

Investicije u pomorskom turizmu

Širić, Marin

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:231800>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

MARIN ŠIRIĆ

INVESTICIJE U
POMORSKOM TURIZMU

ZAVRŠNI RAD

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

STUDIJ: Pomorske tehnologije jahta i marina

**Investicije u pomorskom
turizmu**

Završni rad

MENTOR:
dr. sc. Vinko Vidučić

STUDENT:
Marin Širić
(MB:018133924)

SAŽETAK

U ovom završnom radu, detaljno će se proučiti i objasniti investicije u pomorskom turizmu. Pomorski turizam, jedan od najstarijih i najrazvijenijih grana turizma u Hrvatskoj zahvaljući njenoj geografskoj poziciji, klimi i pristupačnoj obali predstavlja dominantnu granu pomorskog turizma. Koristeći različita istraživanja provedena u prethodnim godinama, vidjet ćemo različite potrebe gostiju koja se mijenjaju iz sezone u sezonu. I pokušaje nautičke infrastrukture da te potrebe zadovolji različitim investicijama, kako u marinama, svojoj ponudi tako i u samoj izgradnji brodova kao i poteškoće na koje nailaze u neprekidnoj utrci nautičkih konkurenata.

Ključne riječi: *Nautika, Turizam, Investicije, Infrastruktura, Ponuda*

ABSTRACT

In this final work, investments in maritime tourism will be observed and explained in detail. Maritime tourism, one of the oldest and developed branches of tourism in Croatia thanks to its geographic position, climate, easily accessible coast present dominant branch of maritime tourism. By using various researches conducted previous years, we will see different needs of the guests which change from season to season. And attempts of nautical infrastructure to satisfy those needs with different investments, as in marinas, so in design of the ships itself, and difficulties that arrive in neverending race of nautical competitors

Keywords: Nautica, Tourism, Investments, Infrastructure, Offer

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POMORSKI TURIZAM.....	2
2.1. Razvrstavanje pomorskog turizma.....	3
2.2. Projekt mad paths.....	5
2.3. Vjerski turizam.....	6
3. NAUTIČKI TURIZAM.....	7
3.1. Razvrstavanje nautičkog turizma.....	9
3.2. Poslovanje u nautičkom turizmu.....	10
3.3. Pomorsko dobro u poslovanju nautičkog turizma.....	12
3.4. Trenutno stanje u nautičkom turizmu u svijetu.....	13
3.5. Analiza utjecaja nautičkog turizma u Hrvatskoj.....	14
4. INVESTICIJE U NAUTIČKOM TURIZMU.....	16
4.1. Plan izgradnje luka.....	17
4.2. Investiranje u luke i lučice.....	18
4.3. Investiranje u pontone.....	19
4.4. Povezivanje nautičke ponude s ostalim ponudama.....	21
4.4.1. <i>Investicija i implementacija kulturnog saržaja</i>	22
4.4.2. <i>Implementacija elemenata gastro turizma</i>	23
4.4.3. <i>Investiranje i implementiranje ekoturizma</i>	24
4.5. Investicije u jahting turizmu.....	25
4.6. Investiranje i revitalizacija krstarećeg turizma.....	30
5. BUDUĆNOST POMORSKOG TURIZMA.....	31
5.1. Investiranje u fotovoltazne sisteme.....	32
5.2. Projekt duba stonska.....	33
6. ZAKLJUČAK.....	34
7. POPIS LITERATURE.....	35
8. POPIS SLIKA.....	37
9. POPIS TABELA I GRAFIKONA.....	38

1. UVOD

Pomorski turizam se definira kao grana turizma u kojoj je glavni motiv putovanja plovilima, od manjih jedrilica, katamarana pa sve do preookeanskih kruzera. Također, pomorski turizam predstavlja najunosniju granu turizma za turistički receptivnu zemlju. Hrvatska je jedna od država sa izvanrednim pogodnostima za sam nastanak i razvoj nautičkog turizma, ako se uzme u obzir razvedenost obale za zaštićenim uvalama, te dobrim klimatskim uvjetima praćenim umjerenim vjetrovima i povoljnom valovitošću. Uzimajući u obzir mogućnosti koje plovila danas pružaju, luksuz, povećanje kapaciteta manjih brodova, poboljšanje samoga dizajna brodova, Pomorski turizam je dobio veliki zamah a samim time potencijal za daljno napredovanje.

U ovom znanstvenom radu obradit ćemo koji su to problemi s kojim se pomorski turizam susreće, evoluciju pomorskog turizma od njegovih ranih početaka pa sve do danas, te kako je COVID – 19 utjecao na jednu od najbrže rastućih grana turizma. Također obradit ćemo i budućnost pomorskog turizma, te kojim investicijskim putevima treba krenuti da bih se zadržalo konkurenstvo među rastućim brojem država koje se okreću ovom turizmu. U prvim poglavljima opisat ćemo što je to pomorski turizma, njegov utjecaj na pozitivan ali i negativan utjecaj na gospodarstvo zemalja, okoliš i more, te kako konstantnim analizama, i praćenjem promjenjivih trendova, države nastoje održati svoju konkurentost. Opisat ćemo i negativne utjecaje ove grane turizma te kako se investiranjem i implementiranjem drugih turističkih grana u pomorski turizam, povećava profitabilnost.

U zadnjem poglavlju ovog znanstvenog rada, analizirat će se budućnost pomorskog turizma. Dosadašnji utjecaj pomorskog turizma na okoliš, stavove i razmišljanje lokalne zajednice, te koje su to investicije, koje će podignuti standard i zadovoljstvo svih sudionika pomorskog turizma, smanjiti prateće negativne utjecaje i sačuvati okoliš.

2. POMORSKI TURIZAM

Turizam u svijetu ali i Hrvatskoj predstavlja rastući fenomen sa profitabilnim gospodarskim učincima i te ukoliko se ne kotrolira njegov razvoj, negativnim utjecajima na lokalno stanovništvo i okoliš. Upravo zbog svoje kompleksnosti i individualnih iskustava, teoretičarima je teško definirati što je zapravo turizam.¹ Ipak ako pogledamo definiciju turizma koju su dali Hunziker i Krapf 1942. godine može se vidjeti da turizam generalno predstavlja “Turizam je skup odnosa i pojava koja 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 gospodarska djelatnost”.^[19] Pomorski turizam, kao grana turizma, predstavlja jedan od najprofitabilnijih grana turizma sa svojom ponudom, raznovrsnošću te jedinstvenim iskustvima koje pruža. Definicija pomorskog turizma je “Pomorski turizam je skup odnosa i pojava koja proizlaze iz boravka gostiju u turističkoj destinaciji koja gravitira ili se nalazi uz obalu mora, te putovanja morem u negospodarske svrhe”.^[4]

Hrvatska, zahvaljujući prirodnim elementima potrebnima za razvoj pomorskog turizma, razvedenoj obali, brojnim uvalama, bogatom kulturnom baštinom i klimom, konkurrira ostalim mediteranskim zemljama. Ipak problem pomorskog turizma je njegova sezonalnost. Te svoj najveći utjecaj, samim time i profitabilnost ima tijekom ljetnih mjeseci. U slijedećim poglavljima, objasniti ćemo koja su to ulaganja s kojima se turiste pokušava zadržati tijekom cijele godine.

Najvažniji čimbenici razvoja pomorskog turizma su sposobnost ljudi, odnosno visoka razina kompetencije i vještina sudionika pomorskog turizma, što predstavlja jedan od načina podizanja standarda pomorske turističke ponude. Povećanje prometne i komunalne infrastrukture, odnosno cestovno povezivanje obale, luka namijenjene za javni promet te marina namijenjenih nautičkom turizmu.

¹ Vidučić, V. Pomorski turizam; prometne razvojne i ekološke dileme str.45

2.1 RAZVRSTAVANJE POMORSKOG TURIZMA

Pomorski turizam zahvaljujući svojoj raznolikoj ponudi, razvijenosti i utjecajem na okoliš i zajednicu dijeli se na:

- nautički turizam,
- ekološki turizam,
- seoski ruralni turizam,
- vjerski turizam,
- zdravstveni turizam.

Ekoturizam se odvija u strogo kontroliranim područjima nacionalnih parkova. A uređen je Zakonom o zaštiti prirode. U Hrvatskoj, ekoturizam, definira se značajkama:

- predstavlja sve oblike turizma u kojima je motivacija zaštita i očuvanje prirode i tradicijske culture,
- obilazak organiziraju lokalna poduzeća, sa grupama turista,
- negativan utjecaj na okoliš je minimalan uz povećanje svijesti od zaštiti i važnosti prirode,
- utječe na lokalnu zajednicu kroz mogućnost zapošljavanja i profita.

Pomorski ekoturizam se počeo razvijati u vrijeme osnivanja prvih nacionalnih parkova, naprije u Sjevernoj Americi, pa onda u Europi. Postoji razlika u trendovima ekoturizma, u Europi se ekoturizam nastoji implementirati u ostale vrste turizma dok u Americi pomorski ekoturizam se nastoji individualizirati, te mjere održavanja zaoštriti.

Primjer investiranja u ekoturizam možemo pronaći u projektu Mljet – Odiseja Mediterana. Projekt se zasniva na poboljšanje infrastrukture te obogaćivanje ponude parka. Ovaj projekt je financiran sredstvima od Europskog fonda za regionalni razvoj, a procijenjena vrijednost mu je 36.618.480,26 kuna.[17] Ovim projektom, izgradit će se i opremiti interpretacijsko-izložbeni centar “ Gustjerna” i višenamjenski plato “Vrbovica”. Osim navedenih objekata, postaviti će se i 3 nova modularna kioska “Eko Blok”, učvrstiti

morska brana, urediti šetnica te povećati atraktivnost ponude temeljene na prirodnoj i kulturnoj baštini.



Slika 1 Nacionalni park Mljet [2]

Seoski ruralni turizam predstavlja granu pomorskog turizma, a obuhvaća ga boravak u prirodi, odnosno mirnoj seoskoj sredini, sa različitim seoskim aktivnostima te upoznavanje domaćina sa tradicionalnim načinom života. Prednosti i utjecaj ruralnog turizma na gospodarstvo su:

- uzgoj i proizvodnja zdrave i prirodne hrane,
- poticanje poljoprivrede te oživljavanje obradivih površina,
- intenzivniji odnos domaćina i prirode, što za posljedicu ima povećanje svijesti o očuvanju okoliša,
- rasterećenje od pritisaka od stresova urbanih sredina, odnosno povratak prirodnim vrijednostima.

² <https://getbybus.com/hr/blog/nacionalni-park-mljet/>, 28.kolovoz.2022.

2.2 PROJEKT MAD PATHS

Projekt Mad Path³ predstavlja investiciju tešku 2 milijuna eura, od kojih je 85% sredstava sufinancirano od strane Europske Unije.[21] Trajanje projekta je 36 mjeseci a provodi ga nekoliko gradova kao što su, i zajednica predvođenim agencijom za razvoj Splitsko-dalmatinske županije. Glavni cilj projekta je zaštita i revitalizacija zaleđa Republike Hrvatske. Infrastrukturni radovi u projektu su:

- uređenje pješačkih i biciklističkih staza u tok rijeke cetine, te postavljanje signalizacije i vidokovaca,
- uređenje istočnog krila tvrđave Klis,
- povezivanje sadržajne ponude područja, odnosno povezivanje proizvođače gastronomskih proizvoda,
- postavljanje novih 6 projektnih info točaka (Split, Vrlika, Šestanovac, Trilj, Dugi Rat, Zadvarje).

Županije obuhvaćene ovim projektom su: Dubrovačko-neretvanska, Istarska, Ličko-senjska, Primorsko-goranska, Splitsko-dalmatinska, Šibensko-kninska i Zadarska. Program je podijeljen po prioritetu na:

1. gospodarska i institucionalna suradnja,
2. prirodna i kulturna bogastva te sprečavanje rizika,
3. pristupačnost i mreže,
4. tehnička pomoć.

³ Engl. Projekt ljudi put

2.3 VJERSKI TURIZAM

Najveći projekt koji se odnosi na razvoj vjerskog turizma ne samo u Hrvatskoj već i u ostalim zemljama je Marijanski zavjet za Domovinu. Neprofitna udruga nastala 2015 godine na inicijativu mladih i veteran Domovinskog rata, s ciljem promoviranja vjerskog turizma te stvaranje novih zajedničkih vrijednosti u kršćanskom duhu. Vjerski turizam se temelji na hodočašću. Hodočašće traje 75 dana, dok se dnevno prelazi oko 20 kilometara, nakon 4 godine od nastanka, ovaj projekt je zaživio i u ostalim susjednim zemljama, te se 2019. godine ostvaruje međunarodna suradnja sa Mađarskom, Italijom te Bosnom i Hercegovinom. Ciljevi ovog projekta su:[20]

1. obogaćivanje duhovnog sadržaja, svijesti o postojanju te života u stvarnosti,
2. obogaćivanje ponude vjerskog turizma u Hrvatskoj, te povećanje interesa za tradicije hodočašćenja,
3. uspostavljanje razvojnih centara na ruti hodočašća, te podizanje internetske platform CroBuy⁴, poduzetnicima se omogućava djelotvornija prodaja proizvoda.



Slika 2 Marijanski zavjet za domovinu [4]

⁴ Internetska platforma, nudi autohtone hrvatske proizvode

3. NAUTIČKI TURIZAM

Puno je definicija kojima se pokušava objasniti što je to zapravo pomorski turizam, al prije svega se može objasniti kao fenomen koji je u zadnjih 20 godina ostvario fizičke i financijske rezultate kakve ne ostvaruje nijedna druga djelatnost. Ipak najvažnija grana pomorskog turizma je nautički turizam. U pojmu “nautički turizam” bitno je istaknuti riječi “nautički” koji proizlazi iz riječi “naus” što znači brod, ali i vješitna plovidbe. Nautika predstavlja skup teoretskih i praktičnih znanja i vještina koje svaki voditelj broda mora imati da bih plovio morem.

Ipak definicija turizma koju je prihvatila Međunarodna udruga znanstvenih turističkih eksperata odnosno “AIEST”⁵ kaže: “ Turizam je skup odnosa i pojava koji proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako s takvim boravkom nije povezana nikakva gospodarska djelatnost”. [12] Često se nautički turizam povezuje s pomorstvom, no samim time se stvara zabluda, jer pomorstvo uključuje obavljanje djelatnosti na moru poput ribarenja, ako se vratimo na navedenu definiciju, možemo vidjeti da turizam ne smije uključivati radne djelatnosti. Zbog toga, svi autori koji su pokušavali dati točnu definiciju nautičkog turizma pozivaju se na statistički pristup definiranja, zasnivan na statistici i pridruženim izvorima. No postoji kardinalna razlika između znanstvenog definiranja i praktično – gospodarskog definiranja podređen makrorazivtku.

Ako se prouči dokument “Strategija razvoja nautičkog turizma Hrvatske” može se vidjeti hijerarhija nautičkog turizma, s nautičkim lukama koje dominiraju, dok charter i cruising turizam izostaje. Iz navedenog možemo vidjeti da se definiranje podređuje makrogospodarskom interesu. No u znanstvenom definiranu nautičkog turizma, koristeći se legislativnom metodom dobijemo definiciju zakonski reguliranu od strane Republike Hrvatske, obuhvaćene zakonom o turističkoj djelatnosti. Članak 52. “ Nautički turizam je plovidba i boravak turista – nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica) kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije”. [26]

⁵ Association of Scientific Experts in Tourism

Usluge koje nautički turizam pruža su također definirane zakonom odnosno člankom 53[26]:

- iznajmljivanje prostora uz djelomično ili potpuno uređenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima,
- iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, cruising),
- usluge skipera,
- prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru ili na suhom vezu,
- usluge opskrbe nautičara (vodom, gorivom, opremom),
- uređenje i pripremanje plovnih objekata,
- davanje različitih informacija nautičarima,
- škola jedrenja, obuka za skipere i voditelje brodice,
- druge usluge za potrebe nautičkog turizma.

Ove navedene usluge zadovoljavaju svrhu definiranja sa stajališta zakona, međutim, ovu definiciju treba proširiti i povezati sa statističkom. Statistička metoda podređena je nomenkulaturnoj djelatnosti, kao državni document, klasificira sve gospodarske djelatnosti osim pojma nautičkog turizma. Stoga, nautički turizam se definira uz pomoć legislative i statističkog sustava kao ključnog izvora definiranja. Stoga možda najobuhvatnija definicija nautičkog turizma glasi” Nautički turizam predstavlja ukupnost polifukcionalnih 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”. [12] Ova definicija obuhvaća sve elemente realne, konceptualne i nominalne definicije.

3.1. RAZVRSTAVANJE NAUTIČKOG TURIZMA

Ako se obrati pažnja na socijalne i društvene aspekte nautičkog turizma možemo vidjeti da se u središtu pozornosti nalazi turist kao nautičar sa svojim potrebama a samim time i potrošačkim motivima. Gledajući motiv, nautički turizam se može razvrstati kao mobilni, plovidbeni, boravišni, izletinički, kulturni, zdravstveni, boravišni i ambijentalni.[4] Sa stajališta veličine i vrste plovila nautički turizam dijeli se na:

- brodski turizam, odnosi se na putnički, putničko turistički, trajekti, putničko teretni brodovi te trajekti,
- jahting turizam, odnosi se na razne tipove jedrilica, katamarana i jahti namijenjeni krstarenju i izletu,
- moto-nautički turizam, obuhvaća čamce s motorom i bez njega, glisere te razna plovila namjenjena športu kao i specijalna plovila za podvodnu aktivnost.

Sa stajališta opsega i područija plovidbe i samog značenja, nautički turizam se dijeli na:[4]

- Veliki nautički turizam obuhvaća plovidbu u većim plovnim objektima, a odnosi se na prekooceanska krstarenja, kao i krstarenja u zatvorenim morima te cruising;
- Mali nautički turizam obuhvaća suvremeno malo brodarstvo, jahte, jedrilice, športski čamce, glisere te razna manja plovila za zabavu.

3.2 POSLOVANJE U NAUTIČKOM TURIZMU

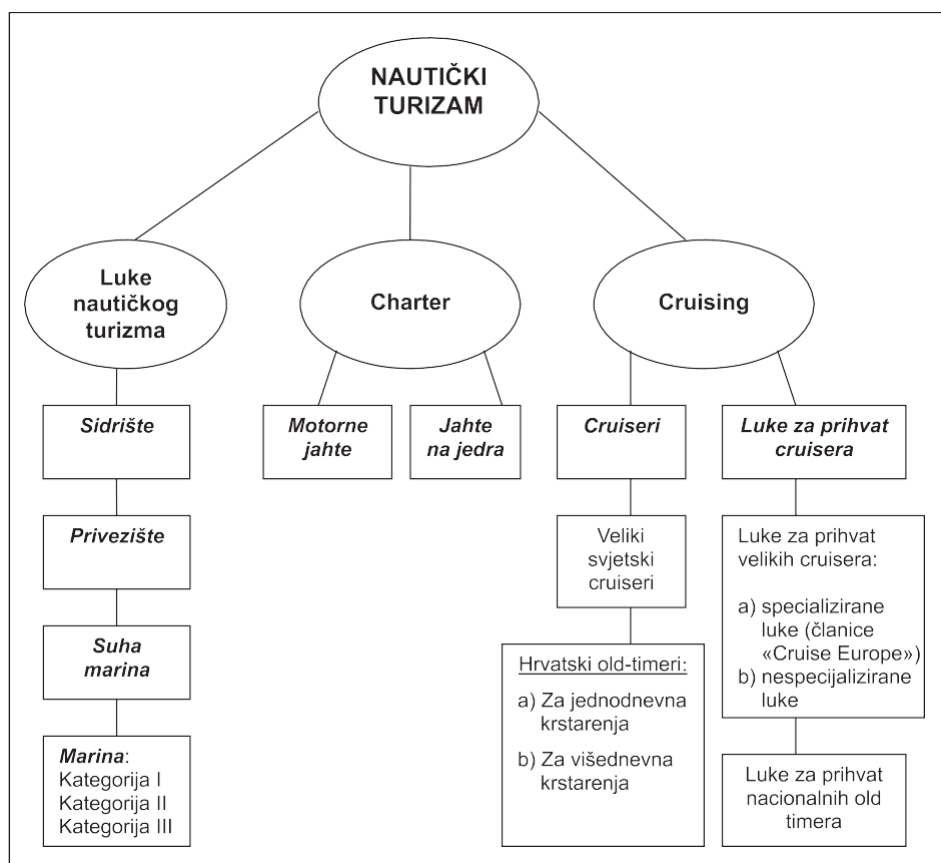
Prema poslovanju, nautički turizam se dijeli na tri glavne kategorije:[12]

1. Luke nautičkog turizma – jedna od kardinalnih dijelova nautičkog turizma, podrazumijeva poslove vezane za smještaj plovila i nautičara, osim smještaja pruža usluge napajanja brodova strujom, vodom te predstavlja mjesto obavljanja potrebnih servisa brodova, popravaka i sklapanja poslova chartera. U ovoj kategoriji, najvažniji oblik poslovanja je marina. Na hrvatskom dijelu obale može se koristiti oko 750 luka, lučica koje udomljavaju oko 104.000 hrvatskih plovila nautičkog turizma;
2. Charter predstavlja poslovanje s brodovima, iznajmljivanja nautičarima. Proces chartera je veoma složen a počinje od kupovina brodova od strane vlasnika kompanije chartera, uzimanja u najam brodove od privatnih vlasnika ili od zajedničkog poslovanja s drugim charter kompanijama. Iako charter poslovanje predstavlja uspješan i atraktivan način zarade, pogotovo ako se uzme u obzir rastuća želja nautičara za plovidbom i jedrenjem, on ima i svoje nedostatke. Jedan od najvećih problema charter poslovanja je osjetljivost na vanjske utjecaje, u ovom slučaju utjecaj pandemije Covid 19. Brodovi koji ulaze u vlasništvo charter kompanije se uzimaju na leasing, te booking-om se odplaćuju u narednih nekoliko godina, no zbog nemogućnosti putovanja gostiju zbog navedene pandemije, samim time “nepostojećim” booking – om brodovi kupljeni na leasing su u većini slučajeva ostajali neplaćeni;
3. Cruising⁶ poslovanje se odvija kao kružno poslovanje cruising kompanije i za tu svrhu pripremljenim brodom. Iako se u svijetu ovakva vrsta nautičkog turizma odvija s modernim, luksuznim brodovima, u Hrvatskoj se prakticira “old Cruiser” odnosno krstarenje na starim tradicionalnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima. Ova vrsta nautičkog turizma je uskogrudno povezana sa lukama gradova u kojima se odvijaju cruising linije.

⁶ Krstarenje

Djelatnosti nautičkog turizma, su klasificirane prema NKD-u⁷ u poslovnom smislu. Osim navedene tri glavne djelatnosti nautičkog turizma, razvijaju se druge komplementarne djelatnosti, koje su uskogrudno povezane sa nautičkim turizmom kao što su restorani, barovi, marikultura, te djelatnosti vezane za popravak i servis brodova, prodaja nautičke opreme. Stoga se može primjetiti da su djelatnosti nautičkog turizma tijekom stvaranja svojih usluga i proizvoda, povezuju s drugim djelatnostima, upravo zbog kompleksnosti ovog turizma, potrebno ga je sustavno izučavati i istraživati da bi se mogli nositi sa konstantnim promjenama odnosno željama nautičara te da bih se promjene na tržištu potražnje mogle pratiti i objasniti.

Tablica 1 Model Nautičkog turizma [8]



8

⁷ Nacionalna klasifikacija djelatnosti

⁸ T.Luković: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje EKONOMSKI PREGLED, 58(11) 689-708 (2007)

3.3 POMORSKO DOBRO U POSLOVANJU NAUTIČKOG TURIZMA

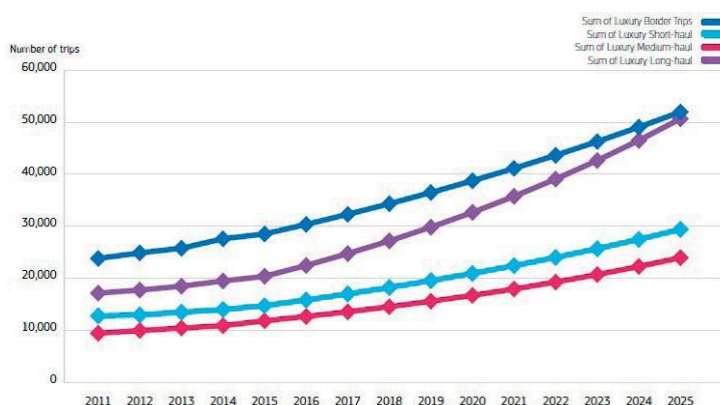
Iako nautički turizam predstavlja gospodarsku razvojnu šansu za Hrvatsku i za ostale mediteranske zemlje, treba se obratiti pažnja na rizike koje sa sobom nosi. Ako se uzme u obzir popularnost nautičkog turizma te njegov masovni rast i širenje, također treba primjetiti i posljedice koje nosi, odnosno uništavanje obalnog pojasa, prirode, te samoga morskoga dna. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj razvio se zahvaljujući izvorno očuvanoj obali s brojnim zaljevima, uvalama i otocima.[4] Pomorsko dobro se smatra opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, a nalazi se pod njenom zaštitom, koristi se pod uvjetima i na način propisan zakonom. Pomorsko dobro obuhvaća unutarnje morske vode. Temeljna pravna karakteristika pomorskog dobra, kao općeg dobra je da pripada svim ljudima i samim time pomorsko dobro je :[13]

- neotuđivo,
- ne može biti object stjecanja vlasništva ni drugih stvarnih prava,
- Ne može biti u prometu.

Međutim u nekim slučajevima može doći do isključenja opće upotrebe pomorskog dobra. Ono može biti trajno ili privremeno, a ako se uzme u obzir opseg isključenja tada može biti djelomično ili potpuno, odnosno koncesija. Prema zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama se propisuje da se za posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra može u propisanom postupku dati fizičkim i pravnim osobama.[1] Upravo zbog navedenih negativnih utjecaja nautičkog turizma, porasta broja brodova, bespravnih gradnji na obali kao i ograđivanju morske obale i mora te nezakonitog korištenja mineralnih sirovina, nasipavanja i odlaganja otpadnog materijala, ugrožavaju se nacionalni interesi Republike Hrvatske, kroz trajno isključenje opće upotrebe pomorskog dobra. Bespravno izgrađeni objekti na obalnom rubu ograničavaju, a nekad i isključuju mogućnost upotrebe općeg pomorskog dobra. Razlog tome što je jedan od načina za trajno isključenje opće upotrebe pomorskog dobra predstavlja vlasničko–pravna ovlaštenja upisana u zemljišne knjige, odnosno sporovi oko posjeda na samoj morskoj obali.

3.4 TRENUTNO STANJE U NAUČKOM TURIZMU U SVIJETU

Prema podacima STO-a⁹, u 2016, oko 1.235 milijuna dolazaka turista je zabilježeno u svijetu, što predstavlja porast od čak 3.9% više nego u 2015. godini.[25] A najveći postotak čak 50.2% se ostvario u Europi koja je bilježila 9.7% prihoda od cijele Europske unije. No ako se usporede noviji podaci, možemo primjetiti još veći porast dolazaka turista od čak 1.326 milijardi, što predstavlja porast od 86 milijuna od navedene 2016. godine, dok Europa i dalje dominira dolascima od 51% a prati je Asia i Pacifik od 24%. Ako je vjerovati izvješćima od organizacije koja prati putovanja turista po svijetu (Oblikovanje budućnosti luksuznih budućih putovanja),[16] dogodit će se porast od 6.2 % u slijedećih 10 godina.



10

slika 3 Povećanje luksuznih putovanja od 2011.godine [10]

Europa predstavlja vodeće mjesto razvoja nautičkog turizma, čak 70% prihoda od nautičkog turizma dolazi iz Europske unije, razlog tome je čak 70 000 kilometara obalne linije, te 4 500 marina sa preko 7.75 milijuna pristaništa. Kao što smo rekli, kompleksnost nautičkog turizma ne utječe samo na oblikovanje okoliša već ima i snažan gospodarski utjecaj, čak 280 000 tisuća ljudi je zaposleno direktno u industriji brodogradnje za nautički turizam, dok preko 6 milijuna brodova plovi europskim vodama. Nautički turizma je kreirao preko 234 000 poslova te ostvaruje profit od preko 28 milijuna eura godišnje, dok su marine i suhi dokovi stvorili posao za preko 70 000 ljudi. Stoga možemo reći da nautički turizam pozitivno utječe na gospodarstvo, poboljšanje životnih uvjeta.

⁹ Svjetska turistička organizacija

¹⁰ Perspectives of Development of Luxury Nautical Tourism in the Republic of Croatia, Pomorski zbornik 56 (2019), 109-124 str.

3.5 ANALIZA UTJECAJA NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ

Hrvatska ima oko 9.7% udjela totalnih kapaciteta u Mediteranu, a bilježi zaradu od 8 milijardi i 635 milijuna eura, što označava porast od 2.1% u odnosu na prošlu godinu, a 70 % prihoda se bilježi od vezova. Nautički turizma u Hrvatskoj predstavlja jedan od najvećih elemenata ponude Hrvatske, sa svojom obalnom linijom od 6.176 kilometara te 1244 otoka od kojih je samo 50 naseljeno. Razlog velike razvijenosti Hrvatskog turizma i njezine kompetitivnosti u usporedbi s ostalim mediteranskim zemljama je ispunjavanje dvije glavne grupe faktora.

1. generalni factor – klima, ljepota i čistoća plaže, ljepota okoliša i bogata ponuda turističkih aktivnosti,
2. specijalni factor – povezana cestovna infrastruktura koja omogućuje dostupnost lukama nautičkog turizma, osobna sigurnost kao i dostupnost vezova i uvala, kao i ponuda kulturnih sadržaja.

Prema podacima TOMAS NAUTIKA svaki strani turist je jedrio 6 ili više puta u Hrvatskoj, tek samo 11 % nautičara je jedriolo prvi put u Hrvatskoj. Nautičari koji su boravili u Hrvatskoj su bili zadovoljni sa ljepotom prirode, sigurnošću plovidbe na moru kao i sa gastronomskom ponudom, cestovnom povezanošću s lukama, dok su bili osrednje zadovoljni s kvalitetom pontona, vezova kao i ponudom tehničkih usluga u marinama, također charteri su bilježili lošije ocjene ako se usporede sa Španjolskom, Francuskom i Italijom, države koje su direktna konkurencija Hrvatskoj u nautičkom turizmu.

Trenutni trendovi u nautičkom turizmu u Hrvatskoj:[6]

1. porast proizvodnje brodova,
2. rast kvalitete ukupne ponude u jathing turizmu, kao i prilagodba plovila starijoj populaciji,
3. razvoj čistih tehnologija u proizvodnji plovila i izgradnji marina,
4. inovativna ponuda “stay and sail¹¹” aranžmana,
5. rast potražnje za plovilima većim od 12 metara;

¹¹ od engl. Ostani i jedri

6. rast potražnje za vezovima za veća plovila,
7. povećana ponuda aktivnosti kojima se nautičari bave tijekom putovanja,
8. rast svijesti nautičara o potrebi očuvanja okoliša i prirode.

Prema tabeli prikazanoj dolje, možemo primjetiti da totalni prihodi luka nautičkog turizma su se povećali u 4 godine za 19.54 %. [11]

Tablica 2 Prihodi od luka nautičkog turizma od 2014 do 2018¹². [12]

	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2014
Republika Hrvatska	716.555	753.412	768.938	855.166	856.550	119.54
Rentanje vezova	527.811	519.360	539.210	598.191	618.150	117.11
Stalni vezovi	424.090	416.154	422.755	469.601	483.553	114.02
Vezovi u transitu	103.721	103.206	116.455	128.590	134.597	129.77
Servis brodova	48.340	57.185	60.202	65.862	69.761	144.31
Ostali izvori.	140.404	176.867	169.511	191.113	168.639	120.11

¹² State Bureau for Statistics. (n.d) Nautical Tourism Capacities and Business of ports of Nautical tourism in the period 2014 – 2018.

4. INVESTICIJE U NAUTIČKOM TURIZMU

Nautički turizam predstavlja skup raznih aktivnosti temeljene na moru, ali povezane sa svim ostalim granama turizma, upravo zbog svoje kompleksnosti, nautički turizam se razvija kroz metodu integriranog planiranja. U ovom poglavlju objasniti će se sistematski i kroz metodu analize scenario kako i na koji način se investira u najvažnijem elementu nautičkog turizma, marina. Te koje se pretpostavke moraju ispuniti da bih marina zadovoljavala uvjete poslovanja, odnosno poslovala s profitom pritom ne narušavajući okoliš ili svoje kapacitete. Sustav luka je važan segment valoriziranja mora i pomorske orijentacije, te predstavlja ekonomsku snagu.[3]

Prostorna organizacija prostora gdje će se marina graditi je prvi i najvažniji parameter, treba se pronaći balans između gradnje smještajnih kapaciteta, transporta ali u isto vrijeme zaštititi okoliš u kojem će se marina graditi. Postoje dva glavna čimbenika kod korištenja prostornog dijela namijenjenog za marinu:[9]

- formulacija prostornog plana, uzimanje u obzir ne samo fizičkog aspekta marine već i kvalitetu gradnje i logistiku,
- formulacija glavnog plana, strateškog dokumenta koji se fokusira na potrebe i želje gostiju te njihovo implementiranje u marinu i razvitkom nautičkog turizma na nacionalnom levelu.

Tijekom prostornog planiranja, važno je obratiti pozornost na održivi razvoj marina, kao i njen utjecaj na obalni pojas i okoliš kao i planiranje cijele infrastrukture marine kao što su dovod vode, odvod, kanalizacija i korištenje alternativnih izvora energije. Veličina nautičke marine koja će se graditi na prostoru će ovisiti o lokalnom okolišu i njenim prirodnim resursima.[9]

4.1. PLAN IZGRADNJE MARINE

Marina predstavlja najveći doseg turističke usluge u ponudi luka[2], zbog toga posebnu pažnju treba obratiti na sam plan izrade marine. Najvažnija stavka je “nosivi” kapacitet marine, odnosno “maksimalni broj ljudi koji se nalaze na nekom području bez stvaranja štete fizičkom okolišu i opadanju kvalitete turističkog doživljaja.” Aspekti nosivog kapaciteta se dijele na:[9]

1. Fizički aspect odnosi se na prostor koji je dostupan za izgradnju nautičke marine, potrebno je odrediti morski prostor buduće marine, odnosno pontona kao i kopneni dio koji će sadržavati različite objekte, poput restorana, wc-a kao i objekti za servis i prodaju nautičkih djelova. Tijekom izgradnje marine, fokus bih se trebao dati upravo na ove objekte, zbog direktno korelacije između bogate ponude marine i njene potpunosti koje ćemo detaljno objasniti kroz slijedeća poglavlja;
2. Psihološki aspect se teško može definirati upravo zbog svoje individualnosti. Definiranje ovo aspekta se obavlja s analizom ciljnih tržišta i rezultata povezanih sa postojećim trendovima, također se treba uzeti u obzir i mišljenje lokalne populacije zbog održivog razvoja marine u budućnosti. Zbog toga, psihološki aspect se može definirati kao opadanje zadovoljstva nautičara u marini zbog zasićenosti;
3. Socijalni aspect ideja ovog aspekta je da cijela lokalna zajednica bi trebala sudjelovati u procesu planiranja i održavanja nautičkog razvitka. S ovakvim načinom rada bih se definirao level potpunost nautičke marine. Samim time psihološki aspect, naveden gori, bih se umanjio;
4. Ekonomski aspect definira mogućnost razvitka nautičkog turizma i aktivnosti koje ga podupiru bez stvaranja pritiska na dugoročnu ekonomsku profitabilnost. Ekonomski kapacitet nosivosti se definira kao “ mjera korištena za određivanje levela zasićenosti zbog gradnje turističkih objekata gdje gradnja i performanse navedenih objekata ostvaruju negativnu financijsku dobit;

4.2. INVESTIRANJE U LUKE I LUČICE

Uređenje obalnih prostora pridonosi humanizaciji prostora, a i zbog uključivanja nautičkih luka u svjetske trendove nautičke ponude i potražnje potrebno je investirati u oživljavanje manjih lučica, te graditi nove tehnološki opremljene luke nautičkog turizma. Iako se u Hrvatskoj nautički turizam razvija ubrzano i uspješno, postoji i veliki broj lučica koje ne osiguravaju osnovne potrebe nautičara, kao što su siguran privez, priključak struje i vode te uredne sanitarije. Iako u malim lučicama, nautičari ne borave dugo, investiranjem u lučice bih se upotpunila nautička ponuda. Zbog toga revitalizacija gradskih luka i lučica predstavlja jedan od najvažnijih investicijskih elemenata nautičkog turizma.[7]

Prema analizi statističkih podataka Državnog zavoda za statistiku može se primjetiti da se manje od polovine plovila koje plove ljeti koriste komercijalnim marinama, dok se većina jahti i plovila neorganizirano sidri u prirodnim uvalama, narušavajući time morskog dno. Razlog ovome, je nedovoljan broj kapaciteta nautičkih luka u ljetnim razdobljima na otocima. Izgradnja novih kapaciteta pozitivno bi utjecala na:

- ekološko stanje mora i priobalja,
- rast broja zaposlenih na otocima,
- veći prihod od nautičkog turizma.

Na mjestima gdje nema priključka na postojeću infrastrukturu, treba se investirati i u komplementarne izvore a to su:

- obnovljivi izvori energije,
- za grijanje potrošne vode – solarni elementi.

4.3. INVESTIRANJE U PONTONE

Pontonska privezišta mogu zadovoljiti visoke kriterije u aktivnoj zaštiti morskog i obalnog biosustava. Samim time dodatnim ulaganjem u versatilne pontone dodatno bi obogatile postojeću nautičku ponudu koja ima prirodne, vizualne, maritimne sigurnosne uvjete za prihvat plovila. Također, investiranjem u pontone riješio bih se problem i divljeg veza, problem koji se dosad rješavao plutačama.[7]

Postojeći pontoni¹³ u marinama su fiksirani lancima na morskom dnu, čime ih svako jače nevrijeme može oštetiti, zbog svoje nefleksibilnost i jednostavne izvedbe. Izgradnjom pontonskih privezišta u nautičkim lukama i lučicama postiže se nekoliko razvojnih ciljeva nautičkog turizma:

- zapošljavanje većeg broja stručnog kadra,
- prihvaćanje standarda kvalitete,
- razvoj poduzetništva,
- građenje sukladno prostornim planovima uređenja općina i grada,
- oblikovanju uloge državne administracije po uzoru na razvijene europske zemlje,
- pridonosi se zaštiti prirodnog i morskog biosustava od onečišćenja
- obogaćuje se nautička usluga,
- ne narušava se estetika prirodnog krajolika,
- uz davanje koncesije, oblik je ekonomske profitabilnosti za pojedince i lokalnu zajednicu te pruža sigurnost i udobno utočište nautičarima u tranzitu.

Ponton obuhvaća prostor kapaciteta od 10 do 40 vezova, sastavljen je od gotovih elemenata koji uz pomoć plovaka plutaju na površini vode, povezani su fleksibilnim spojevima pa se cijela struktura fiksira stupovima ugrađenim u dno i sustavom rotacijskih kotačića koji prate kretanje mora. Pontoni su izrađeni od vodootpornog aluminija.

¹³ Plovni objekt

Plovci odnosno uzgonski elementi su zatvorene vodonepropusne komore ispunjene poliuretanskom pjenom.



Slika 4 ACI marina cres - novoizgrađeni ponton [14]

Jedan od primjera ugradnje novijih vrsta pontona u Hrvatskoj je izgradnja 8 novih pontona u ACI marini Cres, od strane investitora ACI Club dd Opatija. ACI marina cres ima 470 vezova od čega je 5 vezova dizajnirano za megajahte. Novi pontoni su instalirani 2015 godine.[15] U ovom poslu teškom 2 milijuna eura, demontirani su i uklonjeni stari gatovi, a novih 8 je instalirano sa svojim sidrenim sustavima gatova i plovila te kompletnom vodenom i električnom instalacijom. Zamjenom dotrajalih pontona novijim, kvalitetnijim uvelike se podigla kvaliteta i ponuda nautičarima.[15]



slika 5 ACI marina Cres, montiranje pontona [15]

¹⁴ <https://www.marinetek.hr/portfolio/aci-marina-cres/> 15.srpanj.2022.

¹⁵ <https://www.marinetek.hr/portfolio/aci-marina-cres/> 15.srpanj.2022.

4.4. POVEZIVANJE NAUTIČKE PONUDE S OSTALIM PONUDAMA

Veliki nedostatak nautičkog turizma u Hrvatskoj je njegova sezonalnost, čak 50 % nautičara u Hrvatskoj boravi na svojim plovilima samo tijekom srpnja i kolovoza. Investiranjem i povezivanjem nautičkog turizma sa ostalim komplementarnim oblicima turizma, smanjuje se sezonalnost nautičkog turizma. Cilj ovog poglavlja je ispitati kako implementacija specifičnih oblika turizma utječe na poslovanje marine. Također, sezonalnost nautičkog turizma predstavlja ekološki problem jer svaki sustav može dosegnuti granice kada postaje destruktivan prema okolini i prema samom sebi kao specifičnoj grani turizma. Porast koncentracije velikog broja plovila u nekom prostoru u kratom vremenskom razdoblju dovodi do degradacije i smanjenje poželjnosti boravka u tom prostoru. Implementacijom više turističkih oblika s nautičkim turizmom ostvarit će se ravnomjernija distribucija tijekom godine.

Eksperti nautički turizam smatraju ekološki nepogodnim, a gastro i sportski ekološki nepodbnii. Ekološke prihvatljive grane turizma su ekološki i kulturni. Jedan od načina smanjenja sezonalnosti i ekološkog onečišćenja i destruktivnosti koje sa sobom nosi je povezivanje s ekološki prihvatljivim oblicima turizma kao i podizanje ekološku svijest nautičara. Grane koje najviše komplementiraju nautički turizam su sportski, pa zatim rekreacijski te ekoturizam i kulturni turizam.[11]

Tablica 3 Popis aktivnosti nautičara¹⁶ [16]

Aktivnosti	Oblik turizma	% turista	% nautičara	Indeks turisti =100
Odlazak u slastičarnice, 'kafiće' i sl.	Gastro	87,4	97,7	112
Odlazak u restorane	Gastro	84,2	97,4	116
Razgledavanje znamenitosti, posjet muzejima i izložbama	Kulturni	47,6	79,3	167
Posjet lokalnim zabavama	Kulturni	66	78,2	118
Posjet koncertima, kazalištu i priredbama	Kulturni	47,4	61,2	129
Ples ili disko	Kulturni	55,7	56,2	101
Odlazak u kupnju	Kulturni	71	94	132
Izleti u nacionalne parkove/parkove prirode	Ekoturizam	75,3	84,4	112
Šetnje u prirodi (pješačenje)	Ekoturizam	69,9	79,7	114
Ronjenje	Sportsko-rekreacijski	43	67,9	158
Ostale sportsko-rekreacijske aktivnosti na moru (osim plivanja i kupanja)	Sportsko-rekreacijski	65,7	71,8	109
Sportsko-rekreacijske aktivnosti na kopnu	Sportsko-rekreacijski	100	63,5	64
Ribolov	Sportsko-rekreacijski	35,1	60,5	172

¹⁶ Čorak, S.; Marušić, Z. (2007) Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj-TOMAS Nautika 2007

4.4.1. INVESTICIJA I IMPLEMENTACIJA KULTURNOG SADRŽAJA

Prema podacima iz tablice 3 može se zaključiti da se nautičari više bave ronjenjem i ribolovom te razgledavanjem znamenitosti i posjećivanje muzeja i izložbi nego prosječni turisti. Čak 38% nautičara odabire kulturni turizam kao komplementarnu turističku granu, 26'' sportsko rekreacijsku te 14 % gastronomsku. Također ako se usporede podaci o uključenosti specifičnih oblika turizma u ponudu marina može se vidjeti da kulturni turizam kao komplementarni turizam nautičkom turizmu dominira u marinama I kategorije, nego u marinama II i III kategorije marina.[11]

Može se primjetiti važnost uključivanja pojedinih elemenata ostalih grana turizma u ponudu nautičkog turističkog proizvoda, odnosno, može se primjetiti poboljšanje performansi na poslovanju marina koje su primjenile ovaj oblik poslovanja.

Tablica 4 Popunjenost vezova marina s uključenim kulturnim sadržajem¹⁷ [17]

Uključeni kulturni sadržaji	Popunjenost vezova					Ukupno
	do 80 %	od 81% do 90%	od 91 % do 95%	od 96 % do 99%	100%	
Da	21,2%	-	-	27,2%	51,6%	100,0%
Ne	10,1%	16,8%	21,7%	37,2%	14,2%	100,0%
Ukupno	13,5%	11,7%	15,1%	34,2%	25,6%	100,0%

Glavni parameter uspješnosti poslovanja marine je njezina popunjenost vezova. Ako se pogleda na grafikon naveden gori, može se primjetiti povećanje popunjenosti onih marina koje su u svoju ponudu uključile kulturni sadržaj. Čak 51 % tih marina ima popunjenost 100 % dok 21.2 % marina koje bilježe nisku popunjenost je u svoju ponudu uključilo elemente kulturnog turizma.[11] Stoga možemo zaključiti da investiranjem i komplementiranjem kulturnih elemenata u nautički turistički proizvod, odnosno širenje ponude marine utječe pozitivno na njeno poslovanje.

¹⁷ Izvor: Krce Miočić, B. (2011:73) Valorizacija ekonomskih komponenti razvoja nautičkog turizma.

4.4.2. IMPLEMENTACIJA ELEMENATA GASTRO TURIZMA

Još jedan bitan pokazatelj uspješnog poslovanja marine je njena popunjenost godišnjeg veza kao i veličina odnosno dužina plovila koje su smještene na godišnjem vezu. Cijena usluge godišnjeg veza se naplaćuje po dužnom metro plovila, zbog toga može se primjetiti element uspješnosti poslovanja marine koja prednjači po ovom element u svojoj ponudi. Naime, marine koje su u svoju ponudu uključile elemente kulturnog sadržaja imaju veću listu čekanja nego marine koje nisu uključile kulturni sadržaj u svoju ponudu. Odnosno 90.4 % marina posjeduju liste čekanja dok koje su uključile kulturni element, naspram 72.9 % posto marina koje nisu.

Također vidimo porast u popunjenosti marina koje su u svoju ponudu uključile elemente gastro turizma, 61.6 % marina koje nude navedene elemente su ostvarile popunjenost od čak 96 % dok su tu istu popunjenost ostvarilo 52.1 % koje nisu nudile navedene usluge.[11]

Tablica 5 Odnos gastro ponude i duljina plovila na godišnjem vezu¹⁸ [18]

Uključena gastro ponuda	Duljina plovila na godišnjem vezu u moru - u metrima						Ukupno
	9,00	10,50	11,50	12,50	13,50	14,50	
Da	9,5%	7,6%	17,8%	29,6%	16,4%	19,2%	100,0%
Ne	-	-	71,9%	7,0%	-	21,1%	100,0%
Ukupno	7,6%	6,0%	28,7%	25,1%	13,1%	19,6%	100,0%

Također, jedan od bitnih fenomena uključivanja elemenata gastro ponude u nautički turistički proizvod je prosječna dužina plovila na godišnjem vezu u moru. Odnosno, 65.2 % marina koje nude usluge gastro turizma imaju dužinu plovila u prosjeku veću od 12.5 i više metara dok je 28.1 % vezova u marinama popunjeno koje ne nude gastro turističke usluge.

¹⁸ Izvor: Krce Miočić, B. (2011:74) Valorizacija ekonomskih komponenti razvoja nautičkog turizma.

4.4.3. INVESTIRANJE I IMPLEMENTIRANJE EKOTURIZMA

Oko 10 % marina u hrvatskoj u svoju ponudu je uključilo trgovine ekoproizvodima. Marine koje su uključile elemente ekoproizvoda bilježe u čak 74.4 % bilježe popunjenost višu od 96 % dok 57.5 % marina koje nemaju navedene elemente ekoturizma u ponudi bilježe istu popunjenost. Sve marine koje nisu svoju ponudu obogatile ekoturističkim proizvodima su ostvarivale lošije financije rezultate. Također implementacija ekoturizma također je utjecala i na popunjenost vezova brodova većih od 12.5 metara. Marina sa ekoturističkim elementima bilježi 74.4 % popunjenosti na godišnjem vezu u moru za brodove veće od 12.5 metara dok marina koje ne posjeduju elemente ostvaruju popunjenost od 55 %.[11]

Tablica 6 Utjecaj implementacije eko proizvoda u popunjenost marine¹⁹ [19]

Uključena trgovina eko proizvoda	Popunjenost marine					Ukupno
	do 80 %	od 81% do 90%	od 91 % do 95%	od 96 % do 99%	100%	
Da	25,6%			29,7%	44,7%	100,0%
Ne	11,5%	13,5%	17,5%	34,9%	22,6%	100,0%
Ukupno	13,5%	11,7%	15,1%	34,2%	25,6%	100,0% 20

¹⁹ Izvor: Krce Miočić, B. (2011:76) Valorizacija ekonomskih komponenti razvoja nautičkog turizma.

4.5. INVESTICIJE U JAHTING TURIZMU

Ciljevi razvoja i investiranja jahting turizma u Hrvatskoj se dijele na opće i posebne a usklađene su sa strateškim ciljevima Strategije razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009 – 2019 i strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. Godine. Opći ciljevi razvoja:[6]

- dugoročno održivi razvoj odnosi se na nosivi kapacitet prostora, zaštita prirodnih resursa,
- podizanje razine životnog standarda stanovništva kroz zapošljavanje i prihod,
- razvoj koji ne izaziva konflikte u društvu, te potiče uključivanje lokalne zajednice.

Posebni ciljevi razvoja:[4]

- povećati kapacitete – broj vezova,
- prilagođavanje porezne politike konkurentskim zemljama,
- poboljšati sustav namijenjen upravljanju jahtingom,
- investiranje u zelene tehnologije,
- dodatno usavršavanje zaposlenika u nautičkom turizmu – veća razina vještina i kompetencija,
- poboljšati sustav zaštite okoliša i prirode,
- povećati potrošnju jahtaša te povećanje prihoda od jahtinga,
- povećati sigurnost plovidbe i spašavanja na moru,
- povećanje domaće proizvodnje plovila i njihove opreme.

Kreirano je 8 programa koji zahtijevaju investicije u dodatni razvoj jahting turizma

Tablica 7 Programi investicija održivog razvoja nautičkog turizma²¹ [21]

Legislativa i terminologija	Povećanje kapaciteta i kvalitete
Marketing	Unapređenje informacijske osnove
Zaštita okoliša i prirode	Obrazovanje
Poticanje domaće brodogradnje	Unaprijeđenje suradnje dionika ²²

²¹ Izvor: institut za turizam, Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Zagreb, 2015.

Glavni ciljevi prvog programa su uređenje i usklađivanje legislative te službene terminologije, kao i povećanje kapaciteta, te prilagođavanje porezne politike. Razlog ulaganja u ove elemente je ponekad neusklađena pa čak i nepostojeća legislative koja otežava poslovanje gospodarskim subjektima, samim time dolazi do usporavanja i otežavanja održivog razvoja turizma. To se postiže slijedećim smjernicama:[6]

- Zakon o pružanju usluga primjeniti i u lukama namijenjenim javnom prometu,
- uskladiti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama i Zakon o pružanju usluga u turizmu zbog različitih obveza plaćanja PDV – a i poreza na dobit,
- razmotriti opravdanost dodjeljivanje koncesije investitoru za izgradnju prihvatnih kapaciteta,
- poboljšanje razvrstavanja i kategorizacije objekata nautičkog turizma i plovila nautičkog turizma svrstano u jedan pravilnik,
- unaprijeđenje kategoriziranja plovila prema veličini, te njihovo usklađivanje s državama EU, čime bi se postigla veća konkurentnost za plovila do 24 metra dužine,
- razmotriti sustave pružanja servisnih usluga u marinama, odnosno naplaćivati ulaze u marinu, osobama koje nisu sklopili rad s marinama već rade na crno.

Slijedeći program investiranja odnosi se na povećanje kapaciteta te integriranje zelenih tehnologija u nautički turistički proizvod kao i ustrojavanje sustava zaštite okoliša i prirode kao i sigurnost plovidbe i spašavanja na moru. Iako Hrvatska konkurira ostalim državama mediterana sa svojim prirodnim ljepotama, realizirala je samo 10 % od 15 000 od planiranih vezova. Slijedećim aktivnostima se želi podignuti kvaliteta nautičke turističke ponude, odnosno razina konkurencije na tržištu:

- analiziranje planiranih vezova odnosno njihov razmještaj, vrste i broj te njihova revizija,
- pokretanje projekata izgradnje tranzitnih privezišta i vezova koji su trenutno zapostavljeni u prostornim planovima,

- proširenje ponude luka otvorenih za javni promet – omogućiti priključivanje na opskrbu električnom energijom i vodom te sustavom zbrinjavanja otpadnih voda,
- poticanje razvoja mreža za opskrbu plovila gorivom.

Navedene stavke financirane su od strane Ministarstva pomorstva, prometa i infrastructure, lokalne samouprave te poduzetnika.

Slijedeći problem s kojim se nautički turizam susreće je nedostatak marketinga, odnosno marketinškog plana, najviše je primjetan nedostatak promocije nautičkog turističkog proizvoda što za rezultat ima manju potrošnju jahtaša te lošiji prihod od jahtinga. Da bih se trenutna situacija poboljšala, investira se u slijedeće stavke:

- razvoj jedinstvenog nautičkog doživljaja na moru i kopnu te stvaranje bredna hrvatskog nautičkog stila života,
- poboljšani i jednostavniji način dolaska do informacija o turističkoj ponudi destinacija,
- intenzivniji odnos s javnošću kroz specijalizirane on i off – line medije,
- ulagane u domaće specijalizirane sajmove i manifestacije čime bi se razvila svijest o jedinstvenoj Hrvatskoj nautičkoj ponudi,
- poboljšanje trenutnih usluga kao i uvođenje novih, inovativnih koje se pružaju plovilima, nautičarima u marinama i luka otvorenim za javni promet.

Jedan od problema s kojim se nautički turizam susreće je i nedostatan sustav raspoloživih podataka o jahting turizmu čime bi se poboljšalo odgovarajuće upravljanje i nadzor nad sustavom nautičkog turizma. Slijedećim stavkama se unaprijeđuje sustav prikupljanja i diseminacije podataka:

- uspostavljanje redovitog statističkog praćenja cjelovite ponude i potražnje u jahtingu, odnosno evidencija prihvatnih kapacitete, broja tvrtki i plovila,
- definiranje i formiranje javno dostupne baze podataka potrebne za nadzor i upravljanje sustavom nautičkog turizma,

- praćenje cjelokupnog gospodarskog učinka nautičkog turizma kao i praćenje konstatne promjene odnosno želje i potražnje nautičara u jahting turizmu.

Okoliš predstavlja najvažniji preduvjet za razvoj nautičkog turizma, samim time donesene su stavke koje zahtijevaju investicije za zaštitu okoliša i prirode. Ciljevi ovog programa su uređenje i ustroj legislative, službene terminologije i uvođenje zelene tehnologije:

- analizirati utjecaj ostalih gospodarskih aktivnosti na Jadranu te utjecaj klimatskih promjena na nautički turizam,
- provjeriti i doraditi legislativnu učinkovitost za upravljanje otpadom te prevenciju nastajanje istog, kao i suzbiti razvijanje podvodne buke te uvođenje invazivnih vrsta,
- uvođenje nacionalnog programa (npr. Prijatelja okoliša) za eko – certificiranje marina i čartera prema postojećim ISO sustavima i EMAS. (Eco management audit scheme; uredba EZ.br. 1221/2009),
- podizanje ekološke svijesti svih nautičara putem kampanja, promotivnih materijala te web stranica s ciljem suzbijanja emisija i ugrožavanja bioraznolikosti,
- usklađivanje Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama te Zakon o prostornom uređenju sa Zakonom o zaštiti prirode kako bi se ostvario cilj zaštite morske cvjetnice,
- uspostava sustava sidrišta koje bi imale najmanji utjecaj na okoliš.

Podizanje obrazovanja, vještine i kompetencije sudionika jahting turizma dovelo bi do podizanja kvalitete ponude nautičkog turističkog proizvoda kao i veću razinu konkurentnosti na tržištu. Slijedeće stavke su:[6]

- izrada novog, kvalitetnijeg programa edukacije zaposlenih u nautičkom turizmu, gdje bih se obuhvatili svi glavni elementi – odnos s nautičarima,

učenje stranih jezika, kao podizanja razine upravljačkih metoda te rukovanje novih tehnologijama,

- unaprijeđenje formalnog obrazovanja za jahting – vezano sa sustav obrazovanja na fakultetima i strukovnim školama,
- podizanje razine svijesti o važnosti jahting turizma putem različitih programa.

Poticanje razvoja domaće brodogradnje također predstavlja bitan element nautičke turističke ponude te jačanje gospodarstva, stoga slijedeći ciljevi pod programom investicija u razvoj domaće brodogradnje su:

- poticanje razvoja proizvodnje plovila za jahting i njihove opreme,
- poticanje oživljavanja tradicionalnih zanata i vještina, npr. Izgradnja tradicionalnih brodica.

Zadnji najvažni projekt predstavlja suradnja na svim razinama, u sustavu jahting turizma, postignućem takve suradnje, postigla bi se realizacija svih prethodno navedenih ciljeva. A to su:

- razvijanje različitih oblika suradnje ministarstava za turizam, pomorstvo i prostorno uređenje,
- interesno povezivanje svih segmenata nautičkog sektora (klastera).

4.6. INVESTIRANJE I REVITALIZACIJA KRSTAREĆEG TURIZMA

Domaća brodska krstarenja predstavljaju unosan i uspješan element nautičke turističke ponude, dok se u Hrvatskoj nalaze među 50 najpoželjnijih putovanja na svijetu. Poslovanje “cruising” se odvija kroz poslovanje plovilima za krstarenje i specijaliziranim lukama za njihov prihvat.[1] Iako ne postoje podaci kako u ostalim zemljama mediterana tako ni u Hrvatskoj o ponudi i potražnji za višednevnim krstarenjima, navest ćemo glavne trendove prisutne u ovoj kategoriji nautičkog turizma te potrebna ulaganja u njenu infrastrukturu da bih se eliminirali postojeći problem u ovoj vrsti turizma. Trendovi prisutni danas na tržištu “cruising” turizma su:[6]

- rast kvalitete ponude brodova uključenih u domaća krstarenja,
- diversifikacija proizvoda prema tržišnim segmentima,
- razvoj čistih tehnologija,
- kontinuirani rast potražnje,
- povećanje ekološke svijesti turista na domaćim brodskim krstarenjima o očuvanju okoliša i prirode.

Glavna prepreka razvitku ove vrste nautičkog turizma ujedno zahtijeva i najveću investiciju. Potrebno je ne samo povećati nego i osigurati siguran vez u lukama otvorenim za javni promet, te povećati broj matičnih luka, druga prepreka je povećanje svijesti sudionika o nepovoljnim ekološkim utjecajima kao i uvođenje zelene tehnologije. Stoga slijedeće investicije koje ova turistička grana zahtijeva su:[6]

- definiranje luke u kojima se treba osigurati dovoljan broj vezova,
- unaprijediti sustav najave dolaska brodova u luke,
- izgraditi i proširiti luke prema postojećim planovima,
- osigurati potreban broj matičnih luka,
- osiguranje priključaka za opskrbu pitkom vodom,
- uvođenje većeg reda u luka vezano za prioritete veza, načina sidrenja.

5. BUDUĆNOST POMORSKOG TURIZMA

Tržište se sve više diferencira, odnosno masovni turizam sve više gubi na dinamici dok individualni dominira. [2] U ovom poglavlju analizirat ćemo budućnost pomorskog turizma u Svijetu i Hrvatskoj, odnosno buduće investicije koje će popraviti trenutno stanje pomorskog turizma i umanjiti njegov negativan utjecaj na okoliš i lokalnu populaciju. pomorski turizam prati uspješan trend i rast, sve do dolaska pandemije COVID -19²³ koja je uzrokovala stagnaciju. Samim time, nastao je problem u gospodarstvu država koje se oslanjaju na turizam kao važan izvor prihoda, npr. Hrvatska bilježi 24.9 % BDP –a 2018 godine. Da bih se izbjegli problemi ekonomske ovisnosti, nedostaci ulaganja u nove tehnologije te zanemarivanja okoliša kao primaran element nautičkog turizma, EU strategija održivog ekonomskog razvitka razradila je stavke koje bi eliminirale navedene probleme.

Alati na kojima se EU strategija održivog razvoja i smanjenje CO2 temelji su Integrirana Politika Produkta (Integrated Product Policy), Proizvodi koji koriste energiju (Energy using Products), otpad električne i elektroničke opreme (Waste of Electric and Electronic Equipment).

EU stavke definirane pod dokumentom 2030 klima i energija, odobrene od strane Europskog vijeća u listopadu 2014 godine. Stavke su slijedeće:[18]

- smanjene emisija stakleničkih plinova za 40 %,
- povećanje postotka obnovljivih izvora energije za 32 %,
- poboljšanje energetske učinkovitosti za 32.5 %.

Iako se pomorski turizam smatra visoko kvalitetnom granom turizma, kvaliteta se odnosi samo na prestiž i financiju snagu povezanu s ovom formom turizma, a ne ulaganjem u održivi razvoj i ekološke aspekte. Zbog toga se RES – najveća kompanija obnovljivih izvora energije smatra veoma važnim elementom integriranja svojih proizvoda i načinom korištenja energije, odnosno povećanje korištenja obnovljivih izvora energije u marinama i lukama otvorenim za javni promet te poboljšanje energetske učinkovitosti.RES²⁴ je kompanija koja zapošljava preko 2500 ljudi i aktivna je u 11 država diljem svijeta.[23]

²³ Skraćeno od eng. Corona Virus Disease 2019.

²⁴ Renewable energy company

5.1. INVESTIRANJE U FOTOVOLTAŽNE SISTEME

Prednosti investiranja u fotovoltaižne sisteme su smanjena emisija CO₂²⁵, potrošnja goriva kao i povećana energetska učinkovitost, a pritom se zadržavaju svi elementi nautičke ponude. Instaliranje električnih motora umjesto motora sa dizelskim ili benziskim pogonom se pokazalo dosta pratkičnim, ako se uzme u obzir ušteda korisnika na gorivo kao smanjen razina buke te umanjena razina CO₂ emisija za skoro 100 %.[18]

Prije instaliranja fotovoltaižnih sistema, pažnju treba obratiti na ekonomsku održivost kao i na ispunjenje tehničkih i funkcionalnih elemenata. Instaliranje PV panela i elektrokemijskih i thermalnih skladišta na brodove, rezultiralo je smanjenim utjecajem na okoliš, paralelno povećavajući sigurnost opsrbe energijom. Također, instaliranje FV²⁶ modula smanjuje potrošnju fosilnih goriva, smanjuje efekte stakleničkih plinova i povećava prihod, zbog male cijene održavanja modula.

Također, fotovoltaižni sistemi se mogu ugrađivati i u prekoceanske brodove. Prvi solarni hibrid, brod za rasuti teret MS Paolo Topic, ima ugrađene solarne čelije. Najveći problem kod ugradnje čelija je otežavanje operacije utovara i istovara, međutim, inovativnom tehnologijom “lako uklonjivih” čelija, taj je problem riješen. Instalacijom ovog sustava, potrošnja goriva se drastično smanjila, samim time i troškovi poslovanja. Brodski motori, baterije i energija generirana iz solarnih panela su kontrolirane od strane centralnog sustava za održavanje energije u brodu.[24]



Slika 7 Solarne čelije na brodu MS Paolo Topic [27]

²⁵ Carbon oxide 2

²⁶ Fotovoltaižni

²⁷ <https://www.wartsila.com/media/news/21-12-2021-one-of-the-world-s-most-technologically-advanced-bulk-carrier-features-wartsila-hybrid-and-solar-energy-solution-3026475>, 20.lipanj.2022.

5.2. PROJEKT DUBA STONSKA

Projekt duba stonska je turistički projekt lociran na Stonu, s svrhom izgradnje turističkih objekata visoke kvalitete, povezan sa prirodom i očuvanom tradicijom Pelješca. Turistički objekti će se graditi s namjerom integriranja u prirodu uz poštivanje graditeljskog naslijeđa te u skladu sa strogim ekološkim kriterijima i načelima održivog razvoja, što podrazumijeva korištenje obnovljivih izvora energije te lokalno uzgojene hrane. Predviđeni ukupni kapacitet resorta je 2000 ležajeva, s koeficijentom iskoristivosti do 8% ukupne površine u vlasništvu investitora.[22]

Pokretanje ovog projekta, odnosno izgradnja turističkih objekata otvorila bi 400 novih radnih mjesta, čime bih se pridonijelo gospodarskom i društvenom razvoju Pelješca. Također, izgradnjom resorta, znatno će se povećati i broj dolazaka i noćenja te će produljiti sezonu. S povećanjem brojem dolazaka i produljenjem turističke ponude i izvan ljetnih mjeseci, omogućit će se i otvaranje niz uslužnih radnji i servisa namijenjenim turistima ali i lokalnoj populaciji.

Specifičnost gastronomske ponude Stona je uzgoj školjaka. S ovim projektom bih unaprijedio sustav uzgoja, te bih se pružala potpora gradnji Purifikacijskog i otpremnog centra za školjke koji se stvara u suradnji sa Sveučilištem u Dubrovniku. Time bih došlo do povećanje proizvodnje i veličine uzgojnih polja.[22]

6. ZAKLJUČAK

Kroz ovaj znanstveni rad, definirali smo nekoliko elemenata pomorskog turizma u Svijetu i Hrvatskoj. Najprije, definirali smo, što je uopće pomorski turizam, upravo zbog svoje kompleksnosti, raznolikosti, te velikog utjecaja na okoliš, gospodarstvo, lokalnu populaciju i mnogobrojne mogućnosti koje pruža, zbog toga, definirati pomorski ali i nautički turizam nije jednostavno. Zbog toga smo ih definirali u nekoliko definicija različitih stručnjaka. Ipak, svi stručnjaci se slažu, pomorski turizam predstavlja fenomen nezaustavljivog rasta koji će, ako nije praćen, ostvariti negativan utjecaj kako na okoliš tako i na gospodarstvo države. Osim definiranja termina pomorski turizam. Obradili smo i kakvi je utjecaj imao na Svijet i Hrvatsku, gdje smo primjetili da Europa prednjači u ovoj grani turizma, sa svojom razvedenom obalom i klimatskim uvjetima. Nažalost, primjetili smo i ovisnost nekih zemalja on nautičkom turizmu, samim time i osjetljivost gospodarskog sustava ako se uzme u obzir veličina prihoda prema BDP – u. Investiranje i ulaganje u pomorski i nautički kao kardinalnu granu turizma predstavlja okosnicu ovog znanstvenog rada.

Pažljivim planiranjem, ulaganjem u održivi razvoj pomorskog i nautičkog turizma možemo umanjiti negativne utjecaje koje navedeni turizam sa sobom donosi, smanjenje CO₂, uništavanje morskog dna i okoliša kao i obalno pojasa. Cilj ovog rada bio je ustvrditi koje su to glavne investicijske stavke i naponi zemalja da ostvare najbolje prihode te da se izbore među ostalim konkurentskim zemljama. Ulaganje u obrazovanje dionika nautičkog turizma, implementiranje ekoturizma, kulturnog i gastro u svoju ponudu, kao i proširivanje ponude marina namijenjene nautičkom turizmu. Kategoriziranje plovila u jedan pravilnik radi lakšeg definiranja plovila nautičkog turizma, implementacija čistih tehnologija. Ipak možemo biti sigurni kakva god budućnost pomorskog turizma bila, njezin utjecaj će biti sve veći, te ako njen rast ne bude kontroliran i usmjeren prema zelenoj tehnologiji, uzrokovat će nepovratnu štetu kako okolišu tako i gospodarstvu.

7. LITERATURA

Knjige:

- [1] Luković, T., Nautički turizam Hrvatske, Split, 2015.
- [2] Luković, T., Marketin-Koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split, 1995.
- [3] Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A., Menadžment u brodarstvu i lukama, Split, 2010.
- [4] Vidučić, V., Pomorski turizam, prometne, razvojne i ekološke dileme, Split, 2007.

Znanstveni i stručni članci:

- [5] Alkier, R., Perspectives of Development of Luxury Nautical Tourism in the Republic of Croatia Pomorski zbornik 56 109-124 (2019)
- [6] Horak, S., Marušić, Z., Carić, H., Sever, I., Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, institut za turizma Zagreb 2015
- [7] Kovačić, M., Bošković, D., Favro, S., Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničko-tehnološkog razvoja luka nautičkog turizma "Naše more" 53(1-2) 54-62 (2006)
- [8] Katarina, I., Perić, A., Mohović, Đ., Nautical tourism: Generator of Croatian Economy Development, Pomorstvo 32 59-66 Rijeka (2018)
- [9] Kovačić, M., Dundović, Č., Bošković, D., Nautical tourism development through integrated planning, Pomorstvo, god 21, br.1 str 189-210 (2007)
- [10] Kovačić, M., Prilog istraživanju postojećeg stanja i tendencije razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj Pomorski zbornik 49-50, 207-224 (2015)
- [11] Krc, M., Povezivanje nautičkog s komplementarnim specifičnim oblicima turizma, Original scientific paper UDK:338.48-44(26) 155-184 Zadar, 2014.
- [12] Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, EKONOMSKI PREGLED, 58 (11) Dubrovnik, 2007.

Završni radovi:

[13] Erstić, I., Pomorsko dobro u funkciji razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Rijeka 2013

[14] Čubelić, A., Analiza resursa na kojima se zasniva pomorski turizam, Split 2020

Internetski izvori:

[15] Aci marina Cres, Marinetek, izgradnja novih pontona, dostupno na: <https://www.marinetek.hr/portfolio/aci-marina-cres/> (13.srpnja.2022)

[16] Amadeus Airports, shaping the future of luxury travel, Future traveller tribes 2030., dostupno na: <https://amadeus.com/documents/en/travel-industry/report/shaping-the-future-of-luxury-travel-future-traveller-tribes-2030.pdf> (15.kolovoza.2022)

[17] Centar za održivi razvoj GIS tehnologija, Mljet-odiseja mediterana, 20. Svibnja.2019. dostupno na: <https://www.crogis.hr/mljet-odiseja-mediterranea/> (15. svibnja.2022)

[18] Europska komisija, 2030, climate and energy framework, dostupno na: https://ec.europa.eu/clima/eu-action/climate-strategies-targets/2030-climate-energy-framework_en (18.srpnja.2022)

[19] Hunziker, W., Krapf, K., Jezik, 29, R. Kalmeta, o nazivima turist, turizam i turizmologija, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/304982> (16. kolovoza.2022).

[20] Marijanski zavjet za domovinu, Vizija, misija i ciljevi, dostupno na <https://www.marijanskizavjet.hr/ciljevi-misija-i-vizija/> (18.lipnja.2022)

[21] Projekt "MedPaths" The snapshot of Mediterranean Hinterland Richness, dostupno na: <http://www.eu-medpaths.com/> (14.svibnja.2022)

[22] Projekt duba-stonska, illirian land funds, dostupno na: https://www.illyrianfunds.com/duba_stonska/projekt (13.kolovoza.2022)

[23] Res, renewable energy company, dostupno na: <https://www.res-group.com/en/about-us/our-company/> (18. svibnja.2022)

[24] Sea harmony, the world, fist hybrid solar bulk carrier launched, dostupno na: <https://seaharmony.co.uk/news/the-worlds-first-hybrid-solar-bulk-carrier-launched/> (13.kolovoza.2022)

[25] UNTWO tourism highlights edition 2018. dostupno na: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419876> (5.kolovoza.2022)

[26] Zakon o turističkoj djelatnosi, Broj: 01-96-194/1, 25.siječnja.1996 Zagreb (04.srpnja.2022)

POPIS SLIKA

Slika 1. Nacionalni park Mljet [2]

Slika 2. Marijanski zavjet za domovinu [4]

Slika 3. ACI marina Cres, novoizgrađeni ponton [14]

Slika 4. ACI marina Cres, novoizgrađeni ponton [15]

Slika 5. Solarne čelije na brodu MS Paolo Topic [27]

POPIS TABLICA

Tablica 1. Model nautičkog turizma [8]

Tablica 2. Prihodi od luka nautičkog turizma, od 2014 do 2018 [12]

Tablica 3. Popis aktivnosti nautičara [16]

Tablica 4. Popunjenost vezova marina s uključenim kulturnim sadržajem [17]

Tablica 5. Odnos gastro ponude i duljina plovila na godišnjem vezu [18]

Tablica 6. Utjecaj implementacije ekoproizvoda u popunjenost marine [19]

Tablica 7. Programi investicija održivog razvoja nautičkog turizma [21]

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Povećanje luksuznih putovanja od 2011. Godine [10]