma

Prostorni planovi županija su temeljni prostorno-planski dokumenti koji utvrđuju raspored i kapacitete luka nautičkog turizma. S tim dokumentima moraju biti usklađeni svi prostorni planovi uređenja općina i gradova u Republici Hrvatskoj.

Prema podacima temeljenim na prostornim planovima županija, iz mjeseca srpnja 2006. godine, na hrvatskom dijelu Jadrana evidentirano je u lukama nautičkog turizma 16 030 vezova u moru. Kapacitet smještaja plovila na kopnu ("suhi vez") iskazan je samo u dvije županije. Raspored kapaciteta luka nautičkog turizma u prostornim planovima županija prikazan je u tablici.¹⁶

Tablica 1. Ukupni kapaciteti luka nautičkog turizma u prostornim planovima županija (2015.godina)

Županija		Kapacitet luka nautičkog turizma				udio županije u sveukupnom
		postojeći vezovi	planirani		ukupno	
			u moru	"suhi vez"		
1	ISTARSKA	3.520	7.330	7.100	17.950	32,5%
2	PRIMORSKO-GORANSKA	2.810	3.100	-	5.910	10,7%
3	LIČKO-SENJSKA	0	850	800	1.650	3,0%
3	ZADARSKA	4.200	1.800	-	6.000	10,9%
5	ŠIBENSKO-KNINSKA	3.000	2.140	-	5.140	9,3%
6	SPLITSKO-DALMATINSKA	1.850	3.185		5.035	9,1%
7	DUBROVAČKO- NERETVANSKA	650	7.350		8.000	14,5%
Vezovi u moru ukupno		16.030	25.755		41.785	75,7
"Suhi vez" ukupno		5.500		7.900	13.400	24,3
SVEUKUPNO		21.530	25.755	7.900	55.185	100,0%

Izvor: <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf> (05.02.2018.)

¹⁶ <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf>, (05.02.2018.), str. 100.

Najveći kapacitet postojećih vezova u moru ima Zadarska županija (4200 vezova), najmanji Dubrovačko-neretvanska županija (650 vezova), a Ličko-senjska županija uopće nema vezova.¹⁷

Navedena raspodjela postojećih kapaciteta luka nautičkog turizma najvećim je dijelom odraz morfoloških i klimatskih obilježja akvatorija odnosnih županija.

Županijskim prostornim planovima u narednom planskom razdoblju (2015. godina) planirano je novih 25 755 vezova u moru i 7900 mjesta na kopnu ("suhi vez"). Prosječni ukupni kapacitet po županiji je oko 5970 vezova u moru.

Najveći porast broja vezova u moru, ne računajući Ličko-senjsku županiju koja nije imala luke nautičkog turizma, planiran je na prostoru Dubrovačko-neretvanske županije (1230 % ili dvanaesterostruko povećanje). Tako bi ova županija raspolagala sa oko 16 % u sveukupnom kapacitetu naših marina. Ovakav porast je razumljiv, s obzirom na skroman postojeći kapacitet luka nautičkog turizma, objektivne prostorne mogućnosti i s obzirom na veliku atraktivnost dubrovačkog područja.

Gotovo dvostruko povećanje broja vezova u moru predviđaju u Istarskoj županiji i Primorsko-goranskoj županiji.

Najveći broj vezova, uključujući i mjesta na kopnu, planira Istarska županija (10 850 vezova u moru i 7100 mjesta na kopnu) što bi bilo 36 % od sveukupnog kapaciteta luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Ovakvo planirani kapacitet potaknut je blizinom najjačih emitivnih područja nautičara (zapadna Europa). Ocjenjuje se prihvatljivijim smanjiti planirane kapacitete u moru i ostvariti planirane kapacitete na kopnu ("suhi vez").¹⁸

Povećanje broja vezova u prostornim planovima za oko 40-80 % predviđaju Zadarska, Šibensko-kninska i Splitsko-dalmatinska županija. Ovakav porast približava kapacitete ovih županija broju od oko 5000 – 6000 vezova u moru, što opravdava povećani dolazak nautičara u ovaj akvatorij nakon izgradnje autoceste do Splita (Dugopolje).¹⁹

¹⁷ <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf>, (05.02.2018.), str.101.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem.

Udio koji sačinjavaju Zadarska županija, Šibensko-kninska županija i Splitsko dalmatinska županija (svaka s oko 10-12 % u sveukupnom kapacitetu) ocjenjuje se skromnim. Objektivne mogućnosti njihovih akvatorija, temeljene na njihovim prirodnim i tehničkim podobnostima, mogu opravdati i veće kapacitete od dosada planiranih broja vezova.²⁰

Osim u Istarskoj županiji, u prostornim planovima županija podcijenjeni su planirani kapaciteti mogućeg smještaja plovila na kopnu. To je vjerojatno rezultat i u tom pogledu izrazito nepovoljnog postojećeg stanja u kojem su vezovi u moru i raspoloživi akvatoriji luka u velikoj mjeri zauzeti manjim plovilima koja bi se mogla čuvati i na kopnu.

U našim bi uvjetima bilo povoljno da je 2/3 vezova u moru, a da su za 1/3 broja plovila osigurana mjesta na kopnu. Prilog takvoj tvrdnji su, prije svega, prednosti smještaja plovila na kopnu:²¹

- očuvanje prirodnih datosti
- racionalno korištenje raspoloživih površina
- veća sigurnost plovila
- kontinuirana dostupnost plovilu
- niža cijena opreme smještaja plovila
- korištenje obale i akvatorija za primjerenije namjene.

Postojeća materijalna osnova (baza), resursi i tekuća materijalna (investiciona) izgradnja, drugi je, uz postojeće prirodne uvjete, važan činilac u razvoju i unapređenju nautičkog turizma. Pod materijalnom izgradnjom u nautičkom turizmu podrazumijeva se izgradnja novih objekata-kapaciteta, proširenje i dogradnja postojećih kapaciteta, zatim adaptacija, modernizacija postojećih kapaciteta, nabava opreme i inventara za postojeće kapacitete tj. investicije, sve zbog:²²

- izgradnje novih kapaciteta
- rekonstrukcija
- proširenja
- modernizacije.

²⁰ Ibidem.

²¹ <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf>, (05.02.2018.), str.102.

²² Madžar, J., Nautički turizam, završni rad, Veleučilište u Šibeniku, Šibenik, 2016., str. 6

Jedan od osnovnih zadataka materijalne izgradnje je podizanje odgovarajućih turističkih luka i izgradnja turističke male flote. Materijalna osnova-resursi ili receptivni kapaciteti u nautičkom turizmu obuhvaćaju:²³

- turističke luke različitog tipa, namjene i veličine
- nautičko-turističku flotu
- nautičko-turistička sela
- sidrišta
- vezove uz obalu
- zimovališta, skladišta i radionice za plovnu flotu
- brodogradilišta
- parkirališta
- trgovinsko-opkrbne i turističko-ugostiteljske objekte
- razne proizvodne i proizvodno-uslužne kapacitete
- objekte za dokolicu
- prometne kapacitete na kopnu i obali, a u vezi s nautičkim turizmom
- stanice za opskrbu
- uređaje i opremu
- osnovna i tzv. viša infrastruktura.

²³ Madžar, J., op.cit., str. 9

3. RAZVRSTAVANJE NAUTIČKOG TURIZMA, ŠKOLE IZUČAVANJA

3.1. Humanistička škola izučavanja nautičkog turizma

Ranih sedamdesetih godina 20. stoljeća, u vremenu prvih početaka javljanja nautičkoga turizma kao turističkoga fenomena, razvila se u Zadru pri Pedagoškoj akademiji, humanistička škola izučavanja nautičkoga turizma. Prema izučavanju socijalnih i društvenih aspekata nautičkoga turizma te škole, u središtu pozornosti nalazi se turist-nautičar sa svojim potrebama i potrošačkim motivima. Istražujući nautički turizam s toga stajališta, mogla bi se oblikovati definicija nautičkoga turizma kao: “nautički je turizam jedinstveni turistički doživljaj koji obuhvaća aktivnosti na vodi i na kopnu.”²⁴

Razvrstavanje osnovnih vrsta nautičkoga turizma, zbog prevladavajućeg motiva koji ga oblikuje, omogućuje nam razlikovanje slijedećih vrsta nautičkoga turizma: *mobilni, plovidbeni, kupališni, boravišni, športski, zimovališni, izletnički, ribolovni, kulturni, zdravstveni i ambijentalni.*²⁵

Sa stajališta veličine i vrste plovila nautički turizam dijelimo na:²⁶

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

Sa stajališta udjela, opsega i područja plovidbe i značenja u nautičkom turizmu on se dijeli na:²⁷

- “veliki” nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, cruising, duži izleti, charteri),
- “mali” nautički turizam ili zabavna navigacija (suvremeno malo brodarstvo – “mala ili 4.flota”, jahte, jedrilice, športski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i dokolicu i sl.).

²⁴ Luković, Top.cit., str. 699

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

Sa stajališta organizacije plovidbe razlikujemo ove podvrste nautičkog turizma: ²⁸

- individualni,
- grupni – masovni,
- nautički turizam u konvojima.

Podjela je nautičkoga turizma prema itinerarima (planu plovidbe) slijedeća: ²⁹

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

Vrste nautičkoga turizma prema svrsi plovidbe jesu: ³⁰

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

Podjela je nautičkoga turizma prema sektorima (područjima) ovakva: ³¹

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

²⁸ Ibid., str. 701

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

Vrste nautičkoga turizma prema opsegu, mogu se promatrati sa tri stajališta:

zemljopisno-fizičkog, tehničkog i komparativnog, a to je u odnosu prema drugim oblicima turizma. Takav je način istraživanja nautičkoga turizma zanimljiv sa stajališta nautičke potrošnje i istraživanja tržišta koje se zasniva na motivu koji oblikuje potražnju.³²

U posljednjim godinama, prof. dr. sc. Vlatko Jadrešić, kao danas vodeći istraživač te škole, razvija humanističku nautičko-turističku znanstvenu misao i proširuje je na područje održivoga razvitka. Činjenica da se nalazimo u vremenu intenzivnih investicija i razvijanja nautičkoga turizma na području Mediterana, potencira i značaj humanističke škole izučavanja nautičkoga turizma.

3.2. Znanstveno-praktična škola izučavanja nautičkog turizma

Znanstveno-praktična škola izučavanja nautičkog turizma zasniva se na gospodarskom i ekonomsko-pravnom izučavanju. Nautički se turizam, u praktičnom smislu, odvija kroz niz gospodarskih djelatnosti koje su regulirane zakonom. Za reguliranje djelatnosti u Europi relevantna je Međunarodna klasifikacija djelatnosti Europske Unije (NACE), s kojom su kompatibilne hrvatska Jedinствена klasifikacija djelatnosti (JKD) iz godine 2004., i dopunjena NKD godine 2007.

U teoretskom i pojmovnom smislu nautički turizam zasad ima svoja tri osnovna pojavna oblika, a oni se grupiraju u slijedeće skupine poslovanja: luke nautičkog turizma, charter ili chartering i cruising.³³

Takvo je grupiranje poslovanja u nautičkom turizmu praktične naravi, a u pojmovnom je i u sadržajnom smislu dobro definirano pratećom legislativom i statistikom. Unutar te tri osnovne vrste djelatnosti nautičkoga turizma odvijaju se različite subnautičko turističke djelatnosti, ovisno o nizu činitelja koji u svojoj osno noj dimenziji imaju marketinški karakter. Promatrano s mikroaspekta, menadžment strategijom korporacije i njezinom poslovnom politikom profilira se sama korporacija i locira njezino mjesto na tržištu ponude nautičkoga turizma.³⁴

Poslovanje u grupi luka nautičkog turizma podrazumijeva skupinu poslova vezanih uz smještaj plovila i nautičara i pružanje niza usluga plovilima i nautičarima.

³² Ibidem.

³³ Luković, T., op.cit., str. 701.

³⁴ Ibidem.

Najrazvijeniji je oblik poslovanja u toj grupi poslovanje marina, kao najsloženiji oblik luka nautičkog turizma. Značaj marina u grupi luka nautičkog turizma po svemu je dominantan.

Na primjeru Hrvatske, jasno se vidi premoćna uloga marina u strukturi luka nautičkog turizma, a slična je situacija i na cijelom Mediteranu, osim na njegovome istočnome dijelu (Grčka i Turska). ³⁵

Prema statističkim podacima za godinu 2006., od Savudrije do Rta Oštro raspoređeno je 95 luka nautičkoga turizma, od toga je 56 kategoriziranih marina i suhih marina. U lukama nautičkoga turizma, koje zauzimaju 4.274.010 m² akvatorija, nautičarima je bilo na raspolaganju 15.973 vezova u moru, i 5.187 smještajnih mjesta na kopnu, na tzv. suhom vezu. Na području hrvatskoga dijela obale i otoka, nautičari, odnosno 104.00016 hrvatskih plovila nautičkog turizma, mogu se koristiti s oko 750 luka, lučica, sportskih lučica i drugih. Za sada te luke i lučice imaju ulogu tranzitne luke ili luke spasa. One su uglavnom ravnomjerno raspoređene duž obale i otoka, a to znači da se u prosjeku gotovo na svakih 5 Nm može naići na sigurno sklonište od nevremena. U usporedbi s drugim zemljama Mediterana, Hrvatska ima najmanji broj komercijaliziranih luka od navedenog potencijala luka - 13%, a to je dobar potencijal budućeg razvitka. ³⁶

Kada opisujemo luke nautičkog turizma, kao jednu od tri osnovne vrste nautičkoga turizma vidimo da su sve izraženiji zahtjevi za organiziranjem tzv. komunalnih luka nautičkog turizma kakve susrećemo u Španjolskoj i u Italiji, a koje su posebna vrsta luka nautičkog turizma. ³⁷

Charter ili chartering poslovanje je s plovilima ili brodovima, u smislu njihova iznajmljivanja nautičarima. Postupak formiranja charter flote nije jednoznačan, to je složen proces koji se sastoji od kupnje brodova koji postaju vlasništvo kompanije, najma brodova od privatnih lica ili gospodarskih subjekata, ili, pak, od zajedničkoga poslovanja s drugim charter kompanijama.

Praksa nas uči da se charter flota može formirati i na relativno neobičan način. Tako smo svjedoci, da su u razdoblju od godine 1996. do godine 1999., najveće charter flote bile u vlasništvu banaka. Razlog je tome, s jedne strane, veliko zanimanje za ulaganje u nautički

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibid., str 702

³⁷ Ibidem.

turizam, pa tako i u charter flotu na Mediteranu, a sa druge strane, to su nestabilne poratne godine u Hrvatskoj.

Veliko zanimanje ulagača za nautički turizam pokazalo se tih godina investiranjem putem leasinga. Loše poratne godine pogubno su se odrazile na nautički turizam, a posebno na charter.³⁸

Male charter kompanije nisu mogle podmirivati svoje obveze prema bankama, pa su oštri leasing – uvjeti banaka i nepodmirivanje obveza, gotovo preko noći, pretvorili banke u vlasnike charter flote. Neke od banaka organizirale su poslovanje u charteru za vrijeme sezone, želeći na taj način smanjiti negativne efekte posve nepredvidive situacije u kojoj su se našle. S protekom godina stanje se na tržištu potražnje postupno stabiliziralo i plovila su ponovo prešla u vlasništvo charter kompanija, a banke su za svoje potrebe zadržale samo poneko plovilo.

Cruising je vrsta poslovanja nautičkog turizma, a organizira se kao kružno putovanje plovilom cruising 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 cruisinga. U Hrvatskoj se u posljednjim godinama, razvija posebna vrsta cruisinga “Old Crusier”, to je višednevno ili izletničko krstarenje na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima. Ti su brodovi za taj posao veoma kvalitetno opremljeni i prilagođeni su za duža krstarenja i za duži boravak gostiju na brodu.

Potrebno je napomenuti da se poslovanje cruisinga odvija kroz: poslovanje plovilima za krstarenje, cruiserima i poslovanje specijaliziranih cruise luka.³⁹

Cruising je veoma intenzivno povezan s lukama starih gradova na obali, pri čemu veliki svjetski cruising svoje rute razvija u velikim lukama kao što su Dubrovnik, Split, Zadar i druge.

Domaći jadranski cruising old timerima svoje rute razvija u manjim lukama i lučicama kao što su Trogir, Telašćica, Hvar, Bol i druge. Ubrzani razvitak nautičkog turizma, a posebno cruisinga, bitno utječe na promjenu profila starih luka koje mu se prilagođuju. Hrvatska obala postupno postaje odredište velikih cruisera, a Dubrovnik je međunarodno priznato odredište svih većih cruising ruta.⁴⁰

³⁸ Ibidem.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Ibid., str. 703.

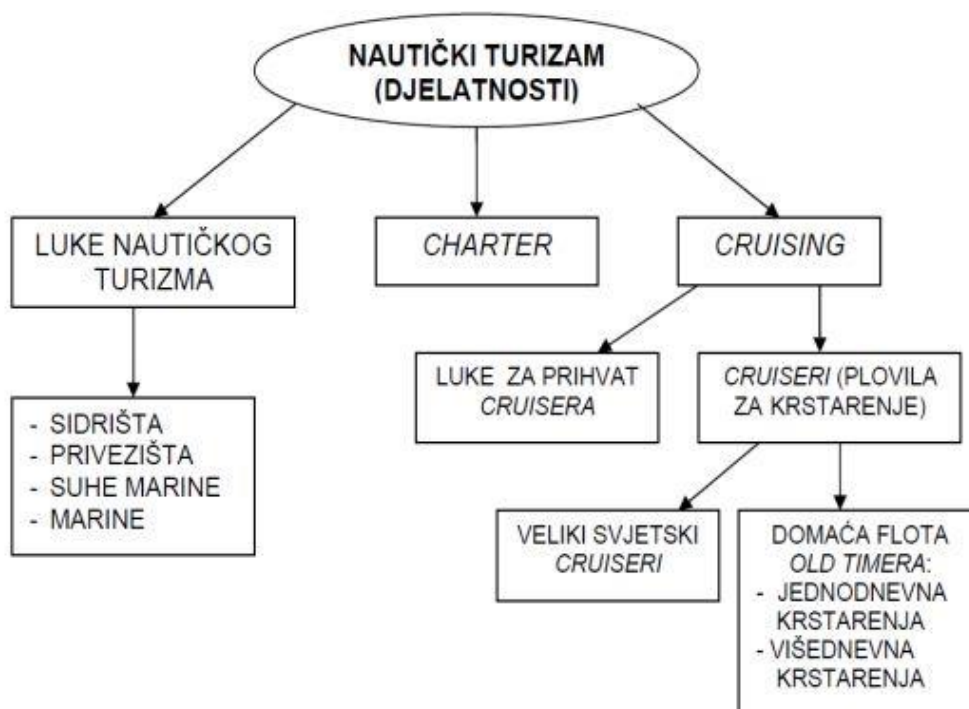
Djelatnosti nautičkoga turizma, u poslovnom smislu, klasificirane su prema NKD (JKD) listom djelatnosti koje su doslovno razbacane po gotovo svim područjima djelatnosti. Listu tih djelatnosti koje se odnose na poslovanje u nautičkome turizmu mogli bismo specificirati na slijedeći način: ⁴¹

Osnovna klasifikacija po (JKD) NKDu:

Područje 61 - Vodeni prijevoz (cruising),

Područje 71 - Iznajmljivanje strojeva i opreme bez rukovatelja i predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo; podskupina 1.22 - Iznajmljivanje plovnih prijevoznih sredstava (charter), Područje 92 – Rekreatijske, kulturne i sportske djelatnosti; podskupina - 92.62.1 Djelatnosti marina (poslovanje marina).

Nautički turizam, prikazan u tri pojavna oblika i turistička fenomena, može se modelski prikazati na ovaj način (slika1)



Slika 1. Model nautičkog turizma

Izvor: Luković, T., (2007). Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) 689-708, str. 704

Kao što se vidi iz prikazanoga modela djelatnosti nautičkog turizma, ovaj je turistički fenomen veoma složen i još je uvijek nedovoljno obrađen. Osim navedene tri osnovne vrste nautičkoga turizma, postoje i dopunske ili pridružene vrste koje se intenzivno razvijaju i po svojim

⁴¹ Ibidem.

aktivnostima pripadaju nautičkom turizmu, to su npr. ronilački turizam, športski ribolov, jedrenje na dasci i drugo. Te vrste nautičkoga turizma teže osamostaljivanju i oblikovanju u novu selektivnu nautičko-turističku vrstu, a za što po kriterijima selektivne vrste još nisu stekle potrebne uvjete.

Osim navedenih osnovnih djelatnosti definiranih i klasificiranih prema NKD, u lukama nautičkoga turizma, kao osnovnoj djelatnosti nautičkoga turizma, razvijaju se i mnoge druge komplementarne djelatnosti. Primjerice: hoteli, restorani, barovi, marikultura, gradnja i popravak brodova i čamaca, servisiranje brodskih motora, servisiranje i popravak nautičke opreme, trgovina, športski tereni, organiziranje izleta, prateće djelatnosti u vodenom prijevozu, djelatnosti putničkih agencija i turoperatora, financijske usluge, usluge zdravstva, stari zanati i mnoge druge djelatnosti. Uz osnovne i komplementarne djelatnosti nautičkog turizma potrebno je spomenuti i komplementarne djelatnosti druge razine, to znači djelatnosti izvan područja nautičkoga turizma, a koje su intenzivno poslovno povezane s njim. U tu skupinu djelatnosti možemo ubrojiti gotovo sve djelatnosti klasificirane u NKD. Ipak, posebno bi valjalo istaknuti industriju plovila i opreme za plovila, ali i poljoprivredu, ribarstvo, trgovinu kao i prometne, komunikacijske i sve uslužne djelatnosti. Kao što je navedeno, djelatnosti nautičkoga turizma u stvaranju svog proizvoda isprepliću se s nizom drugih djelatnosti.⁴²

⁴² Luković, T., op.cit. str. 704.

4. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZAM U RH

4.1. Politika razvoja nautičkog turizma hrvatske

Politika razvoja nautičkog turizma Hrvatske odvijala se u dva dijela. Odnosno dva osnovna razdoblja. Bolje rečeno radi se o dvije politike dvaju političkih i gospodarskih sustava.⁴³

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.⁴⁴

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

⁴³ Luković, T., Šamanović, J., Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str.276.

⁴⁴ Ibidem.

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 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.⁴⁵

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

⁴⁵ Ibidem.

postane aktivni generator razvoja gospodarstva što je vidljivo iz grafikona u kojem je prikazan broj uplovljavanja.⁴⁶

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.

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.⁴⁷

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

⁴⁶ Ibid., 277.

⁴⁷ Dundović, Č., Kovačić, M.: Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka, Pomorski zbornik, Vol.42 No.1 Svibanj 2004., str.212.

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

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. 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 plovni objekata na kopnu.

Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016.⁴⁸

U 2016. ovim istraživanjem obuhvaćeno je 139 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, i to 71 marina (od toga 13 suhih marina) i 68 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija jest 3 764 124 m², a broj vezova 17 428.

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2016. na stalnom vezu bilo je 13 422 plovila, što je za 0,2% više nego 31. prosinca 2015. Vezom u moru koristilo se 87,6% plovila, a isključivo mjestom na kopnu 12,4%.

Prema vrsti plovila, na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 50,1% su jahte na jedra, 47,5% su motorne jahte, a 2,4% su ostala plovila.

Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (42,9%), Austrije (16,8%), Njemačke (15,8%), Italije (5,0%), Slovenije (4,9%) i Ujedinjene Kraljevine (2,6%), što čini 88,0% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.

Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2016. iznosio je 198 151, što je za 8,6% više nego u 2015.

Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom u moru 65,7% su jahte na jedra, 30,5% su motorne jahte, a 3,8% su ostala plovila.

⁴⁸ https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm (08.02.2018.)

U 2016. najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (45,6%), Italije (16,3%), Njemačke (12,3%), Austrije (8,4%) i Slovenije (3,7%), što čini 86,3% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu.

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2016. iznosio je 769 milijuna kuna, pri čemu je 539 milijuna kuna ostvareno od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 70,1%. U odnosu na 2015. ukupan prihod veći je za 2,1%, a prihod od iznajmljivanja vezova za 3,8%

1. LUKE NAUČKOG TURIZMA U 2016.
NAUTICAL PORTS, 2016

Županija	Ukupno Total	Sidrište Anchorage	Privezište Mooring	Marine Marinas					Nerazvrstane luke nautičkog turizma Uncategorised nautical ports	County of
				suha marina Land marina	marina I. kategorije Marina, 1 st category	marina II. kategorije Marina, 2 nd category	marina III. kategorije Marina, 3 rd category	marina kategorizirana i označena sidrima Marina, categorised and marked by anchors		
Republika Hrvatska	139	58	7	13	6	17	17	18	3	Republic of Croatia
Primorsko-goranska	26	8	3	5	1	2	3	4	-	Primorje-Gorski kotar
Zadarska	44	30	2	4	-	4	4	-	-	Zadar
Šibensko-kninska	21	7	-	1	2	3	5	3	-	Šibenik-Knin
Šplitsko-dalmatinska	27	12	1	2	-	3	3	5	1	Split-Dalmatia
Istarska	13	-	1	-	3	3	2	4	-	Istria
Dubrovačko-neretvanska	8	1	-	1	-	2	-	2	2	Dubrovnik-Neretva

Slika 2. Luke nautičkog turizma u 2016.godine

Izvor: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm

4.2. 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.⁴⁹

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. 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.⁵⁰

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 sklopu greenfield projekata. Tako bi nove marine mogle uskoro osvanuti u Rijeci, Splitu, Prevlaci, Novigradu, Trogiru, Puli, Novom Vinodolskom, Orebiću, Vela Luci, Dragoneri, Stonu, Visu. 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.

⁴⁹ Mršić, T., politika održivog razvoja nautičkog turizma republike hrvatske, diplomski rad, Sveučilište u rijeci, Rijeka, 2013., str. 53

⁵⁰ Ibidem.

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

Tablica 2. Osnovni pokazatelji razvijenosti pet najvažnijih mediteranskih zemalja u nautičkom turizmu

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 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 uključ enje Hrvatske u europsko tržište.

4.3. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine sa naglaskom na nautički turizam

Struktura turističkih proizvoda u Hrvatskoj se u posljednjih desetak godina mijenjala samo u manjem dijelu, a na što upućuje i krivulja sezonalnosti. S obzirom na današnji doprinos u turističkom prihodu, turistički proizvodi u Hrvatskoj mogu se podijeliti na dominantne proizvode (svaki proizvod doprinosi minimalno 5% u strukturi prihoda) i proizvode s izraženom perspektivom razvoja.⁵¹

Nautički turizam (yachting/cruising) – proizvod iznimne globalne atraktivnosti koji u svijetu bilježi kontinuirano visoke, čak dvoznamenkaste stope rasta. Zbog svog geoprometnog položaja i s jednom od najrazvedenijih obala na svijetu, ugodne klime i pogodnih vjetrova, Hrvatska je već danas jedna od poželjnijih nautičkih destinacija na svijetu. Na to upućuju stalno rastući rezultati poslovanja u nautičkom turizmu (ponajviše produljenje sezone), ali i kontinuirano popunjavanje dijela pratećeg lanca vrijednosti. Neovisno o tome, yachting turizam u Hrvatskoj nekoliko posljednjih godina obilježava stagnacija u razvoju ponude novih vezova u marinama, iako uz optimalan razvojni koncept potražnja za njima nije upitna. Glavni uzrok tome treba tražiti u nepovoljnom investicijskom okruženju. Cruising turizam u posljednjih desetak godina obilježava povećan broj dolazaka megakruzera, ali i rastuća potražnja za krstarenjem na malim domaćim kruzerima.⁵²

Daljnji globalni rast yachtinga u značajnoj će mjeri biti rezultat razvoja novih tržišta Bliskog istoka i BRIC zemalja te ekonomskog oporavka tradicionalno glavnih emitivnih tržišta zapadne Europe i Sjeverne Amerike. Predviđa se da će glavni korisnici biti segment kupaca dobne skupine 55+, čiji aktivni životni stil, zdravlje i raspoloživ prihod omogućuju bavljenje yachtingom. Inovativna ponuda *'stay&sail'* aranžmana i učenje yachting vještina ciljati će upravo taj stariji segment. Rast potražnje za većim plovilima rezultirat će proširenjem marina i njihovim osposobljavanjem za prihvatanje većih (12+ m) i mega (20+ m) jahti, uključivo i na Mediteranu. Značajan novi aspekt u razvoju yachtinga su inicijative usmjerene prema ekološki odgovornom poslovanju. Prognoze upućuju i na daljnji snažan rast cruisinga podržan percepcijom visoke vrijednosti za novac ovoga proizvoda i još uvijek niskom penetracijom tržišta. Cruising kompanije će i dalje značajno ulagati u privlačenje novih tržišnih segmenata, posebice mladih, obitelji s djecom, ali i MICE krstarenja uvodeći nove rute, tematska putovanja

⁵¹ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html (08.02.2018.)

⁵² Ibidem.

te nove sadržaje i usluge na brodovima. Ekološka odgovornost i 'zelena' praksa postat će sve važnije teme za cruising industriju.

4.3.1. Željena pozicija 2020.

Hrvatska je najpoželjnija yachting destinacija na Sredozemlju. Svoju poziciju temelji na razvedenosti, očuvanosti i kulturi življenja na obali i otocima, kvaliteti nautičke infrastrukture, sigurnosti boravka te tematskim itinererima. Ponuda je prilagođena i potražnji luksuznih megajahti, a ponuda čartera temelji se na visokokvalitetnoj, licenciranoj usluzi.⁵³

Međunarodni cruising na moru odvija se u jačoj suradnji s brodarskim kompanijama i štite se interesi hrvatskih destinacija, što uključuje definiranje polaznih luka za prihvat velikih i srednje velikih brodova te luka za brodove do najviše 1.000 putnika. Hrvatska je meka za manje, ali i najluksuznije brodove. Gotovo svi brodovi koji plove na međunarodnim riječnim cruising putovanjima Dunavom zastaju u jednom od četiri pristaništa u Hrvatskoj.⁵⁴

Domaći cruising u Hrvatskoj jedan je od najpoželjnijih turističkih proizvoda u Europi. Kvaliteta proizvoda je unaprijeđena, a u ponudi su i novi brodovi predviđeni za cjelogodišnje poslovanje.

4.3.2. Nova izgradnja

Izgradnja 15.000 novih vezova, od čega 5.000 u moru u marinama, 5.000 u lukama otvorenim za javni promet i 5.000 na kopnu;⁵⁵

- Izgradnja novih vezova primarno se usmjerava u postojeće luke nautičkog turizma i luke otvorene za javni promet kao i u devastirane prostore te prostore gdje već postoji djelomično izgrađena infrastruktura;
- Izgradnja marina za prihvat megaplovila, prije svega u atraktivnim destinacijama s cjelogodišnjom ponudom;
- Izgradnja jedne dodatne matične luke za brodove u domaćem cruisingu;
- Nova izgradnja podrazumijeva primjenu novih tehnologija i ekoloških standarda u zaštiti okoliša.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ [https://issuu.com/poljoprivreda/docs/strategija-turizma-2020/38\(08.02.2018.\)](https://issuu.com/poljoprivreda/docs/strategija-turizma-2020/38(08.02.2018.))

4.3.3. Prioritetne aktivnosti razvoja proizvoda⁵⁶

- Izrada Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma – yachtinga;
- Izrada studija prihvatnog kapaciteta marina/luka za yachting i cruising te za sidrišta kao preduvjet provedbe aktivnosti na održivi i okolišno prihvatljiv način;
- U postojećim i novim lukama nautičkog turizma kao i lukama otvorenim za javni promet obogaćuje se i podiže kvaliteta cjelokupne ponude namijenjene putnicima, posadi i plovilima;
- Uređenje sustava sidrišta (naplata, usluge, cijene);
- Donošenje i usklađivanje regulative (npr. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama; klasifikacija plovniha objekata i marina);
- Uspostavljaju se mjerila Prijatelja okoliša za marine i prihvatljivi ekološki standardi (crne i sive vode, separirani otpad, neinvazivni premazi);
- Promocija i unapređenje sustava prikupljanja krutog otpada s brodica, jahti, kruzera i sl.;
- S obzirom na to da su pomorske aktivnosti najveći generator podvodne buke, temeljem znanstvenih i stručnih saznanja definirati područja ograničene plovidbe radi smanjenja utjecaja na morski okoliš;
- Unapređenje ponude prihvata i otpreme u lukama otvorenim za javni promet u kojima se odvija promet domaćih i stranih kruzera te opremanje međunarodnih polaznih luka za brodove do 2.000 putnika.

4.3.4. Ostale aktivnosti razvoja proizvoda⁵⁷

- Stimuliranje dolaska manjih kruzera;
- Uvođenje područja ograničenja plovidbe i sidrenja u posebno osjetljivim dijelovima akvatorija sukladno procjeni utjecaja na okoliš i prihvatnom kapacitetu;
- Unapređenje sustava sigurnosti na moru (Obalna straža, služba spašavanja).

⁵⁶ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html (08.02.2018.)

⁵⁷ Ibidem.

5. NAUTIČKI TURIZAM ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Šibensko-kninska županija je županija koja se zbog svog velikog turističkog potencijala pozicionirala kao vodeća turistička destinacija u Republici Hrvatskoj, i to kroz održivo omogućavanje korištenja svojeg prirodnog i kulturno-povijesnog potencijala i nasljeđa, te turističkih kapaciteta koji svojom ponudom i kvalitetom zadovoljavaju zahtjeve suvremenog gosta.⁵⁸

Šibensko-kninska županija raspolaže sa 12 marina, što je čini vodećom nautičkom destinacijom u Republici Hrvatskoj, a prema donesenim Prostornim planovima planira se izgradnja novih luka nautičkog turizma. Prema Strategiji razvoja nautičkog turizma do kraja 2015.g. planirano je 2 140 novih vezova u moru, što bi za Šibensko-kninsku županiju uz postojeće vezove u moru i na kopnu značilo ukupno 5 835 vezova.⁵⁹

Segment koji može biti posebno interesantan investitorima su mali i obiteljski hoteli, izgradnja novih luka nautičkog turizma i ulaganje u postojeću infrastrukturu, te izgradnja hotelskih kapaciteta visoke kategorije.

Neprocjenjive prirodne ljepote i blagoslovljena jedinstvenom pozicijom Šibensko – kninska županija sav razvoj i trud ulaže u očuvanje segmenta nautičkog turizma. Arhipelag ove županije broji punih 249 otoka otočića hridi i grebena, što predstavlja iznimno prirodno bogatstvo prirodnih resursa od kojih je najpoznatiji NP Kornati.⁶⁰

Sve su to idealne pretpostavke za razvoj nautičkog turizma, te je Šibensko kninska županija važan čimbenik u nacionalnim okvirima obzirom da kao vodeća nautička regija u Hrvatskoj sudjeluje sa ¼ ukupnog prihoda u nautičkom turizmu republike Hrvatske.

Šibensko područje ima 12 marina i 7 sidrišta. Čak 348 0 vezova ima na moru i 1320 vezova na kopnu.⁶¹

Nabrojiti će se 5 suvremeno uređenih marina koje su u svako doba na raspolaganju svojim gostima ACI – Adriatic Croatia International Club (Jezera, Žut, Piškera, Skradin i Vodice), tu se nalaze još i marina “Frapa” u Rogoznici, marina “Kremik” – Primošten, marina “Danuvius” – Tribunj, dvije marine u Šibeniku: “Nautical Center Prgin – NCP” i marina “Solaris”, te dvije

⁵⁸ <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-sibenik/odsjek-za-turizam> (10.02.2018.)

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ <http://hotspots.net.hr/2014/09/nauticki-turizam-blago-sibensko-kninske-zupanije/> (10.02.2018.)

marine na najvećem naseljenom otoku Šibensko-kninske županije – otoku Murteru: marina “Betina” i marina “Hramina”.⁶²

Kao odraz najviših standarda u poslovanju koje se temelji na čistom moru, očuvanom priobalju, te besprijeckorno opremljenim i uređenim plažama i marinama, čak 4 marine su postale 2009 nosioci Plave zastave u šibenskoj regiji:

- “Frapa” – Rogoznica
- “ACI marina” – Vodice
- “ACI marina” – Jezera
- “Danuvius” – Tribunj

5.1.1. Marina frapa rogoznica⁶³

Marina Frapa najljepša je marina Jadrana, te je zasigurno jedna od najljepših na Mediteranu. Smjestila se na središnjem dijelu hrvatske obale, između Šibenika i Splita, u samom srcu Dalmacije u mjestu Rogoznica, u lijepoj i sa svih strana zaštićenoj uvali Soline. Centar marine čini izgrađeni otok na kojem je smješten jedan dio sadržaja kao što su recepcija, kontrolni toranj, servis, 396 m dug tranzitni gat pogodan i za prihvat mega jahti, hotel “Otok” i pripadajuće parkiralište, većina ugostiteljskih sadržaja, te ostali prateći uslužno-poslovni objekti.

Na kopnenom dijelu kompleksa naše marine nalazi se 10 gatova s 450 potpuno opremljenih vezova kao i čuvani prostor za 150 suhih vezova. Nezaobilazni sadržaji kopnenog dijela su hotel “Kopno”, kompleks otvorenih bazena sa disko-noćnim klubom, bogati sportski centar, glavna kongresna sala, te nadzirano parkiralište. Cjelokupni kompleks marine Frapa prostire se na više od 136 000 m². Nadzor nad plovilima organiziran je 24 sata, a video nadzor nalazi se i na ulazu u marinu. Vodeći veliku brigu o zaštiti okoliša marina Frapa je već 8 godina zaredom nagrađena Plavom zastavom, koja je danas najpriznatiji model ekološkog odgoja obrazovanja te obavješćavanja javnosti, kada je u pitanju briga za more i obalni pojas.

Marina Frapa za prihvat i smještaj plovila raspolaže s 10 gatova, koji se koriste za cjelogodišnji smještaj plovila i ima oko 450 mjesta. Za prihvat plovila koji se odluče na kraći boravak u

⁶² [http://hotspots.net.hr/2014/09/nauticki-turizam-bлаго-sibensko-kninske-zupanije/\(10.02.2018.\)](http://hotspots.net.hr/2014/09/nauticki-turizam-bлаго-sibensko-kninske-zupanije/(10.02.2018.))

⁶³ <http://chartercroatia.net/hr/marina-frapa/> (10.02.2018.)

marini, te plovila u tranzitu koristi se tranzitni gat čija je cjelokupna izgradnja dovršena 2008. godine. Svakom vezu omogućeno je korištenje priključka na struju i vodu koji se nalaze na kvalitetnim energetske ormaricama na svim gatovima.

Svi gatovi marine su pod 24-satnim video nadzorom i pristup je dozvoljen samo ovlaštenim osobama i djelatnicima marine. Smještaj plovila na kopnu moguć je za 150 plovila u čuvanom prostoru koji se također nalazi pod 24-satnim video nadzorom. Za kopneni prijevoz motornih brodova i jedrilica unutar marine koristi se karelo (boat-trailer) nosivosti do 50 t. Idealna mjesta za nautičare koji žele da njihova plovila dobiju istaknuto mjesto, predstavljaju posebno kategorizirani vezovi na više lokacija u marini.



Slika 3. Marina Frapa

Izvor: http://yacht-charter-croatia.eu/images/made/images/uploads/marina-rogoznica_640_427_s.jpg

5.1.2. ACI marina – Vodice⁶⁴

Kako Vodice svoje ime duguju bunarima koji ne presušuju niti za najtoplijih ljetnih dana, Vodičani su trgovali vodom s otočanima sve do 19. stoljeća, a spomen toga su dva bunara koji i danas stoje na gradskome trgu. Od hrvatske neovisnosti Vodice postaju važno turističko središte čiju je ponudu znatno oplemenila gradnja ACI marine. Grad Vodice okružen je morem, otocima i rijekom, a u neposrednoj blizini su čak dva nacionalna parka – Krka i Kornati. Vesele i bučne u danjoj vreći, a opet čarobne u zalasku sunca, Vodice u ljetnim mjesecima žive i danju i noću.

Kontinuiranim unaprjeđenjem turističke ponude, Vodice su postale vodeće turističko središte na šibenskoj rivijeri koje tijekom ljetnih mjeseci ugošćuje 40 tisuća duša. Ne čudi stoga što je ACI marina Vodice jedno od omiljenih sastajališta nautičara željnih aktivnoga odmora, zabave i raznovrsnih užitaka. ACI marina nalazi se u samome mjestu, u sjeveroistočnome dijelu luke Vodice (uvala Vrulje). Zaštićena je s dva valobrana i otvorena tijekom cijele godine. Vodice su autoputom i Jadranskom magistralom izvrsno povezane s ostatkom regije, a u blizini su i dvije međunarodne zračne luke Zadar i Split, što dodatno pridonosi atraktivnosti ove destinacije.

Vezovi; 273 vezova u moru; 50 mjesta za smještaj plovila na kopnu



Slika 4. Marina Vodice

Izvor: <http://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/07/AF07591.jpg>

⁶⁴ [http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-vodice/\(10.02.2018.\)](http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-vodice/(10.02.2018.))

5.1.3. “ACI marina” – Jezera⁶⁵

Jezera slove kao najuređenije mjesto u Republici Hrvatskoj. Jezera su mjesto ribara i pomoraca koje se diči kristalno bistrim morem, autentičnim običajima, spokojnim kamenim ulicama i bogatom poviješću još od antičkih vremena.

Pet godina zaredom Jezera na Murteru ovjenčana su Plavim cvijetom Hrvatske turističke zajednice, najprestižnijim priznanjem za ljepotu i uređenost okoliša. Jezera se mogu pohvaliti i ACI marinom – jednim od nagrađivanih i ekološki najosvještenijih nautičkih centara sjeverne Dalmacije te ponosnim nositeljem Plave zastave.

2013. godine, u akciji Turistički cvijet – kvaliteta za Hrvatsku, **ACI marina Jezera** nagrađena je Priznanjem za 2. mjesto u kategoriji Najbolje male marine na Jadranu.

ACI marina Jezera na otoku Murteru smještena je u južnome dijelu uvale Jezera. S istočne strane zaštićena je valobranom, a otvorena je tijekom cijele godine.

Otok Murter po broju stanovnika najveći je i najgušće naseljen otok u Šibensko-kninskoj županiji. Uz mjesto Murter, Jezera su najstarije naselje na otoku.

U Jezerima je još uvijek vrlo živ autentičan duh Dalmacije, a tradicionalni način života ribara i pomoraca sretno koegzistira s bujnom i raznolikom turističkom ponudom. Brojne zanimljive destinacije u Jezerima i okolici upoznat će svakog putnika namjernika s bogatom prošlošću ovoga kraja, koja seže u doba antike, ali i u dalju povijest.

Sportski i kulturni sadržaji zadovoljit će i najzahtjevnije goste željne autentičnih događaja, dok će gastronomska ponuda predstaviti sam vrh dalmatinske tradicionalne kuhinje. Otok Murter je mostom koji se nalazi u mjestu Tisnom dobro povezan s kopnom cestovnom mrežom, a u blizini su i dvije međunarodne zračne luke, u Zadru i Splitu.

Vezovi

– 233 vezova u moru

– 60 mjesta za smještaj plovila na kopnu

⁶⁵ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-jezera/ (10.2.2018.)



Slika 5 . “ACI marina” – Jezera

Izvor: <http://nautika-kufner.hr/wp-content/uploads/AF07917.jpg>

Sadržaj⁶⁶

- recepcija s mjenjačnicom i s prodajnim punktom modnih dodataka iz [ACI kolekcije](#), bankomat, restoran, bazen,
- sanitarni čvor, praonica rublja
- servisna radionica, dizalica nosivosti do 10 tona
- charter agencija, škola jedrenja
- wlan sustav zapristup internetu
- crpka za gorivo

⁶⁶ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-jezera/ (10.2.2018.)

5.1.4. “Danuvius” – Tribunj⁶⁷

Marina Tribunj, smještena u prirodnoj, mirnoj luci ribarskog mjesta Tribunj, već osam godina za redom je dobitnica Plave zastave koju dodjeljuje Foundation for Environmental Education in Europe (FEEE) za visok standard u očuvanju okoliša, kao i dobitnica posebnog priznanja za kvalitetu u izboru za marinu 2004. godine koju dodjeljuje Hrvatska gospodarska komora. Marina Tribunj, izgrađena u neobičnom, živopisnom stilu, je idealno mjesto za Vaš odmor od duge plovidbe, a Vašem plovilu je na raspolaganju 240 vezova u moru s pripadajućim priključcima, 150 vezova na kopnu i benzinska postaja.

Izgrađena u pomalo neobičnom stilu, obojena živopisnom bojom privlači pažnju svojom raskoši prostora koja nije narušena nepotrebnom gradnjom, već je duž cijele marine postavljena šetnica uz koju je kultivirana zelena površina. Ima nešto posebno kada u toploj ljetnoj noći prošetate marinom i oslušujete ugodan ambijent malog ribarskog mjesta Tribunja. **Tribunj** se ističe svojom ljepotom i tipičnim dalmatinskim ambijentom: zbijene kamene kuće i uske kale gdje ćete mnogi pronaći mir ali i zanimljivu zabavu. Od znamenitosti istakli bismo crkvu Sv. Nikole iz 1452 g. te u starom naselju Jurjevgradu ostaci srednjovjekovne utvrde

Beneteau servis za brodove i Merk & Merk jahte servis Tribunj d.o.o. pružit će sve usluge servisiranja koje su potrebne Vašem plovilu za nastavak krstarenja dok se Vi odmarate u kvalitetno opremljenim sobama i apartmanima, šććete po dugoj šetnici između mora i kultiviranih zelenih površina ili uživate u gastronomskim specijalitetima restorana Marine Tribunj.

⁶⁷ [https://www.sibenik-info.hr/marina-tribunj/#content-anchor\(10.2.2018.\)](https://www.sibenik-info.hr/marina-tribunj/#content-anchor(10.2.2018.))



Slika 6. “Danuvius” – Tribunj

Izvor: <https://i.ytimg.com/vi/TnCBqG3eZjg/axresdefault.jpg>

5.2. Strategija i razvoj NT Šibensko-kninske županije–master plan

Posebna komponenta smještaja su plovila u kojima smještaj ostvaruju nautički turisti. Bitna karakteristika nautičkog turizma je mobilnost turista koji nerijetko svakodnevno mijenjaju mjesto boravka što izravno utječe na evidenciju broja dolazaka. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, Šibensko-kninska županija na raspolaganju ima sedamnaest luka nautičkog turizma, a infrastrukturu čine tri sidrišta, jedna suha marina, dvije marine I. kategorije, tri marine II. kategorije, pet marina III. kategorije te tri marine koje su nerazvrstane. Premda se u županiji nalazi tek 14,0 % luka nautičkog turizma, one obuhvaćaju čak petinu ukupnog broja vezova u Republici Hrvatskoj. Sukladno tome, kapacitet luka (3630 vezova) iznad prosjeka Republike Hrvatske što predstavlja iznimno povoljnu osnovu za daljnji razvoj nautičkog turizma koji predstavlja najvažniji selektivni oblik turizma u dosadašnjoj turističkoj ponudi. Uz navedeno, županija bilježi i porast broja plovila na stalnom vezu od 3,3 % u razdoblju 2010.-2015. g. Valja posebno istaknuti kako su rogoznička Marina Frapa i murterska Marina Hramina 2016. g. na Danima hrvatskog turizma¹ osvojile priznanje najboljih u kategoriji malih i srednjih marina. Sve navedeno u korelaciji je s činjenicom da je Šibensko-kninska županija prva u

nacionalnom okviru prema prihodima od nautičkog turizma zbog čega bi taj oblik turizma trebao ostati svojevrsnom perjanicom turističkog razvoja županije.⁶⁸

Ponuda nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji već je i sada iznimno razvijena u odnosu na ostatak primorskih županija čime se nautički turizam ističe kao važan segment razvoja turizma u narednom razdoblju. Međutim, potpuni potencijal još nije iskorišten i potrebno ga je dodatno razvijati kako bi se županija u tom segmentu iskazala i na širem europskom tržištu. Razvedenost obale i bogatstvo prirodnim uvalama, lukama i obalnim stijenskim strmcima (posebice kornatskim krunama) te atraktivan obalni krajolik uvelike povećavaju atraktivnost Šibensko-kninske županije u kontekstu nautičkog turizma.

Atraktivni prirodni resursi zasigurno utječu na potražnju za ovom vrstom turizma koja svake godine bilježi povećanje broja dolazaka, a razvoj nautičkog turizma iznimno je važan i za turističku valorizaciju Nacionalnog parka Kornata. S obzirom da su glavno odredište nautičara luke nautičkog turizma, potrebno je konstantno povećavati kvalitetu usluga u njima i prilagođavati ih kretanjima na turističkom tržištu, kao i proširivati ukupnu turističku ponudu te ponudu bolje kategoriziranih smještajno ugostiteljskih usluga u njihovom okruženju posebice u pred- i post sezoni kada je evidentiran vrhunac nautičkih dolazaka. Iznimnu važnost za razvoj nautičkog turizma imaju plave zastave kao oznake ekološke očuvanosti i kvalitete luka, stoga je potrebno daljnje ulagati u njihovo unaprjeđenje. Održivi razvoj postojećih luka nautičkog turizma potrebno je uskladiti s uvjetima definiranih Prostornim planom Šibensko-kninske županije (2017) koji predviđa gradnju marina na već postojećim mjestima sa zastarjelom infrastrukturuom (kao poticaj obnovi brownfield područja) te na mjestima s degradiranim krajobraznim vrijednostima čime je takav razvoj usklađen s načelima ekoturizma. Razvojem nautičkog turizma, mnoge zemlje u svijetu koje su raspolagale prirodnim mogućnostima za njegov razvoj gospodarski su bolje aktivirale svoja priobalna ili otočna područja koja su se prije toga ubrajale u nerazvijene gospodarske krajeve (Vukonić i Čavlek, 2001; Mikačić i dr., 2006). Osim klasičnog nautičkog turizma, u Šibeniku je moguće i razvoj cruising turizma, no potrebno je utvrditi utjecaj takve vrste turizma na okoliš Kanala sv. Ante.⁶⁹

⁶⁸ Master plan turizma Šibensko-kninske županije do 2020. (dostupno na linku: <http://www.rra-sibenik.hr/upload/clanci/2017/06/2017-06-29/551/masterplanturizmaibenskogninskeupanije.pdf>), str. 42.

⁶⁹ Ibid., str.89.

5.3. Program razvoja

Nautički turizam Šibensko-kninske županije iznimno visoko kotira na turističkom tržištu Republike Hrvatske i Mediterana zbog atraktivnog morskog arhipelaga, visokokvalitetne nautičke usluge te kvalitetne povezanosti luka s centrima kopnene turističke ponude. Iako je ova vrsta turizma već razvijena, još uvijek postoje značajni potencijali. Stoga je ovaj turistički proizvod formiran kao podrška razvoju nove i daljnjem razvoju postojeće nautičke turističke ponude u Šibensko-kninskoj županiji⁷⁰

Glavni je cilj programa razvoja ovog proizvoda daljnje unaprjeđenje ponude nautičkog turizma uzimajući u obzir održive okolišne prakse i prilagođavanje turističkom tržištu uz kontinuirano povećanje kvalitete usluga. Uz to, ukoliko se pokaže potrebnim, predviđena su i ulaganja u razvoj novih luka nautičkog turizma (što je posebno relevantno za šibenske otoke) kao i povećanje broja vezova koji predstavljaju glavne prostorne sadržaje ove vrste turizma. Generalni oblici korištenja ovog proizvoda omogućuju širok spektar uz more vezanih aktivnosti prema željama i interesima turista nautičara. Kako bi se unaprijedio događaj i turiste usmjerilo na turističku ponudu, moguće je dizajnirati trase kretanja plovila koje bi obuhvatile atraktivne marinske i priobalne lokalitete. Pritom je važno razviti materijale koji će turiste navoditi u njihovu kretanju (npr. karte), omogućiti interpretaciju (npr. tiskani vodiči) i unaprijediti doživljaj (npr. atraktivne, interaktivne tehnologije, mobilne aplikacije i sl.). S obzirom na atrakcije, takve dizajnirane trase mogu biti tematske (npr. geomorfološke, kulturno-povijesne, podvodno arheološke, ronilačke) i višetematske (ako spajaju lokalitete različitih tema). U dizajniranju trasa posebna bi se pažnja trebala posvetiti povezivanju prirodne i kulturne komponente lokaliteta u svrhu interpretacije i prezentacije suživota čovjeka i obalnog i morskog okoliša, s posebnim naglaskom na otoke (npr. Kornati).⁷¹

S obzirom da nautički turizam predstavlja selektivni oblik koji vremenom odvijanja nije sasvim usklađen s vremenom odvijanja tradicionalnog kupališnog turizma, ključno je za ovaj proizvod osigurati unaprjeđenje doživljaja, diversificiranu ponudu kvalitetnih dodatnih i specijaliziranih usluga u lukama nautičkog turizma i njihovoj neposrednoj blizini (npr. iznajmljivanje plovila, servis i sl.) kao i dodatnu turističku ponudu (shopping, luksuzni resorti...) koja uključuje i razvoj događaja na moru i obali (poput regata, festivala na moru itd.). Na taj način bi ovaj proizvod mogao biti jedan od važnijih čimbenika produljenja turističke sezone.⁷²

⁷⁰ Ibid., str.166.

⁷¹ Ibidem.

⁷² Ibidem.

S obzirom da nautički turizam predstavlja selektivni oblik koji vremenom odvijanja nije sasvim usklađen s vremenom odvijanja tradicionalnog kupališnog turizma, ključno je za ovaj proizvod osigurati unaprjeđenje doživljaja, diversificiranu ponudu kvalitetnih dodatnih i specijaliziranih usluga u lukama nautičkog turizma i njihovoj neposrednoj blizini (npr. iznajmljivanje plovila, servis i sl.) kao i dodatnu turističku ponudu (shopping, luksuzni resorti...) koja uključuje i razvoj događaja na moru i obali (poput regata, festivala na moru itd.). Na taj način bi ovaj proizvod mogao biti jedan od važnijih čimbenika produljenja turističke sezone.

6. ZAKLJUČAK

Nautički turizam, svojom specifičnom aktivnošću i potrebom za prostorom, oko obalne linije u prostoru pomorskog dobra, potencira probleme zaštite obalnog i morskog okoliša. Smještaj luka nautičkog turizma i uređenje prostora postaje jedno od najvažnijih pitanja. Poradi toga, prostorni planovi moraju biti podređeni zaštiti i unapređenju okoliša, što podrazumijeva učinkovito, ali racionalno upravljanje obalnim područjem.

Iz dosad navedenoga vidi se da je definiranje pojma i djelatnosti nautičkog turizma relativno složeno. Pri definiranju nautičkog turizma nailazi se na složen problem iz razloga vrlo utjecajne pomorske komponente u njemu. Prikazali smo složenost razvrstavanja nautičkog turizma u čemu je potrebno istaknuti dvije osnovne škole izučavanja i razvrstavanja – humanističku i znanstveno-praktičnu. Humanistička škola u fokus svog izučavanja stavlja motiv nautičara, odnosno turista koji konzumira proizvode nautičkoga turizma. Ta je škola i to izučavanje sve aktualnija, jer daje značajan doprinos razvitku održivoga nautičkoga turizma, koji postaje sve važniji zbog utjecaja novih investicija na morskoj obali Hrvatske i Mediterana, ali i na slatkim vodama Europe.

Drugi je način razvrstavanja nautičkoga turizma znanstveno-praktičan, tu se izučava nautički turizam s gospodarskoga stajališta i analiziraju se događanja u njegova tri osnovna pojavna oblika - lukama nautičkog turizma, charteru i cruisingu. Tako način razvrstavanja nautičkoga turizma u praksi nalazi svoje puno opravdanje, jer sustavno i metodološki razvrstava osnovne, dopunske, pridružene i sporedne subpojavne oblike nautičkoga turizma.

Nastavno na ukupno postojeći broj od 21.020 vezova u Hrvatskoj, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske predlaže umjereni scenarij izgradnje prihvatnih kapaciteta za nautičke plovne objekte, a što znači da se u sljedećih 10 godina 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 plovni objekata na kopnu

Ulaganja su važna za povećanje konkurentnosti hrvatskog turizma, a na području Šibensko-kninske županije najavljuju se ulaganja u uređenje i izgradnju novih kapaciteta hotela, kako je upravo u nautičkom sektoru Šibensko-kninska županija najprepoznatljivija u Hrvatskoj te ima najveći nacionalni potencijal.

LITERATURA

- Alfier D.: Turizam, izbor radova, Institut za turizam, Zagreb, Tisak 1994.
- Dulčić, A., Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Split, Ekokon, 2002.
- Dundović, Č., Kovačić, M., Komparativna analiza organizacijskih modela sjeverno jadranskih nautičkih luka, Pomorski zbornik, Vol.42, No.1, Svibanj 2004.
- Favro, S., Kovačević, M., Nautički turizam i luke nautičkog turizma, Split, Hidrografski institut Split, 2002.
- Geić, S., Menadžment selektivnih oblika turizma, Split, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, 2002.
- Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, ekonomski pregled, 58 (11) 689-708, 2007
- Luković, T., Bilić, M., Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja, Naše more, br.54., 2007.
- Luković, T., Šamanović, J., Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
- Madžar, J., Nautički turizam, završni rad, Veleučilište u Šibeniku, Šibenik, 2016
- Mršić, T., politika održivog razvoja nautičkog turizma republike hrvatske, diplomski rad, Sveučilište u rijeci, Rijeka, 2013.
- Šamanović, J., Nautički turizam i menagmenet marina, Split, Visoka pomorska škola u Splitu, 2002.
- Master plan turizma Šibensko-kninske županije do 2020.
- Narodne novine, broj 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14; pročišćeni tekst Zakona na snazi od 30. prosinca 2014.

Web izvori:

- <http://hrcak.srce.hr/file/102056>
- <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf>,
- https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm
- https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html
- <https://issuu.com/poljoprivreda/docs/strategija-turizma-2020/38>
- https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html
- <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-sibenik/odsjek-za-turizam>
- <http://hotspots.net.hr/2014/09/nauticki-turizam-bлаго-sibensko-kninske-zupanije/>
- <http://chartercroatia.net/hr/marina-frapa/>
- http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-vodice/
- http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-jezera/
- <https://www.sibenik-info.hr/marina-tribunj/#content-anchor>

POPIS SLIKA

Slika 1. Model nautičkog turizma	19
Slika 2. Luke nautičkog turizma u 2016.godine	25
Slika 3. Marina Frapa	33
Slika 4. Marina Vodice.....	34
Slika 5 . “ACI marina” – Jezera	36
Slika 6. “Danuvius” – Tribunj	38

POPIS TABLICA

Tablica 1. Ukupni kapaciteti luka nautičkog turizma u prostornim planovima županija (2015.godina).....	10
Tablica 2. Osnovni pokazatelji razvijenosti pet najvažnijih mediteranskih zemalja u nautičkom turizmu	27