

Stanje i perspektive budućeg razvoja nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji

Strikoman, Iva

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic of Šibenik / Veleučilište u Šibeniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:143:211513>

Rights / Prava: [In copyright](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2021-01-18**

Repository / Repozitorij:

[VUS REPOSITORY - Repozitorij završnih radova Veleučilišta u Šibeniku](#)



VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU

ODJEL MENADŽMENTA

PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ MENADŽMENT

Iva Strikoman

**STANJE I PERSPEKTIVE BUDUĆEG RAZVOJA NAUTIČKOG
TURIZMA U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI**

Završni rad

Šibenik, 2018.

VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU
ODJEL MENADŽMENTA
PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ MENADŽMENT

**STANJE I PERSPEKTIVE BUDUĆEG RAZVOJA NAUTIČKOG
TURIZMA U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI**

Završni rad

Kolegij: Upravljanje okolišem

Mentor: mr. sc. Tanja Radić Lakoš, v. pred.

Student: Iva Strikoman

Matični broj studenta: 1219051790

Šibenik, lipanj 2018.

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Veleučilište u Šibeniku

Završni rad

Odjel: Menadžment

Preddiplomski stručni studij Menadžment

STANJE I PERSPEKTIVE BUDUĆEG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJ

IVA STRIKOMAN

Želino 9, istrikom@gmail.com

Nautički turizam temelji se na plovidbi i boravku turista na plovnim objektima kao i njihovom stacionarnom boravku radi odmora i drugih razloga. Jedan je od najvažnijih i najrazvijenijih oblika turizma u Hrvatskoj zahvaljujući razvedenosti obale i prirodnim resursima. U njegovu razvoju sudjeluje sedam priobalnih županija a jedna od najrazvijenijih je Šibensko-kninska županija. Efekti razvoja nautičkog turizma mogu biti pozitivni ali i negativni. Pozitivni efekti su prihodi ali i zapošljavanje. U 2017. godini prihodi od nautičkog turizma bili su oko 850,000.000 kuna a četvrtinu su činili prihodi nautičkog turizma Šibensko-kninske županije koji uvelike pomažu razvoju regije. Loši efekti su zagađenje okoliša odnosno uništavanje morske flore i faune te zraka što uzrokuju brodovi i marine. Jedna od najvećih snaga nautičkog turizma Hrvatske a time i Šibensko-kninske županije je manje onečišćen okoliš nego kod ostalih Sredozemnih zemalja i njegovo je očuvanje od velike važnosti. Zbog toga je potrebno krenuti putem održivog razvoja čiji cilj nije samo očuvanje okoliša već potpuno usklađivanje okolišnih, ekonomskih i socijalnih ciljeva.

(44 stranice / 4 tablice/ 60 literaturnih navoda / jezik izvornika: hrvatski)

Rad je pohranjen u: Knjižnici Veleučilišta u Šibeniku

Ključne riječi: Nautički turizam, Šibensko-kninska županija, prihodi, okoliš, održivi turizam

Mentor: mr.sc. Tanja Radić Lakoš, v. pred.

Rad je prihvaćen za obranu:

BASIC DOCUMENTATION CARD

Polytechnic of Šibenik

Final paper

Department of Management

Professional Undergraduate Studies of Management

STATE AND PERSPECTIVES OF THE FUTURE DEVELOPMENT OF NAUTICAL TOURISM IN ŠIBENIK-KNIN COUNTY

IVA STRIKOMAN

Želino 9, istrikom@gmail.com

Nautical tourism is based on sailing and stay of tourists on the seacraft as well as their stationary stay for rest and other reasons. It is one of the most important and most developed forms of tourism in Croatia thanks to the indented coastline and natural resources. Seven coastal counties are participating in its development, and one of the most developed is the Šibenik-knin county. The effects of nautical tourism development can be positive and negative. Positive effects are income as well as employment. In 2017., nautical tourism revenues were about 850,000.000 kunas and a quarter of the revenue was made in Šibenik-knin county, which greatly assisted the development of the county. Negative effects are pollution of the environment and the destruction of sea flora and fauna as well as the air caused by ships and marinas. One of the greatest strenghts of nautical tourism in Croatia and thus the Šibenik-knin county is a less polluted environment than the other Mediterranean countries and its preservation is of great importance. This is why it is necessary to embark on a path of sustainable development whose goal is not only to preserve the environment but to fully harmonize environmental, economic and social goals.

(44 pages / 4 tables / 60 references / original in Croatian language)

Paper deposited in: Library of Polytechnic of Šibenik

Keywords: Nautical tourism, Šibenik-knin county, revenues, enviroment, sustainable tourism

Supervisor: Tanja Radić Lakoš, MSc, s.lec.

Paper accepted:

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. NAUTIČKI TURIZAM	2
2.1. Pojam i usluge nautičkog turizma	2
2.2. Podjela nautičkog turizma	3
2.2.1. Luke nautičkog turizma	4
2.2.2. Charter	6
2.2.3. Cruising	6
2.3. Plava zastava	7
3. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ	9
3.1. Razvoj nautičkog turizma u RH	9
3.2. Činitelji razvoja i karakteristike nautičkog turizma u RH	10
3.3. Luke nautičkog turizma u RH	11
3.4. Charter u RH	13
3.5. Cruising u RH	14
4. NAUTIČKI TURIZAM U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI	16
4.1. Karakteristike nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji	16
4.2. Luke nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji	16
4.3. Charter u Šibensko-kninskoj županiji	19
4.4. Cruising u Šibensko-kninskoj županiji	19
5. UTJECAJ NAUTIČKOG TURIZMA NA GOSPODARSTVO REPUBLIKE HRVATSKE I ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE	21
5.1. Utjecaj na BDP i zapošljavanje	21
6. UTJECAJ NAUTIČKOG TURIZMA NA OKOLIŠ REPUBLIKE HRVATSKE I ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE	25
6.1. Utjecaj luka nautičkog turizma i chartera na okoliš	26
6.2. Utjecaj velikih brodova na okoliš	31

7. STRATEGIJA BUDUĆEG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI	34
7.1. SWOT analiza	34
7.2. Održivi razvoj	35
8. FRAPA KAO PRIMJER RAZVOJA MARINE U FUNKCIJI RAZVOJA LOKALNE ZAJEDNICE I BRIGE ZA OKOLIŠ	38
9. ZAKLJUČAK	40
LITERATURA	41
POPIS TABLICA.....	44

1. UVOD

Duljina morske obale Hrvatske je 6.278 km, od čega 1.880 km otpada na obalu, a 4.398 km na otoke, otočiće i hridi. Hrvatska ima ukupno 1.244 otoka, otočića i hridi od kojih je 50 naseljeno. Zahvaljujući svojoj razvedenoj obali i prirodnim resursima nautički turizam je jedan od najrazvijenijih selektivnih oblika turizma u Hrvatskoj i jedan od njezinih najatraktivnijih turističkih proizvoda. U razvoju nautičkog turizma Hrvatske sudjeluje sedam priobalnih županija a jedna od najrazvijenijih je upravo Šibensko-kninska županija.

Nautički turizam Republike Hrvatske, a time i Šibensko-kninske županije, svake godine je sve razvijeniji i smatram da je on budućnost hrvatskog turizma i zato je cilj ovog rada objasniti osnovne značajke nautičkog turizma te ukazati na pozitivne i negativne posljedice njegovog razvoja. Rad je napisan indukcijско-dedukcijskom metodom i korištena je brojna znanstveno-stručna literatura.

Kompozicijski, rad je podijeljen u pet dijelova. U prvom dijelu definiran je pojam nautičkog turizma, usluge koje obavlja, osnovna podjela i pojavní oblici te pojam Plave zastave kao međunarodnog priznanja brige za okoliš. U drugom dijelu objašnjen je razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, činitelji razvoja na strani ponude i potražnje i osnovne karakteristike nautičkog turizma gdje je opisan profil nautičara koji posjećuju Hrvatsku kao i broj luka nautičkog turizma i vezova 2016. i 2017. godine u Hrvatskoj te karakteristike pojavañih oblika nautičkog turizma u Hrvatskoj; luke nautičkog turizma, charter i cruising. U drugom dijelu objašnjen je nautički turizam u Šibensko-kninskoj županiji, njegove karakteristike i pojavañi oblici. U trećem dijelu opisani su utjecaji nautičkog turizma na gospodarstvo, a to su pozitivni utjecaji na povećanje prihoda i zapošljavanje i objašnjena je struktura prihoda te su navedeni utjecaji na okoliš koji se manifestiraju u degradaciji mora i obale Hrvatske, a posebno šibenske regije te je opisan negativan utjecaj pojavañih oblika nautičkog turizma na okoliš. Četvrti dio sastoji se od definiranja strategije budućeg razvoja nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji te se radi SWOT analiza i daje pravac budućeg razvoja odnosno održivi razvoj. U zadnjem, petom dijelu rada daje se primjer marine Frapa koja se razvija u funkciji razvoja lokalne zajednice i brige za okoliš.

2. NAUTIČKI TURIZAM

2.1. Pojam i usluge nautičkog turizma

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 njihova gospodarska djelatnost.¹ Nautički turizam jedan je od podvrsta turizma, poseban oblik turističke ponude. Prema Zakonu o pružanju usluga o turizmu on se definira kao plovidba i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, koji uključuje i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja.² Može se definirati i kao ukupnost odnosa i usluga nastalih iz plovidbe i stacioniranog boravka na moru i vodi domaćih i inozemnih turista, u vlastitoj, odnosno tuđoj organizaciji i plovidba radi odmora, zabave i razonode.³ Nautički turizam temelji se na plovidbi i boravku turista na plovnim objektima kao i njihovom stacionarnom boravku radi odmora, rekreacije i sličnih razloga.

Usluge u nautičkom turizmu pružaju se u lukama nautičkog turizma (marinama), drugim objektima za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata (nautičko sidrište, suha marina, odlagalište plovila), u nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet te na plovnim objektima nautičkog turizma.⁴ Te usluge mogu pružati pravne i fizičke osobe koje pribave rješenje da su ispunjeni zahtjevi za pružanje takvih usluga propisani Zakonom o pružanju usluga o turizmu.⁵ Turističke usluge u nautičkom turizmu su:⁶

- usluge korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima,
- usluge chartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara,

¹ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, 2007., str. 691.

² Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne Novine 130/17, članak 84.

³ Gračan D., Alkier Radnić R.; Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma, Pomorski zbornik, Vol. 41, No. 1, 2003., str. 310.

⁴ Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne Novine 130/17, članak 86, stavak 1.

⁵ Ibidem, članak 87, stavak 1.

⁶ Ibidem, članak 85.

- organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma,
- prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu,
- uređenje i pripremanje plovnih objekata,
- druge usluge za potrebe turista.

2.2. Podjela nautičkog turizma

U literaturi postoje brojne podjele nautičkog turizma a u ovom poglavlju navesti ću one temeljne.

I. Prema veličini plovila:

- veliki ili brodski nautički turizam (brodovi za kružna putovanja, putnički brodovi, megajahte (brodovi duži od 24 m) i hidrokrični brodovi i brodovi katamarani (brodovi za brzi prijevoz putnika)
- mali nautički turizam (jahte > 12 m), jedrilice, gliseri, čamci, skuteri, kajaci, splavi i sl.)

II. Prema vlasništvu plovila:

- nautički turizam u vlastitom ili u klupskom plovilu
- nautički turizam u unajmljenom plovilu na određeno vrijeme (charter).

III. Prema organizaciji plovidbe:

- nautički turizam individualnog tipa organizacije
- nautički turizam grupnoga tipa organizacije (flotila cruise).⁷

⁷ Zelenika R., Vidučić V.: Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015., Ekonomski pregled, Vol. 58, No. 9-10, 2007., str. 523-524.

Nautički turizam ima tri osnovna pojavna oblika a to su luke nautičkog turizma, charter i cruising. Unutar te tri osnovne vrste djelatnosti nautičkoga turizma odvijaju se različite nautičko turističke djelatnosti.⁸

2.2.1. Luke nautičkog turizma

Luka nautičkog turizma definira se kao poslovna cjelina u kojoj se obavljaju poslovi vezani za smještaj plovila i nautičara kao i pružanje usluga tim subjektima.⁹ U lukama nautičkoga turizma pružaju se usluge kao što su prihvat brodova i korištenje veza a razvijaju i mnoge druge dopunske djelatnosti kao hoteli, restorani, barovi, gradnja i popravak brodova i čamaca, servisiranje brodskih motora i nautičke opreme, trgovina, djelatnosti putničkih agencija i turoperatora i mnoge druge djelatnosti.¹⁰ Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma luke se dijele prema vrstama usluga koje se u luci pružaju.¹¹ Prema Pravilniku iz 1999. godine dijele se na: sidrišta, privezišta, suhe marine i marine¹² dok su u novom Pravilniku iz 2008. godine privezišta zamijenjena za odlagalište plovnih objekata.¹³ U daljnjem tekstu objašnjena je podjela prema Pravilniku iz 2008. godine.

Sidrište je dio morskog ili vodenoga prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje u zaštićenoj uvali.¹⁴ Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji.¹⁵

Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Tu ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovību.¹⁶

⁸ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, 2007., str. 701.

⁹ Ibidem

¹⁰ Ibidem, str. 705.

¹¹ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne Novine 72/2008, članak 4.

¹² Ibidem, 142/1999, članak 4.

¹³ Ibidem, 72/2008, članak 5.

¹⁴ Ibidem, članak 7.

¹⁵ Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Naše more, Vol. 54, No. 3-4, 2007., str. 115.

¹⁶ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne Novine 72/2008, članak 8.

Razlika između odlagališta plovnih objekata i privezišta je to što je privezište dio vodenog prostora i obale uređen za pristajanje plovnih objekata nautičkog turizma.¹⁷

Suha marina je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Ovdje za razliku od odlagališta plovnih objekata mogu boraviti turisti te se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu kao i pružati usluge hrane i pića.¹⁸ Tu se pružaju specijalizirane usluge u nautičkom turizmu te se razvijaju različiti načini transporta plovila i smještaj na suhom vezu na udaljenijim lokacijama od obale. Suhe marine najzastupljenije su na obali Italije i Francuske zbog izgrađenosti marina na svakih 6 km obale.¹⁹

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.²⁰ Prema američkoj „Nacionalnoj udruzi proizvođača motora i brodova“ marina je mjesto gdje jedriličari mogu plovilo prikladno usidriti, porinuti u more, popravljati, opskrbiti gorivom i drugim brodskim potrepštinama, imati topli tuš, objedovati na obali i biti blizu trgovinske, komunikacijske i prometne infrastrukture. Marina je najzastupljeniji oblik luke nautičkog turizma na svijetu.²¹ Kategorizacija marina se provodi ispunjavanjem uvjeta propisanih Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma za pojedinu kategoriju prema kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine, te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Prema Pravilniku iz 1999. godine kategorije marina dijele se na prvu, drugu i treću gdje prva ima najviši standard, druga srednji standard a treća najniži standard²² dok se prema Pravilniku iz 2008. godine kategorije se označavaju sidrima na dva, tri, četiri i pet sidra.²³

¹⁷ Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Naše more, Vol. 54, No. 3-4, 2007., str. 115.

¹⁸ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne Novine 72/2008, članak 9.

¹⁹ Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Naše more, Vol. 54, No. 3-4, 2007., str. 116.

²⁰ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne Novine 72/2008, članak 10, stavak 1.

²¹ Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Naše more, Vol. 54, No. 3-4, 2007., str. 116.

²² Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne Novine 142/1999, članak 9.

²³ Ibidem, 72/2008, članak 22.

2.2.2. Charter

Charter ili chartering je poslovanje s plovilima ili brodovima odnosno njihovo iznajmljivanje nautičarima.²⁴ Ponuda se odnosi na iznajmljivanje plovila sa ili bez skipera i iznajmljivanje grupe plovila koja kruži od luke do luke pod zapovjedništvom profesionalnog kapetana. Nudi se nekoliko tipova chartera:²⁵

- dnevni – kao dopuna hotelskom smještaju,
- lokalni – plovila koja imaju svoju luku sa privezom na području njihova kružnog putovanja,
- tjedni – jedrilice ili motorni brodovi dužine 7 – 15 m,
- međunarodni – uključuje luksuznija i novija plovila opremljena poput luksuznih hotela.

2.2.3. Cruising

Organizira se kao kružno putovanje plovilom cruising kompanije ili za tu svrhu nabavljenim i posebno pripremljenim plovilom.²⁶ Brod za krstarenje ili cruiser je brod namijenjen kružnim turističkim putovanjima, najčešće u tropskim ili zatvorenim morima, gdje se putnicima tijekom putovanja nude mogućnosti najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu.²⁷ Državni zavod za statistiku brod za kružna putovanja definira kao putnički brod čija namjena nije prijevoz osoba od jedne luke do druge luke odredišta, nego je namijenjen za uživanje u putovanju i sadržajima na brodu (luksuznom ugođaju, avanturama, obrazovanju, kulturi, zabavi, športskim aktivnostima, wellnessu ili rekreaciji) a koji je opremljen za višednevni boravak putnika te mora pružati usluge pića, prehrane, smještaja. Taj brod u svojem kružnom putovanju pristaje u lukama koje su zanimljive turističke destinacije.²⁸ Iz navedenih definicija vidljivo je da je namjera cruising turizma razonoda i različiti zanimljivi sadržaji na cruiseru a ne prijevoz putnika te uočavamo da su cruiseri zapravo hoteli koji putuju od destinacije do destinacije.

²⁴ Luković T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58, No. 11, 2007., str. 702.

²⁵ Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon, 2002., str. 74

²⁶ Luković T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58, No. 11, 2007., str. 702.

²⁷ Perić T., Oršulić M.: Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja, Naše more, Vol. 58, No. 5-6, 2011., str. 220.

²⁸ Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do rujna 2017., Državni zavod za statistiku, 2017., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-05_05_2017.htm

Dvije osnovne karakteristike koje se vezuju za cruising u okviru nautičkog turizma su pokretnost odnosno nepokretnost objekata i tehnička opremljenost koje su važne za sezonski karakter nautičkog turizma. Karakteristika pokretnosti odnosno nepokretnosti objekata upućuje na činjenice da su luke nautičkog turizma kao i charter kompanije nepokretni objekti, što ih vezuje za određenu destinaciju. Zbog toga se za prevladavanje negativnih posljedica sezonalnosti ne mogu koristiti metodom poslovnog prelociranja. Karakteristika pokretnosti upućuje da se cruiseri mogu premještati na druga tržišta ali to se odnosi na veće cruisere, dok se manji lokalni cruiseri zbog velike udaljenosti tih tržišta rijetko na to odlučuju. Tehnička opremljenost je druga karakteristika koja je važna za sezonalnost poslovanja u nautičkom turizmu te se povezuje sa karakteristikom pokretljivosti objekata. Kod cruisera njihova tehnička opremljenost bitno utječe na sezonalnost poslovanja. Mali lokalni cruiseri imaju izrazitu sezonalnost zbog svoje tehničke opremljenosti, koja ne može neutralizirati vremenske promjene i razlike u sezoni dok veliki cruiseri koji imaju najviši stupanj opremljenosti u potpunosti neutraliziraju prirodne vremenske sezonske promjene. Uz životne uvjete na cruiserima, utjecaj sezonalnosti na obali oni uspješno rješavaju svojom pokretljivošću, diversifikacijom ponude i cijenom aranžmana te se zato smatra da veliki cruising gotovo i nema sezonski karakter poslovanja.²⁹ Sezonalnost je jednako zastupljena u hrvatskom ali i svjetskom cruise tržištu a najmanje je izražena na cruise tržištu Sjeverne i Središnje Amerike.³⁰

2.3. Plava zastava

Plava zastava je međunarodni ekološki program zaštite okoliša mora i priobalja, čiji je temeljni cilj održivo upravljanje i gospodarenje morem i obalom. Dodjeljuje se plažama i marinama samo za jednu sezonu i svake godine se mora obnavljati. Program ima strogo definirane kriterije i turistima služi kao orijentir prilikom odabira destinacije. Kriteriji su: odgoj i obrazovanje za okoliš i informiranje javnosti, kvaliteta vode, upravljanje okolišem, sigurnost i usluge.

Program se u Europi provodi od 1987. godine a u Hrvatskoj od 1998. godine a od 2001. godine počinje se širiti izvan Europe. Hrvatska je u 2009. godini došla do 137 plavih zastava, 117 za plaže i 20 za marine. Program provodi FEE (*Foundation for Enviromental Education*).³¹

²⁹ Luković T.: Analiza razvoja svjetskog i hrvatskoga cruisinga, Naše more, Vol. 55, No. 5-6, 2008., str. 236.

³⁰ Ibidem, str. 240.

³¹ <http://www.pomorskodobro.com/plava-zastava.html> (svibanj, 2018.)

Nautički turizam temelji se na plovidbi turista na plovnim objektima kao i njihovom stacionarnom boravku radi odmora, rekreacije i sličnih razloga. Glavna razlika nautičkog turizma u odnosu na turizam čija je podvrsta je to da se nautički turizam temelji na plovidbi. Usluge nautičkog turizma pružaju se u lukama nautičkog turizma a to su usluge korištenja veza, čuvanja i održavanja plovnih objekata. Tri osnovna pojavna oblika nautičkog turizma su luke nautičkog turizma, charter i cruising. Iz navedenog vidimo kako se luke nautičkog turizma dijele na sidrišta, privezišta/odlagalište plovnih objekata, suhe marine, marine te da su one osnovna infrastruktura potrebna za razvoj nautičkog turizma. U njima se pružaju usluge veza, prihvata brodova ali i razvijaju brojne komplementarne djelatnosti. Podjela luka razlikuje se u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 1999. i 2008. godine. U Pravilniku iz 1999. podjela luka je na sidrišta, privezišta, suhe marine, marine dok se u onom iz 2008. godine privezište zamjenjuje sa odlagalištima plovnih objekata čija je osnovna razlika to što je privezište vodeni prostor dok je odlagalište dio kopna. Razlika u Pravilnicima vidi se i kod kategorizacije marina. Vidimo kako je charter djelatnost iznajmljivanja brodova nautičarima i da postoji nekoliko vrsta i kako se plovila mogu iznajmljivati sa ili bez skipera. Cruiseri su zapravo hoteli koji putuju od destinacije do destinacije a kao osnovni pojavni oblik nautičkog turizma karakterizira ga pokretnost odnosno nepokretnost i tehnička opremljenost se promatraju u okviru sezonalnosti. Luke nautičkog turizma i charter su nepokretni i da bi smanjili svoju sezonalnost oni se ne mogu prelocirati dok je kod velikog cruisinga to moguće. Tehnička opremljenost također utječe na sezonalnost, veliki cruising je u potpunosti opremljen zbog čega vrlo lako savladava sezonalnost dok je kod malih, lošije opremljenih cruisera teško. Plava zastava je priznanje koje se dobije za čisto more, uređene plaže i marine te je dokaz vrhunske usluge. Vidimo da se kriteriji ne temelje samo na čistoći mora i obale već je bitno i znati dobro upravljati okolišem, obrazovati i obavještavati javnost o okolišu i ispunjavati kriterije o sigurnosti.

3. NAUTIČKI TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ

3.1. Razvoj nautičkog turizma u RH

U svijetu se nautički turizam kao oblik turističke aktivnosti počeo razvijati u 19. stoljeću dok intenzivnija izgradnja luka za privez brodova i boravak njegove posade počinje u 20. stoljeću. Na našoj obali nautički turizam javlja se 1844. godine kada je uvedena prva izletnička nedjeljna pruga Trst-Rijeka a pristajalo se i u Novigradu, Poreču, Rovinju i Puli. Iste godine organiziran je i prvi izlet sa 153 sudionika na relaciji Trst-Dubrovnik. Suvremeni nautički turizam počinje se razvijati sredinom 60-ih prošlog stoljeća godina kada su na našoj obali postojale tek 4 marine sa 150 vezova.³² Važno je naglasiti kako se nautički turizam u svijetu razvijao vrlo brzo od početka njegova razvoja odnosno 19. stoljeća dok je u Hrvatskoj njegov razvoj bio izrazito spor do 80-ih godina kada je izgrađen velik dio hrvatskih marina.³³

Dva važna događaja odredila su razvoj nautičkog turizma RH. Prvi se odnosi na potpisivanje prvog ugovora o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica od strane Brodogradilišta Punit 1965. godine koji je i uvelike utjecao na početak gradnje i razvoj Marine Punit, danas jedne od najvećih i najrazvijenijih marina Hrvatske. Drugi važan događaj je osnivanje ACY-a (Adriatic Club Yugoslavia), danas ACI-a (Adriatic Club International) 1982. godine te je do 1984. izgrađeno 16 marina (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab, Supetarska draga, Žut, Piškera, Vodice, Skradin, Jezera, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana). Osnivanje ACI-a imalo je velik utjecaj na razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj a njime je i ukupni hrvatski turizam dobio prepoznatljivi tržišni znak jedinstven na cijelom Mediteranu.

Rat u Hrvatskoj usporio je razvoj njezina nautičkog turizma ali se on u poslijeratnim godinama oporavio brže od drugih oblika turizma. Nakon rata počele su se osnivati Udruge hrvatskih marina (1991.), a zatim i Udruženja nautičkog turizma pri Hrvatskoj gospodarskoj komori (1994.), strukovna udruženja koja su mnogim prijedlozima praktičnih, organizacijskih i eksploatacijskih rješenja, uvelike pridonijela boljem funkcioniranju i kvalitetnijoj inozemnoj promidžbi. Osnovana je i Hrvatska udruga brodara 2006. radi zaštite i unapređenja ekonomskih

³² Šamanović J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 185.

³³ Jugović A., Zubak A., Kovačić M.: Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Pomorski zbornik, No. 47-48, 2013., str. 62.

uvjeta poslovanja privatnih brodara i brogarskih poduzetnika, razvijanja posebne turističke ponude, razvijanja međusobne suradnje, očuvanja hrvatske brodogradnje.³⁴

3.2. Činitelji razvoja i karakteristike nautičkog turizma u RH

Na razvoj nautičkog turizma utječu različiti činitelji na strani ponude ali i potražnje. Činitelji potražnje utječu na stvaranje potreba a oni su odgovarajuća, slobodna novčana sredstva za kupnju plovila jer je nautički turizam u velikoj mjeri dostupan stanovništvu srednje i više klase dok je stanovništvu niže klase slabo dostupan, slobodno vrijeme potrebno za plovidbu, želja da se plovi.³⁵ Turistička ponuda obuhvaća prirodne uvjete ali i ponudu odgovarajućih prihvatnih, rekreacijskih i drugih sadržaja. Razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj pogodovao je njezin smještaj na istočnoj obali Jadranskog mora koji je prirodna osnova za razvoj nautičkog turizma. Nautičare u Hrvatsku privlači pogodna klima, razvedena obala dužine 6.176 km od čega 4.398 km pripada otocima kojih ima 1.244 a 50 ih je naseljeno. Atraktivni su i nacionalni parkovi te parkovi prirode koji kao područja pod različitim kategorijama zaštite imaju posebnu biološku i krajobraznu raznolikost a to su nacionalni parkovi Krka, Kornati, Brijuni, Mljet te parkovi prirode Telašćica i Lastovsko otočje. Bogata kulturno povijesna baština Hrvatske također je činitelj potražnje u nautičkom turizmu Hrvatske.³⁶ Također za razvoj nautičkog turizma potrebna je i odgovarajuća infrastruktura koju čine luke nautičkog turizma i plovila. U Hrvatskoj luke nautičkog turizma karakterizira kvalitetna gradnja, izvrsna lokacija i sigurnost veza. Najčešće su smještene u primorskim gradovima a osim ACI marina, postoje i brojne samostalne marine u vlasništvu hotelskih i privatnih poduzeća. U razvoju nautičkog turizma u RH sudjeluju i charter i cruising kao njegovi pojavni oblici.³⁷

³⁴ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006., str. 7-8., <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf>

³⁵ Šamanović J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 58.

³⁶ Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje od 2009. do 2019., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastukture, str. 7-8., <http://www.mppi.hr/UserDocslImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>

³⁷ Zelenika R., Vidučić V.: Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015., Ekonomski pregled, Vol. 58, No. 9-10, 2007, str. 529.

3.3. Luke nautičkog turizma u RH

Nakon opisane povijesti i karakteristika razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj u daljnjem tekstu opisati ću dinamiku razvoja luka nautičkog turizma te navesti sadašnji broj luka nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Tablica 1.: Dinamika razvoja luka nautičkog turizma i vezova u RH od 1980. do 2017. godine

Godina	Luke nautičkog turizma		Vezovi	
	Broj	Indeks 2017./1980.	Broj	Indeks 2017./1980.
1980.	12	100	2.131	100
2000.	60	500	12.863	604
2017.	141	1.175	17.067	809

Izvor: Šamanović J.; *Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str.187.*

Tablica 1. prikazuje dinamiku razvoja luka nautičkog turizma i vezova u Hrvatskoj od 1980. do 2017. godine. Vidimo da je broj luka nautičkog turizma od 1980. godine porastao za 1.075% dok je broj vezova porastao za 709%.

Tablica 2. prikazuje luke nautičkog turizma, površinu akvatorija i broj vezova u 2016. i 2017. godini. Vidimo kako se u 2017. broj luka nautičkog turizma u 2017. godini u odnosu na prethodnu godinu povećao za 0.4% odnosno dvije luke više. Vidimo da je u 2017. bilo tri sidrišta više, jedno privezište manje a jednak broj suhih marina kao i u 2016. godini. Broj marina u 2017. jednak je onom u 2016. godini, a kod kategorizacije marine najveći pad vidi se kod marina I. kategorije, jedna manje nego u 2016. što može pokazivati pad kvalitete marina, također je i jedna marina II. kategorije manje a marina III. kategorije je jednako kao i u 2016. godini dok je marina kategoriziranih sidrima dvije više i one pokazuju najveći porast, 11%. Površina akvatorija se u 2017. u odnosu na 2016. smanjila za 52.173 m². U 2017. bilo je 361 vezova manje nego u 2016. godini a jedino se broj vezova za plovila do 6 m povećao dok su se sve ostale kategorije smanjile, najviše vezova je u obje godine bilo za plovila od 12 do 15 m, a smanjio se i broj suhih vezova.

Tablica 2.: Luke nautičkog turizma u RH u 2016. i 2017. godini

	2016.	2017.	Indeks 2017./2016.
LUKE NAUČKOG TURIZMA	139	141	100.4
Sidrište	58	61	105.1
Privezište	7	6	85.7
Suhe marine	13	13	100
Marine	58	58	100
I. kategorije	6	5	83.3
II. kategorije	17	16	94.11
III. kategorije	17	17	100
Marine kategorizirane sidrima	18	20	111.1
Nerazvrstane luke nautičkog turizma	3	3	100
Površina akvatorija, m²	3.764,124	3.711,951	98.6
Broj vezova	17.428	17.067	97.9
Za plovila:			
Do 6 m	606	656	108.2
6 - 8 m	1.276	1.224	95.9
8 – 10 m	2.821	2.765	98.01
10 – 12 m	4.449	4.283	96.2
12 – 15 m	4.848	4.773	98.5
15 – 20 m	2.666	2.650	99.3
Više od 20 m	762	725	95.1
Suhi vezovi	4.880	4.610	94.5

Izvor: Nautički turizam: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016. i 2017. godini,

http://www.mint.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/180327dzs_nauticki.pdf,

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

Prema Tomas Nautika Jahting istraživanju iz 2012. nautičari koji posjećuju Hrvatsku su u prosjeku u dobi od 45 godina, najviše ih je u dobi 30 do 49 godina (56%) i njihova starost nije se promijenila u odnosu na 2007. kada je zadnji put provedeno ovo istraživanje, a među nautičarima je više onih 50 + godina u odnosu na goste u smještajnim objektima. Više od tri četvrtine ima završenu višu ili visoku školu i obrazovaniji su od gostiju u smještajnim

objektima, ali se udio nautičara sa fakultetom smanjio se za 7% u odnosu na 2007. godinu. Nautičari najviše dolaze iz velikih gradova i imaju mjesečna primanja veća od 3.500 eura što je velika razlika u odnosu na goste koji borave u smještajnim objektima jer su njihova primanja većinom manja od 2.000 eura. Svaki drugi nautičar je šest ili više puta plovio u Hrvatskoj (50%) a samo ih je 11% plovilo u Hrvatskoj prvi puta a za razliku od gostiju u smještajnim objektima nautičari su puno lojalniji Hrvatskoj kao destinaciji. Najviše nautičara u polaznu luku, 66.5% dolazi automobilom i dolaze avionom više od gostiju u smještajnim objektima. Avionom najviše dolaze charterasi a Talijani najviše dolaze plovilom ali se dolazak plovilom u odnosu na 2007. smanjio. Nautičari najčešće uzimaju hrvatski charter (49.1%) bez skipera (bareboat charter, 70.4%) i najčešće plove s obitelji ili partnerom. U 2012. smanjen je udio nautičara koji koriste skipera a povećalo se broj plovidbi samo sa partnerom. Sve je više kraćih putovanja, 4 do 7 noćenja a smanjuju se putovanja nautičara od 15 i više noćenja. Nautičari tijekom plovidbe posjete prosječno tri marine a trećina ih posjeti četiri ili više marina. Nautičari u Hrvatskoj najviše odlaze u kupnju, restorane, slastičarne, kafiće i slično a u odnosu na goste u smještajnim objektima, nautičari češće odlaze u kupnju, na ronjenje i u ribolov. Nautičari su tijekom plovidbe odnosno putovanja (ne uključujući izdatke za prijevoz do i od polazne luke), trošili prosječno 100 eura na dan po osobi. Oko dvije trećine tih izdataka vezano je uz plovilo, dok se od ostalih izdataka najviše izdvajalo na ugostiteljske usluge i trgovinu. Nautičari su u Hrvatskoj najzadovoljniji bili sa prirodnim ljepotama i osjećajem sigurnosti a bolje su ocijenili Hrvatsku od konkurencije u čistoći mora i obale, klimi, sigurnosti, gostoljubivosti i imidžu zemlje. Boljim od konkurencije ocijenjen je i prostorni raspored marina. Nautička i ugostiteljska ponuda ocijenjene su lošijima u usporedbi sa Španjolskom, Francuskom i Italijom. Vrijednost za novac ukupne nautičke ponude ocijenjena je boljom jedino u usporedbi s Italijom.³⁸

3.4. Charter u RH

Charter djelatnost u Hrvatskoj je u 2016. godini obavljalo 692 poduzeća koja su sveukupno imali 3.640 jahti i brodica za iznajmljivanje te je ostvareno 70.980 najmova. Domaća charter

³⁸ Tomas Nautika Jahting, Institut za turizam, 2012., <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf>

flota svake je godine sve bogatija i zato je danas broj charter kompanija zasigurno veći a najzastupljenije su jedrilice i tjedni charter.³⁹

3.5. Cruising u RH

U Hrvatskoj se razvija posebna vrsta cruisinga “Old Crusier”, višednevno ili izletničko krstarenje na tipičnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima (teretni jedrenjaci). Domaći cruising old timerima razvija se u manjim lukama kao što su Trogir, Telašćica, Hvar, Bol i drugim lukama dok svjetski cruising svoje rute razvija u lukama starih gradova na obali.⁴⁰ Od siječnja do rujna 2017. u hrvatske morske luke uplovila su 73 strana broda za kružna putovanja, koji su ostvarili 540 kružnih putovanja. Najposjećenija luka je Dubrovnik sa 437 posjeta a slijede ga Split sa 171 te Korčula sa 113 posjeta.⁴¹ Najčešće aktivnosti kojima se posjetitelji s cruisera bave u destinacijama su razgled destinacije i njenih turističkih atrakcija uključujući odlazak na izlete u okolicu, kupovina u lokalnim trgovinama te konzumacija jela i pića u ugostiteljskim objektima.⁴²

Iz navedenoga uočavamo kako suvremeni razvoj nautičkog turizma datira iz šezdesetih godina prošlog stoljeća kada su se na našoj obali izgradile četiri marine. Taj razvoj uvjetovan je sa dva događaja, potpisivanje ugovora o čuvanju i održavanju proizvedenih brodica od strane Brodogradilišta Punat i osnivanje ACI čime je nautički turizam Hrvatske postao prepoznatljiv na cijelom Mediteranu. Rat u Hrvatskoj usporava njegov razvoj ali se on nakon rata razvija brže od ostalih dijelova turizma. Na razvoj nautičkog turizma su utjecali činitelji na strani ponude odnosno prirodni uvjeti i odgovarajući sadržaji i na strani potražnje a to su slobodna novčana sredstva, slobodno vrijeme i drugi činitelji. Osim navedenih činitelja razvoju nautičkog turizma u velikoj je mjeri pomogao i geografski položaj Hrvatske kao i ljepota njezine obale i mora, klima, nacionalni parkovi i parkovi prirode kao i kulturno-povijesna baština. Iz tablice 1. vidimo kako se broj luka nautičkog turizma i vezova od 1980. u velikoj mjeri povećao dok tablica 2. pokazuje da se broj luka nautičkog turizma, akvatorija i vezova smanjio u odnosu na 2016. godinu. Iz istraživanja Tomas nautika Jahting vidimo kako su nautičari bogatija klijentela sa

³⁹ Nautika i charter djelatnost u 2017. godini, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017., <https://www.hgk.hr/documents/nautika-i-charter-djelatnost-u-2017-godini-sjednica-upusp59eef355d31d9.pdf>

⁴⁰ Luković, T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, 2007., str. 702.

⁴¹ Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do rujna 2017., Državni zavod za statistiku, 2017., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-05_05_2017.htm

⁴² Gračan D., Zadel Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik, No. 47-48, 2013., str. 54.

većim primanjima koja više troši u destinaciji, obrazovaniji su i starije dobne skupine od gostiju u smještajnim objektima. Vidimo da su lojalni Hrvatskoj kao destinaciji a najzadovoljniji su sa prirodnim ljepotama i sigurnosti u Hrvatskoj. Charter se u RH svake godine sve više razvija zahvaljujući sve većem broju nautičara ali i prekrasnoj obali koja nautičare privlači. U charteru su najzastupljenije jedrilice i tjedni charter. Vidimo kako je u Hrvatskoj razvijeniji cruising old timerima nego veliki cruising. Kao što je i ranije navedeno u domaćem cruisingu izražena je sezonalnost zbog slabe pokretnosti ali i tehničke opremljenosti. Domaći cruising razvija se u Trogiru, na Hvaru, Bolu a najposjećenija luka velikih cruisera je Dubrovnik sa 437 od ukupnih 540 putovanja u 2017. godini.

4. NAUTIČKI TURIZAM U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI

4.1. Karakteristike nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji

Šibensko-kninska županija je vodeća nautička regija Hrvatske ponajprije zbog svojih 237,790.000 kn prihoda u 2017. godini koji čine četvrtinu prihoda od nautičkom turizma u cijeloj Hrvatskoj. Ima površinu akvatorija od 760.070 m², 21 luku nautičkog turizma koje čine 14 marina od čega 1 suha marinu i 7 sidrišta koje raspolažu sa 3.662 veza od čega je 380 suhих vezova.⁴³ U svojem akvatoriju ima 249 otoka, otočića, hridi i grebena među kojima se nalazi jedan od tri morska nacionalna parka Hrvatske, NP Kornati koji sa svojih 80 nenaseljenih otoka i otočića šibensku regiju čini posebno atraktivnom za nautičare. U svojoj ponudi šibenska regija osim marina ima 82 charter tvrtke a i cruising je sve razvijeniji.⁴⁴

4.2. Luke nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji

Kao što je ranije navedeno šibenska regija ima 22 luke nautičkog turizma koje čine 15 marina (1 suha marina) i 7 sidrišta. Dvije marine su prve kategorije, 3 druge kategorije, 5 treće a 2 su kategorizirane sidrima. Pet marina je u sustavu ACI-a, Adriatic Croatia International Club, najvećeg lanca marina na Mediteranu koji pruža usluge nautičkog turizma,⁴⁵ a to su Jezera, Žut, Piškera, Skradin i Vodice. Ostale marine su marina Betina, Hramina, Frapa, Kremik, Pirovac, D Marin-Mandalina, Nautical center Prgin, Solaris, Danuvius koje su u privatnom vlasništvu.⁴⁶

ACI marina Jezera nalazi se na otoku Murteru, najvećem otoku u Šibensko-kninskoj županiji. Nositelj je Plave zastave a 2013. godine je u akciji Turistički cvijet – kvaliteta za Hrvatsku dobila 2. mjesto u kategoriji najbolje male marine na Jadranu te je marina II. kategorije. Ima 233 veza u moru i 60 mjesta za smještaj plovila na kopnu odnosno suhих vezova i nalazi se duboko u uvali na Murteru. Marina ima mjenjačnicu, bankomat, restoran, bazen, sanitarni čvor, servisnu radionicu, charter, školu jedrenja, Internet i crpku za gorivo.⁴⁷

⁴³ Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017., Državni zavod za statistiku, 2018., http://www.mint.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/180327dzs_nauticki.pdf

⁴⁴ <http://www.sibenikregion.com/hr/nauticki-turizam> (svibanj, 2018.)

⁴⁵ <http://www.aci-marinas.com/struktura/> (svibanj, 2018.)

⁴⁶ <http://www.sibenikregion.com/hr/nauticki-turizam> (svibanj, 2018.); <https://croatia.hr/hr-HR/dozivljaji/nautika> (svibanj, 2018.)

⁴⁷ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-jezera/ (svibanj, 2018.)

ACI marina Žut nalazi se kornatskom arhipelagu, u njegovom sjeverozapadnom dijelu. Žut je jedan od kornatskih otoka površine 15 km². Ima 135 vezova u moru a suhih vezova nema ali ima 15 bova za sidrenje. Marina je III. kategorije. Radi samo sezonski, od 1.4. do 31.10. i prihvaća megabrodove do 40 m dužine. Ima recepciju sa mjenjačnicom, bankomat, restoran, prodavaonicu, crpku, opskrbu strujom i vodom.⁴⁸

ACI marina Piškera nalazi se na sredini puta kroz NP Kornati zbog čega je omiljena među nautičarima. Nalazi se na otoku Panitula vela. Marina ima 118 vezova u moru za prihvata brodova do 30 m dužine, a prilaz marini sa sjeverozapadne strane je plitak i opasan zbog brojnih grebena. Marina je III. kategorije i ima sadržaje kao i marina Žut i radi samo sezonu a u Piškeri u cijenu dnevnog veza uključena je ulaznica za NP Kornati. Opremljena je strujom i vodom ali se oni isporučuju ograničeno.⁴⁹

ACI marina Skradin nalazi se na ušću rijeke Krke, ima 180 vezova u moru a nema suhih vezova i prihvaća megabrodove do 70 m dužine. Marina je III. kategorije i radi cijele godine. Opskrbljena je strujom i vodom, ima restoran i dućan i sanitarni čvor.⁵⁰

ACI marina Vodice nalazi se u uvali Vrulje, u samom mjestu. Ima 273 veza u moru i 55 suhih vezova. Marina je II. kategorije i radi tijekom cijele godine. U marini se nalaze dućan, restoran, dizalice, benzinska crpka, opskrbljena je strujom i vodom, te ima sanitarni čvor i parking. U sklopu marine nalazi se i charter a marina je nositeljica Plave zastave.⁵¹

Marina **Betina** nalazi se u općini Tisno. Ima 240 vezova u moru i 80 suhih vezova. Ima sadržaje kao i ACI Vodice i radi tijekom cijele godine. Marina je II. kategorije.⁵²

Marina **Hramina** nalazi se na Murteru, na samom ulazu u NP Kornati. Ima 370 vezova u moru i 120 suhih vezova. U sklopu marine nalazi se servis, dizalice, benzinska crpka, dućan, restoran, sanitarni čvor, opskrba strujom i vodom. Marina je III. kategorije i radi tijekom cijele godine.⁵³

Marina **Pirovac** je najnovija marina u regiji otvorena u svibnju 2018. godine. Kategorizirana je s četiri sidra i nudi 200 vezova u moru za plovila do 30 metra dužine, 15 suhih vezova te 100

⁴⁸ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-zut/ (svibanj, 2018.)

⁴⁹ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-piskera/ (svibanj, 2018.)

⁵⁰ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-skradin/ (svibanj, 2018.)

⁵¹ http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-vodice/ (svibanj, 2018.)

⁵² <http://www.marina-betina.com/o-nama/> (svibanj, 2018.)

⁵³ <http://marina-hramina.com/marina-hramina/> (svibanj, 2018.)

parkirališnih mjesta. Marina je opskrbljena vodom i strujom, sanitarnim čvorovima a u njezinom sklopu nalazi se i charter.⁵⁴

Marina **Frapa** nalazi se u Rogoznici. Cjelokupni kompleks prostire se na više od 136.000 m², ima 10 gatova i tranzitni gat dug 396 m pogodan za prihvat megajahti, 450 vezova u moru i stotinjak suhih vezova. Usluge marine jednake su uslugama drugih marina ali obogaćene hotelima, kompleks otvorenih bazena sa disco-noćnim klubom, bogati sportski centar, glavna kongresna sala, te nadzirano parkiralište. Zbog vođenja brige o zaštiti okoliša marina je godinama nositelj Plave zastave. Marina je I. kategorije i radi cijele godine. Vlasnik marine je Franjo Pašalić.⁵⁵

Marina **Kremik** nalazi se u Primoštenu, u uvali okruženoj vinogradima. Raspoloža sa 393 vezova u moru i 200 suhih vezova. Pruža usluge karakteristične svakoj marini. Otvorena je cijele godine i marina je II. kategorije. Nositelj je Plave zastave. Vlasnik marine je grupacija Adriatic.⁵⁶

Marina **D Marin-Mandalina** nalazi se u Šibeniku. Raspoloža sa 429 vezova na moru od kojih je 79 dizajnirano za superjahte i sa 50 suhih vezova a može primiti brodove do 140 m. Zbog svoje vrhunske ponude i usluge marina je I. kategorije. U marini se nalazi servis, dizalice za 1,5 i 5 t, benzinska crpka, parkiralište, restoran, dućan i sanitarni čvor. Jedina je hrvatska marina kojoj je dodijeljena nagrada 5 zlatnih sidra koja osigurava kvalitetno sidrenje i nositelj je Plave zastave. Vlasnik marine je Doguš grupacija.⁵⁷

Marina **Solaris** nalazi se u Šibeniku, neposredno uz Solaris Camping Beach Resort i Solarisove Ville Kornati. Raspoloža sa 250 morskih vezova i 100 suhih vezova, marina je III. kategorije i radi cijele godine. Usluge marine su jednake drugim marinama.⁵⁸

Marina **Danuvius** nalazi se u Tribunju. Jedna je od novijih marina, osnovana 2003. godine. Raspoloža sa 220 vezova u moru i 150 suhih vezova. Osim uobičajenih usluga marine kao i Solaris i Frapa nudi i smještaj u sobama i apartmanima marine. Marina je I. kategorije i radi cijele godine. Nositelj je Plave zastave. Kao i marini Kremik vlasnik joj je grupacija Adriatic.⁵⁹

⁵⁴ <http://hr.n1info.com/a305072/Biznis/Otvorena-Marina-Pirovac-s-200-vezova.html> (svibanj, 2018.)

⁵⁵ <http://www.marinafrapa.hr/stranice/o-marini-frapa/8.html> (svibanj, 2018.)

⁵⁶ <https://marinakremik-adriatic.com/hr/o-nama> (svibanj, 2018.)

⁵⁷ <http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/mandalina/about-us.aspx> (svibanj, 2018.)

⁵⁸ <http://www.solaris.hr/solaris-marina/> (svibanj, 2018.)

⁵⁹ <https://marinatribunj-adriatic.com/hr/o-nama> (svibanj, 2018.)

4.3. Charter u Šibensko-kninskoj županiji

Kao što je ranije navedeno šibenska regija raspolaže i sa 82 charter tvrtke odnosno 12% od svih chartera u državi. Te tvrtke pružaju usluge iznajmljivanja plovila, nalaze se u Betini, Murteru, Jezerima, Pirovcu, Primoštenu, Rogoznici, Šibeniku, Skradinu, Vodicama, Zatonu a najviše ih je u Primoštenu, Rogoznici i Šibeniku, njih 33 dok ostala mjesta imaju najviše 4 chartera na svom području.⁶⁰

4.4. Cruising u Šibensko-kninskoj županiji

Šibensku regiju je u 2017. godini posjetilo 4% svih cruisera koji su uplovili u Hrvatsku. Najviše posjeta ostvario je Šibenik, 67 posjeta a slijede ga Primošten sa 5 posjeta, Zabraće sa 4 posjeta, te Vodice sa 3 i Skradin sa 1 posjetom.⁶¹ Iz navedenog vidimo kako je šibenska luka najrazvijenija za prihvrat cruisera. Od 2.1. do 29.12.2018. godine u Šibeniku je najavljeno 92 cruisera od kojih je 21 cruiser već posjetio Šibenik. Cruiseri u Šibeniku najčešće stoje 9 sati a ima i onih koji su u Šibeniku kraće. Imaju zastave Malte, Belgije, Bahama, Bermuda, Francuske i Norveške.⁶² U šibenskoj regiji postoji jedna tvrtka koja se bavi cruisingom, Jezera Cruising. Imaju jedan motorni brod Croatia, klasičan gulet dužine 32 m. Brod može primiti 14 osoba i ima 7 kabina, na brodu se nalazi kuhinja, blagavaonica, prostrani prostori na pramcu i krmi. Posadu čine voditelj brodice, tehničar za računalstvo i kuhar. Nude 9 ruta koja traju 7 dana i 3 rute od 14 dana.⁶³

Šibenska regija je vodeća regija u nautičkom turizmu Hrvatske. Osnovu za takav razvoj čine kao što je ranije navedeno razvedena obala, biološka raznolikost, očuvanost, prirodne ljepote a u najvećoj mjeri NP Kornati. Iz navedenoga zaključujemo kako je marina Frapa najveća u šibenskoj regiji sa svojih 450 vezova u moru i stotinjak suhih vezova te skoro 400 m dugim gatom za prihvrat megajahti. Slijedi je D-Marin Mandalina sa 429 vezova na moru od kojih je 79 samo za superjahte i 50 suhih vezova te je jedina marina u županiji za prihvrat superjahti. Marine Kremik i Hramina sa više od 300 vezova također se nalaze među većima u županiji. Vidimo da su marine Piškera i Žut najmanje marine sa manje od 150 vezova u moru i bez suhih

⁶⁰ <http://www.sibenikregion.com/hr/turist-info/nautika/charter> (svibanj, 2018.)

⁶¹ Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do rujna 2017., Državni zavod za statistiku, 2017., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-05_05_2017.htm

⁶² http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/cruising/kalendar_veze.asp (svibanj, 2018.)

⁶³ <http://jezera-cruising.com/hr> (svibanj, 2018.)

vezova i rade samo sezonski. Tri marine su I. kategorije, Frapa, D-Marin, Danuvius, četiri su II. kategorije a ostatak je III. kategorija. Sve marine prve kategorije nositeljice su Plave zastave a od marina II. kategorije to su ACI Vodice i Jezera. Vidimo kako se na području županije nalaze 82 charter tvrtke i ta ponuda se stalno širi a najviše chartera je u Primoštenu, Rogoznici i Šibeniku gdje se i nalaze najrazvijenije marine. Cruising u županiji nije naročito razvijen. Veliki cruiseri najviše posjećuju Šibenik, ove godine čak 92, a domaći cruising razvijen je samo u Jezerima. Iz svega navedenog vidimo kvalitetu marina šibenske regije i zašto privlači velik broj nautičara kao i njezin potencijal za daljnji rast.

5. UTJECAJ NAUTIČKOG TURIZMA NA GOSPODARSTVO REPUBLIKE HRVATSKE I ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Nautički turizam u svijetu pa tako i Hrvatskoj i Šibensko-kninskoj županiji svake godine je sve razvijeniji. Kroz nautički turizam koriste se i naplaćuju prirodni i drugi nautičko turistički resursi i potiče se razvoj ostalih gospodarskih grana i djelatnosti. Nautički turizam ima izravan i neizravan utjecaj na gospodarstvo neke države. Neposrednu odnosno izravnu korist od nautičkog turizma imaju djelatnosti koje svoje proizvode i usluge izravno prodaju nautičarima kao što su luke nautičkog turizma koje nautičarima pružaju usluge veza i ostale zakonom određene usluge, turistička, ugostiteljska, trgovinska i ostala poduzeća koja nautičarima pružaju usluge te broderska poduzeća i svi obrti koji pružaju usluge servisiranja, održavanja i slične usluge. Neizravnu odnosno posrednu korist imaju ona poduzeća koja ne prodaju svoje proizvode ili usluge izravno nautičarima. To su primjerice poduzeća koja grade marine. Nautički turizam pozitivan učinak ima na opći gospodarski razvoj, platnu bilancu zemlje, BDP, zaposlenost stanovništva.⁶⁴ U daljnjem tekstu obraditi će se utjecaj razvoja nautičkog turizma na BDP i zaposlenost stanovništva.

5.1. Utjecaj na BDP i zapošljavanje

Turizam je jedan od glavnih generatora hrvatskog gospodarstva. Prihodi od turizma u Hrvatskoj 2017. iznosili su 11 milijardi eura odnosno 81.5 milijardi kuna a njihov udio u BDP iznosio je 19.6% što je rast od 0.7% u odnosu na 2016. godinu.⁶⁵ Hrvatska ima najveći udio turizma u BDP-u u Europi⁶⁶ što znači da previše ovisi o turizmu i posljedice prestanka njegova razvoja bile bi katastrofalne. Prihodi od nautičkog turizma u Hrvatskoj iznosili su 855,166.000 kuna od čega su četvrtinu činili prihodi u Šibensko-kninskoj županiji.⁶⁷ Prihodi od nautičkog turizma su:⁶⁸

⁶⁴ Šamanović J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 96-103.

⁶⁵ <http://hrturizam.hr/prosle-godine-ostvaren-rast-prihoda-od-turizma-od-10-posto-sto-cini-196-posto-bdp/> (svibanj, 2018.)

⁶⁶ Turizam u 2016. godini, HGK, str. 5., <https://www.hgk.hr/documents/aktualna-tema-turizam-u-20165899d9633ad81.pdf>

⁶⁷ Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017., Državni zavod za statistiku, 2018., http://www.mint.hr/UserDocImages/AA_2018_c-dokumenti/180327dzs_nauticki.pdf

⁶⁸ Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. do 2019., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, str. 19., <http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>

- Prihodi od plovnih objekata na stalnom godišnjem vezu u lukama nautičkog turizma,
- Prihodi od tranzitnih i sezonskih vezova,
- Prihodi od nautičkih vezova u dijelu luka otvorenih za javni promet,
- Prihodi održavanja i popravaka brodice i motora u lukama nautičkog turizma i drugim servisima,
- Prihodi ostvareni iznajmljivanjem plovnih objekata,
- Prihodi brodova za kružna putovanja,
- Prihodi od raznih naknada (registracija plovnih objekata/ naknada za upis, izdavanje vinjeta za strane jahte i brodice, boravišna pristojba,...),
- Prihodi od koncesija na pomorskom dobru,
- Prihodi od prodaje pogonskog goriva.

U obzir treba uzeti i učinke koje nautički turizam ima na ugostiteljstvo i ostale uslužne djelatnosti.

Tablica 3. prikazuje prihode od nautičkog turizma i njihovu strukturu u RH i Šibensko-kninskoj županiji u dvije uzastopne godine, 2016. i 2017. godini. Prihodi se ostvaruju od iznajmljivanja vezova, stalnih ili tranzitnih, servisnih usluga i ostalih prihoda a to su usluge chartera, ugostiteljstva, prodaje robe. Iz tablice je vidljivo kako su prihodi u RH 2017. godine porasli za 11.2% u odnosu na 2016. godinu. Vidimo da je najviše prihoda ostvareno od iznajmljivanja vezova, 598,191.000 te da su oni činili 70% ukupnoga prihoda od nautičkog turizma te da su porasli za 10.9% u odnosu na 2016. godinu. Najviše je ostvareno od stalnih vezova, 469,601.000 odnosno 79% dok je od tranzitnih vezova ostvareno 21.5%. Servisne usluge činile su 7.7% ukupnoga prihoda od nautičkog turizma odnosno 65,862.000 što je porast za 9.4% u odnosu na 2016. godinu. Ostali prihodi činili su 22.3% ukupnih prihoda a iako je porast prihoda vidljiv u svakoj stavki najviši je kod ostalih prihoda, 12.7% veći u odnosu na 2016. dok je porast najmanji kod servisnih usluga. U Šibensko-kninskoj županiji prihodi od nautičkog turizma u 2017. iznosili su 237,790.000 kuna što je porast za 17.6% u odnosu na 2016. godinu. Na razini županije kao i u državi najviše prihoda ostvareno je od iznajmljivanja vezova, 126,878.000 kuna odnosno 53.3% a to je porast za 7.1% u odnosu na 2016. godinu. Od toga su 80% činili prihodi od iznajmljivanja stalnih vezova dok su tranzitni vezovi činili 20.4% tih prihoda.

Servisne usluge činile su 7.3% ukupnih prihoda županije odnosno 17,468.000 kuna i to je jedini izvor prihoda od nautičkog turizma na razini županije koji je u odnosu na 2016. godinu ostvario pad od 4.3%. Kao i na državnoj razini i u županiji ostali prihodi imaju najveći porast u odnosu na 2016., 42.6% a u ukupnom prihodu sudjeluju sa 39.3%. Vidimo kako i u državi ali i šibenskoj regiji u ukupnom prihodu najviše sudjeluje iznajmljivanje vozova koje slijede ostali prihodi koji u oba slučaja ostvaruju najveći porast i servisne usluge koje u državi imaju najmanji porast a u županiji ostvaruju pad.

Tablica 3.: Prihodi od nautičkog turizma u RH i Šibensko-kninskoj županiji u 2016. i 2017. godini

	2016. godina	2017. godina	Indeks 2017./2016.
Republika Hrvatska	768,938.000	855,166.000	111.2
Iznajmljivanje veza	539,210.000	598,191.000	110.9
-Stalni	422,755.000	469,601.000	111.1
-Tranzitni	116,455.000	128,590.000	110.4
Servisne usluge	60,202.000	65,862.000	109.4
Ostali prihodi	169,526.000	191,113.000	112.7
Šibensko-kninska županija	202,218 000	237,790.000	117.6
Iznajmljivanje veza	118,422.000	126,878.000	107.1
-Stalni	93,044.000	100,978.000	108.5
-Tranzitni	25,378.000	25,900.000	102.1
Servisne usluge	18,274.000	17,468.000	95.7
Ostali prihodi	65.522	93,426.000	142.6

Izvor: Nautički turizam: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016. i 2017. godini,

http://www.mint.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/180327dzs_nauticki.pdf,

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

Cruising kao temeljni oblik nautičkog turizma također ima veliki utjecaj na BDP kroz različite prihode, prihodi od potrošnje putnika i posade u destinaciji, prihodi od pristojba za usluge brodu ostvarene u luci, prihodi od naknada za održavanje plovnog puta i prihodi od naknada za ostale usluge koje brodu pružaju subjekti u luci i izvan nje.⁶⁹ Iako se od cruisinga ostvaruje značajan prihod on je puno manji od prihoda koji ostvaruju nautičari koji su većinom bogatija klijentela koja u destinaciji puno troši, ne samo na plovilo nego i na kupnju, restorane i sl. Razvoj nautičkog turizma najpozitivnije je djelovao na lokalnim razinama, odnosno u gradovima i

⁶⁹ Perić T., Oršulić M.: Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja, Naše more, Vol. 58, No. 5- 6, 2011., str. 223.

naseljima a posebno na otoke jer su otoci zbog svog geografskog položaja često izolirane zajednice. Nautičko posjećivanje je u velikoj mjeri poboljšalo kvalitetu života na otocima kroz mogućnost da lokalno stanovništvo ostvari dodatan prihod prodajom hrane, pića, ugostiteljstvom i ostalim turističkim uslugama, lokalne luke i uvale postale su mjesta prikupljanja sredstava kroz naplaćivanje vezova a pozitivan utjecaj ogleda se i u većim mogućnostima zapošljavanja i ostvarivanja zarade na otocima što je dovelo do smanjenja iseljavanja sa otoka i do povećanja životnog standarda i te na stvaranje mogućnosti razvoja i revitalizacije različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj.⁷⁰ Potiče se razvoj brojnih gospodarskih grana i djelatnosti, komunalne opremljenosti, platne bilance zemlje, društvenoga proizvoda i nacionalnog dohotka.⁷¹

Osim što ima pozitivan utjecaj na BDP razvoj nautičkog turizma pozitivno utječe i stvara različite mogućnosti zaposlenja za domaće stanovništvo. Mogu se zapošljavati u marinama, charteru, cruiserima i ostalim djelatnostima nautičkog turizma ali se povećava i broj zaposlenih u ugostiteljstvu, trgovini i ostalim turističkim djelatnostima. Veće mogućnosti zapošljavanja znače i opći porast standarda, smanjivanje iseljavanja. U lukama nautičkog turizma u 2017. godini je bilo 1.665 zaposlenih od čega je 29.3% odnosno 448 sezonski zaposleno.⁷² U 2016. je bilo 1.2% više zaposlenih, odnosno 1.686 od čega je 27% odnosno 455 bilo zaposleno sezonski.⁷³ Broj zaposlenih u lukama nautičkog turizma u 2017. smanjio se za 1.2% u odnosu na 2016. godinu a broj sezonski zaposlenih se povećao za 2%.

Vidimo kako razvoj nautičkog turizma pozitivno djeluje na gospodarstvo države odnosno BDP, zaposlenost stanovništva, platnu bilancu zemlje ali i preveliku ovisnost države o turizmu. Četvrtinu ukupnih prihoda od nautičkog turizma u RH u 2017. godini činili su prihodi šibenske regije ostvareni od usluga pruženih u lukama nautičkog turizma ali i ugostiteljstva i ostalih uslužnih djelatnosti. Razvoj nautičkog turizma osim na BDP pozitivno djeluje i na razvoj izoliranih područja kao što su otoci kroz veći životni standard a to sve dovodi do smanjenja iseljavanja sa otoka. Pozitivan utjecaj su i veće mogućnosti zapošljavanja ne samo u djelatnostima direktno vezanim za nautički turizam već i onima koje nisu izravno vezane.

⁷⁰ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006., str. 59., <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf>

⁷¹ Ibidem, str. 222.

⁷² Kapaciteti i poslovanja luka nautičkog turizma u 2017., Državni zavod za statistiku, 2018., http://www.mint.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/180327dzs_nauticki.pdf

⁷³ Kapaciteti i poslovanja luka nautičkog turizma u 2016., Državni zavod za statistiku, 2017., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm;

6. UTJECAJ NAUTIČKOG TURIZMA NA OKOLIŠ REPUBLIKE HRVATSKE I ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

Prirodni resursi kao biološka raznolikost i čistoća mora su osnova razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, ali njegov razvoj negativno djeluje na te elemente. Razvoj nautičkog turizma donio je brojne pozitivne efekte prvenstveno u vidu prihoda zbog velikog broja turista koji posjećuju našu zemlju ali je time doveo do brojnih negativnih posljedica kao što su uništavanje obalnog područja i morskog okoliša što onemogućuje dugoročni razvoj jer zbog nečistog mora i obale nautičarima Hrvatska neće biti primarna destinacija što će ugroziti daljnji razvoj nautičkog turizma.⁷⁴

Jadransko more spada u plitka mora sa srednjom dubinom od 252 m i oligotrofna odnosno neproduktivna mora⁷⁵ a odlikuje se najvećom biološkom raznolikošću na cijelom Sredozemlju. U Jadranu prema procjenama obitava oko 12.000 vrsta, više od 5.500 morskih beskralješnjaka, oko 600 vrsta alga, više od 280 spužava, 449 vrsta riba, 116 vrsta koralja, 10 vrsta morskih sisavaca te četiri vrste morskih cvjetnica.⁷⁶ Hrvatska obala s otocima obuhvaća 75% Jadranskog mora. Za Hrvatsku su karakteristična staništa u morem preplavljenom kršu (anhihaline špilje, staništa morskih špilja i hladnomorskih špilja s batijalnim elementima, vrulje, krški estuariji, morska jezera i goli krš u podmorju).⁷⁷ U hrvatskom akvatoriju prema procjenama živi od 6 do 7 tisuća različitih biljnih i životinjskih vrsta od kojih poseban značaj imaju brojne endemične vrste.⁷⁸ Zakonom o zaštiti prirode u Hrvatskoj su zaštićene sve morske kornjače, svi morski sisavci, školjkaš plemenita periska (*Pinna nobilis*), te puževi prugasta mitra (*Mitra zonata*) i tritonova truba (*Charonia tritonis*). Područje velike biološke raznolikosti u Jadranu su livade morske cvjetnice *Posidonia oceanica*, morska trava koja je veliki proizvođač kisika u pa se nazivaju i plućima mora.⁷⁹ Hrvatski dio Jadranskoga mora ne spada u mora jačeg onečišćenja i kakvoća osnovnih sastavnica okoliša je u boljem stanju nego kod većine razvijenih zemalja

⁷⁴ Dogan K., Mršić T.: Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Vol. 47-48, No. 1, 2013., str. 73.

⁷⁵ <https://gorgonija.com/2018/03/21/osnovna-obilježja-jadranskog-mora/> (svibanj, 2018.)

⁷⁶ <http://www.haop.hr/hr/tematska-podrucja/prirodne-vrijednosti-stanje-i-ocuvanje/bioraznolikost/morske-vrste> (svibanj, 2018.)

⁷⁷ <http://www.haop.hr/hr/tematska-podrucja/prirodne-vrijednosti-stanje-i-ocuvanje/stanista-i-ekosustavi/more> (svibanj, 2018.)

⁷⁸ Luković T., Šamanović J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 246.

⁷⁹ <http://www.inforovinj.com/hrv/rovinj/more/zasticene-morske-vrste.asp> (svibanj, 2018.)

Sredozemlja. Onečišćena područja Hrvatske su Riječki i Bakarski zaljev, zona Zadra, Šibenika, Splita sa Kaštelanskim zaljevom te ušće Neretve.⁸⁰

Na području nacionalnog parka Kornati do danas je zabilježeno 323 vrste algi koje čine oko 52% od ukupnog broja zabilježenih algi u Jadranu i 3 vrste morskih cvjetnica te oko 850 vrsta životinja među kojima 61 vrsta koralja, 177 vrsta mekušaca, 127 vrsta mnogočetinaša, 61 vrsta desetonožnih rakova, 64 vrste bodljikaša i 185 vrsta riba od čega je veliki broj vrsta obuhvaćen Naturom 2000, ekološkom mrežom sastavljenom od područja važnih za očuvanje ugroženih vrsta i stanišnih tipova Europske unije. Prioritetno stanište u mreži Natura 2000 je morska cvjetnica Posidonija koja prekriva dno u priobalju kornatskih otoka. Na Kornatima se nalaze i staništa koraligena, crvenih algi koje iz mora vežu vapnenac i ulažu ga u svoje tijelo. Čest prizor je i dobri dupin koji je jedina trajno nastanjena vrsta u Jadranu ali i glavata želva, jedna od najugroženijih vrsta na svijetu.⁸¹ Najznačajnije prirodne vrijednosti parka za koje je potrebno praćenje i istraživanje su naselja Posidonije, koraligenske zajednice, riblji fond, dobri dupin, kvaliteta morske vode, špilje (nadmorske i podmorske), vegetacija kamenjarskog pašnjaka, ptice, šišmiši i slatkovodne lokve.⁸²

Negativni utjecaji na okoliš manifestiraju se kroz pretjeranu komercijalizaciju i uzurpaciju obalnih i morskih prostora, zagađenje obale i akvatorija naftom i njezinim derivatima kao i sa ambalažom i različitim drugim otpacima, devastaciju i neovlašteno prisvajanje biološkog i kulturno-povijesnog blaga podmorja.⁸³ Također na podmorje u velikoj mjeri utječu i nekontrolirani ribolov i druge podvodne aktivnosti.

6.1. Utjecaj luka nautičkog turizma i chartera na okoliš

Marine su dominantan oblik luka nautičkog turizma i u velikoj mjeri utječu na okoliš tijekom korištenja ali i izgradnje. Građevinski strojevi koji su u izgradnji neophodni na okoliš utječu kroz buku, vibracije, prašinu, plinove, obalu i more onečišćuju uljima i različitim naftnim derivatima. Materijal koji nastaje tijekom čišćenja i izgradnje onečišćuje ako se gomila na kopnu i nasipava u more. Tijekom korištenja marina veliki utjecaj na život u podmorju ima

⁸⁰ Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon, Split, 2002., str. 135.

⁸¹ <https://www.np-kornati.hr/hr/o-parku/bastina-a/biologija-podmorja> (svibanj, 2018.)

⁸² Javna ustanova Nacionalni park Kornati, Plan upravljanja nacionalnim parkom Kornati, 2014., str. 21., https://www.np-kornati.hr/images/plan_upravljanja/Plan_upravljanja_NP_Kornati_tekst_%20i_zone.pdf

⁸³ Luković, T.; Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 246.

sidrenje i zasjenjenje zbog usidrenih brodova.⁸⁴ Jedan od najvećih onečišćivača okoliša tijekom korištenja marine su onečišćenja koja nastaju redovitim radom i odvijanjem života na brodovima odnosno razne vrste otpada, kaljužne i sanitarne vode. Izvori onečišćenje tijekom korištenja marina su:⁸⁵

- otpadne vode koje nastaju tijekom pranja brodova,
- boje tijekom bojanja brodova,
- otpadne vode koje nastaju tijekom pranja motora za vrijeme popravka te otpadne vode od pranja podvodnih površina,
- zauljene oborinske vode s asfaltiranih manipulativnih površina, površina za odlaganja plovila i vozila te internih prometnica,
- fekalne, sanitarne, kaljužne i balastne vode,
- mineralna ulja s brodova,
- sitne čestice poliesterskih smola prilikom rada na plastičnim dijelovima plovila,
- biocidi koji su sastavni dijelovi protuobraštajnih boja, tijekom boravka plovila u marini.

Postoje tri glavne skupine otpadnih voda:

- crne (voda s fekalijama),
- sive (tuševi, perilice za rublje, perilice za suđe, pranje i ispiranje brodskih površina, saune, kupke, bazeni itd.),
- brodska kaljuža (kondenzati iz strojarnice, naftu, ulja, masti i ostatke sredstava za čišćenje).

Otpadne vode s plovila su potencijalno opasne kako za ekosustave tako i za čovjeka koji ovisi o tim ekosustavima. Sadržaj otpadnih (crnih i sivih) voda su teški metali, bakterije i patogeni organizmi koji se talože na morskom dnu i predstavljaju potencijalnu opasnost jer se lako prenose na školjke koje konzumiraju ljudi. Balastne vode su vode koje koriste brodovi kako bi osigurali stabilnost tijekom plovidbe. Voda se uzima u luci u kojoj se iskrcava teret, a ispušta

⁸⁴ Institut Ruđer Bošković, Studija o utjecaju na okoliš luke nautičkog turizma Mandalina – Kuline, 2008., str. 156-158., https://bib.irb.hr/datoteka/388692.Sazetak_studije_NCP.pdf

⁸⁵ Dogan K., Mršić T.: Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Vol. 47-48, No.1, 2013., str. 81.

se u luci u kojoj se teret ukrcava. Problem sa balastnim vodama je taj što balastom unesena flora i fauna počinje dominirati kod domaćina i uništavati druge vrste što dovodi do smanjene bioraznolikosti. Kod nas su uočene tropske zelene alge *Caulerpa taxifolia* i *Caulerpa racemosa* a one nisu opasne samo za okoliš već i ljudsko zdravlje i gospodarstvo. Širenje se sprječava jedino fizičkim uklanjanjem, te zabranom sidrenja i ribolova na nalazištima. Problem balastnih voda je što sadrže i različite kemikalije koje se koriste kod ispiranja tankova, sredstva za zaštitu tankova od nafte i korozije i naftu i katran.⁸⁶ Vidimo kako su tijekom korištenja marina veliki problemi otpad, otpadne vode i ulja te je potrebno u svrhu smanjenja onečišćenja osmisliti sustav njihove pravilne sanacije prema postojećim propisima Republike Hrvatske, dok sve radnje suprotno navedenom treba strogo zabraniti i sankcionirati.⁸⁷

Utjecaj marina na okoliš očituje se kroz gubitak i fragmentaciju staništa. Zbog betoniranja obale, promjene obalne linije dolazi do potpunog nestanka staništa a različiti zahvati u obalnom području cjepkaju veća staništa na manje dijelove što narušava aktivnosti u zajednicama i mijenja puteve migracija i dovodi do poremećaja u strukturi i funkcijama zajednica i smanjuje biološku raznolikost. Utjecaj marina očituje se i kroz jaružanje odnosno iskapanje nataloženog pijeska, šljunka i mulja sa dna, uklanjanje i promjenu supstrata odnosno podloge na kojoj žive biljke i nepokretne životinje te sedimentaciju što dovodi do poremećaja staništa, zamucenja, smanjenja prodora svjetla što posebno negativno utječe na biljne zajednice. Marine negativno utječu na okoliš kroz promjene u visini obalne linije koje dovode do promjena u sastavu i prostornoj strukturi zajednica, isušivanja zbog izranjanja vrsta koje žive ispod razine mora, lošu kvalitetu mora kroz različita zagađenja, buku koja negativno utječe na zajednice posebno tijekom osjetljivih razdoblja za organizme (mrijest, migracije, hranjenje).⁸⁸ Protuobraštajne boje sa brodova također imaju veliki negativan utjecaj na podmorje, primjerice kod pužića krvgavog volka došlo je do velikog broja promjene spola kod njegovih ženki (pojava imposeksa) a to je rezultiralo povećanom smrtnosti, smanjenjem populacije i genetskim varijabilnostima.⁸⁹ Jedan od najvažnijih kriterija prilikom gradnje marine je lokacija, marine se u Hrvatskoj grade duž obale pa čak i na područjima nacionalnih parkova i parkova prirode, kao što je slučaj kod marine Piškera koja se nalazi u NP Kornati. Područja planiranja izgradnje luke

⁸⁶ http://www.pfst.unist.hr/uploads/ZMMO_predavanje_7.pdf (svibanj, 2018.)

⁸⁷ Dogan K., Mršić. T.: Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Vol. 47-48, No.1, 2013., str. 82.

⁸⁸ Luković T., Šamanović J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 330.

⁸⁹ Dogan K., Mršić. T.: Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Vol. 47-48, No. 1, 2013., str. 81.

nautičkog turizma trebaju biti prvenstveno devastirana područja sa programom sanacije kao što su kamenolomi, napuštene vojne luke, industrijska postrojenja i sl.⁹⁰ Cilj kod odabira idealne lokacije za marine je da se negativni utjecaji na morske ekosustave i obalu izbjegnu ili ublaže do prihvatljive razine, da izmjena vode bude takva da osigurava dobru prozračenost bazena i da se prethodna kvaliteta morske vode unutar marine i u susjednim područjima zadrži ili poboljša, da aktivnost luke nautičkoga turizma bude u skladu s drugim aktivnostima u neposrednoj okolini te da bude usklađena sa socijalnim, ekonomskim, kulturnim i rekreativnim vrijednostima područja.⁹¹ Kod postojećih luka nautičkog turizma treba paziti na njihov razvoj kako ne bi došlo do narušavanja biološke raznolikosti. Primjenom ovih kriterija uvelike se može doprinijeti racionalnom i kontroliranom korištenju prirodnog prostora. Zbog ovih utjecaja nužno je zakonski regulirati odlaganje otpada, otpadnih voda, poslove u marini koji štetno utječu na okoliš obavljati u zatvorenim prostorima kako bi se spriječio gubitak i fragmentacija staništa kao i onečišćenja obale i mora.⁹² Potrebno je otpadne vode, nastale skidanje protuobraštajnih boja i pranjem površina brodica i jahti, obavezno pročistiti na taložnicima i separatorima prije ispusta u more, pratiti sadržaj ekotoksičnih metala zbog mogućih velikih koncentracija bakra, kadmija i kositra. U lukama nautičkog turizma jednom godišnje treba očistiti morsko dno oko privezišta zbog neizbježnih odbacivanja krutog otpada s brodova. Nužno je i upozoriti posadu jahti i brodova koji će se usidriti u luku ako imaju otvoreni sustav ispuštanja otpadnih voda da je zabranjeno korištenje WC-a i uputiti ih na infrastrukturu na obali kao i svesti korištenje deterdženta na plovilima sa otvorenim sustavom na minimum.⁹³

Kao što je i ranije navedeno NP Kornati je mjesto izuzetne biološke i krajobrazne raznolikosti i kao takav jedan od glavnih razloga dolaska nautičara u Šibensko-kninsku županiju. Veliki broj vrsta u nacionalnom parku obuhvaćen je Naturom 2000 a prioritet je livada morske cvjetnice *Posidonia oceanica*. Nacionalni park se posjećuje isključivo plovilom. Razlikujemo dvije vrste posjetitelja a to su pojedinačni posjetitelji koji Kornate posjećuju vlastitim ili unajmljenim plovilom odnosno charterom i grupni posjetitelji koji park posjećuju u okviru organiziranih

⁹⁰ Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. do 2019., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, str. 23.,

<http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>

⁹¹ Kovačić M., Gržetić Z., Dundović Č.: Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkoga turizma u funkciji održivoga razvoja, Naše more, Vol. 53, No. 3-4, 2006., str. 21.

⁹² Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, str. 23.,

<http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>

⁹³ Dogan K., Mršić T.: Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Vol. 47-48, No. 1, 2013., str. 82-83.

izleta. Aktivnosti posjetitelja u parku su plovidba, ronjenje na 9 određenih lokaliteta, kupanje na udaljenosti do 50 m od obale, pješaćenje po stazama određenim Prostornim planom, posjećivanje konoba i restorana, noćenje (uglavnom na plovilu, ali i u unajmljenoj kući). Sidrenje je dopušteno na većem području parka i dovelo je uništenja biocenoze odnosno životne zajednice podmorja, a posebno livada morske cvjetnice *Posidonie* koje je sve manje. Intenzivno i nekontrolirano sidrenje utjecalo je i na degradaciju koraligenske zajednice odnosno prorjeđivanje velike i žute rožnjače i crvenog koralja a pretjeran i nekontroliran ribolov doveo je do smanjenja količine ribe u kornatskom podmorju. U parku je zabilježena i ranije navedena invazivna vrsta *Caulerpa racemosa* koja je u Hrvatsku došla ispuštanjem balastnih voda a njezina površina u parku sve je veća. Veliki problem u Nacionalnom parku Kornati je i otpad. Obala i priobalni pojas brojnih uvala je onečišćen otpadom koji morske struje donose sa južnog Jadrana a otpad je prisutan i u krškim jamama, posebno u blizini kuća a što je rezultat neodgovornog ponašanja vlasnika. Problem su i zaostali ribolovni alati u moru, ribolovne mreže koje zapnu na podmorskom zidu ribari ostave u moru. U narednih deset godina se planira sustavno provoditi istraživanja (inventarizacija, kartiranje i praćenje stanja) najvažnijih sastavnica prirodnih vrijednosti u području parka i to prvenstveno morskih i kopnenih staništa, ribljeg fonda, morskih sisavaca, morskih kornjača, šišmiša i ptica, sedimentološka obilježja morskog dna, kvaliteta morske vode, te onečišćenja iz atmosfere. Slatkovodne lokve će se obnoviti (produbiti), a invazivne vrste staviti pod nadzor u smislu bilježenja njihovih pojava i eventualnog uklanjanja kada je to moguće. Problem otpada rješavati će se konstantnim uklanjanjem.⁹⁴

Prema Studiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske zbog vrijedne biocenoze, mrijesilišta riba, uzgajališta školjkaša i riba, vapnenačkih tvorbi kao i nacionalnih parkova ne bi trebalo proširivati postojeće niti graditi nove kapacitete na području Šibenskog kanala odnosno kopnenog dijela od Zablaca do Srime, te sjeverne strane Zlarina i Prvića, Šibenskog zaljeva, cijelog unutarnjeg estuarija rijeke Krke, na otočju šibenskog arhipelaga odnosno akvatoriju između Zlarina i Žirja, na području Rogoznice, Pirovačkog zaljeva, Žirja te Nacionalnog parka Krka i Kornati.⁹⁵

⁹⁴ Javna ustanova Nacionalni park Kornati, Plan upravljanja nacionalnim parkom Kornati, 2014., str. 22., https://www.np-kornati.hr/images/plan_upravljanja/Plan_upravljanja_NP_Kornati_tekst_%20i_zone.pdf

⁹⁵ Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006., str. 126., <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf>

6.2. Utjecaj velikih brodova na okoliš

Brodski okoliš odnosno voda, zrak i obala, izložen je različitim štetnim utjecajima s brodova. Ekološki najopasniji učinak uzrokuju štetne tvari koje se ispuštaju s brodova, pa toplina, buka i fizičko uništavanje flore i faune brodskim trupom ili različitom brodom opremom i ranije navedeno sidrenje. Jako negativan utjecaj na okoliš imaju pomorske havarije ali zagađenja uzrokovanih havarijama manje je nego ostalih zagađenja. Što je brod veći izraženiji je i njegov negativan utjecaj. Različiti tereti koje brodovi prevoze mogu biti vrlo opasni i ekološki rizični. Ekološki najrizičniji su teretni brodovi koji prevoze tekući teret jer se on brzo širi površinom, to mogu biti ukapljeni plinovi, kemikalije i nafta. Ekološki opasni su i brodovi koji prevoze rasuti suhi teret jer rasuti tereti proizvode prašinu te pri rasipanju, nošeni vjetrom onečišćuju okoliš. Ostali suhi tereti ne dopijevaju u more ako se sa njima pravilno postupa. Tu problem mogu biti generalni ali i hladni tereti odnosno voće i povrće i stoka pripremljena u klaonicama a problem su ako se ne hlade jer propadaju a posada ih onda baca u more. Živa stoka je problem jer proizvodi puno organskog otpada koji se sanira tako da se neobrađen baca u more, također toksikološka opasnost od kravljeg ludila i sličnih bolesti danas je vrlo aktualna i zato se prijevozu stoke pridaje posebna važnost. Cruiseri su također veliki problem jer putnici na brodovima za krstarenja proizvode velike količine organskog i krutog otpada, koji se procesiraju, ali i neobrađeni ispuštaju u more. Na onečišćenje utječu i ribarski brodovi zbog pretjeranog izlova ali i bacanjem iznutrica kod čišćenja ribe u more narušava se hranidbeni lanac.⁹⁶ U zrak se ispuštaju plinovi i pare koji su posljedica izgaranja, isparivanja ili propuštanja različitih plinskih instalacija. Njihovo djelovanje može biti toksično, eksplozivno i štetno za sastav atmosfere (efekt staklenika, uništavanje ozonskog omotača itd.). Posljedice ispuštanja mogu biti izravne odnosno neposredno onečišćenje i neizravne odnosno zapaljenje plinova i onečišćenje produktima izgaranja.⁹⁷

Kao jedan od pojavnih oblika nautičkog turizma i cruiseri imaju veliki utjecaj na onečišćenje okoliša. Utjecaj jednog cruisera na okoliš može se uspoređivati sa utjecajem jednog grada. Cruiser s 3.000 putnika dnevno onečisti zrak kao 12.000 automobila, proizvede od 10-12 tona otpada, 55-85 litara opasnog otpada, 60.000-120.000 litara crne vode, 1,020.000 litara sive vode, 25.000 litara brodske kaljuže. Onečišćenje zraka dušikovim, sumpornim i ugljikovim oksidima kao i lebdećim česticama može imati lokalni, regionalni, globalni i izravan učinak na

⁹⁶ Jelavić V., Kurtela Ž.: Raščlamba štetnog djelovanja broda na okoliš, Naše more, Vol. 54, No. 5-6, 2007., str. 215.

⁹⁷ Ibidem, str. 220.

ljudsko zdravlje. Lokalni učinak očituje se kroz doprinos stvaranju smoga, otprilike 30% smoga dolazi od brodova, regionalni učinak očituje se kroz stvaranje kiselih kiša koje uništavaju biljni svijet, mijenjaju pH voda stajaćica ali i uništavaju fasade i skulpture vapnenačkog podrijetla. Globalni učinak vidi se kroz klimatske promjene koje su uzrokovane stakleničkim plinovima, prvenstveno CO₂, a učinak na ljudsko zdravlje očituje se kroz veći rizik obolijevanja od raka pluća i astme, primjerice na lučkim područjima Los Angelesa/Long Beacha gdje je velika koncentracija cruisinga prisutan je 5 do 20 puta veći rizik od obolijevanja od raka te 20% djece ima astmu. Otpad s cruisera se uglavnom spaljuje a pritom se oslobađaju teški metali, a pepeo se baca u more.⁹⁸

Dubrovnik je najveća cruising destinacija u Hrvatskoj koja ostvaruje oko 80% cruising prometa na razini države te je utjecaj cruisinga u Dubrovniku jako izražen. U svojoj studiji UNESCO zahtijeva da se maksimalan broj turista s cruisera odredi na temelju analize održivog kapaciteta gradske jezgre i sigurnosnih zahtjeva, ali da ne bi trebao prelaziti broj od 8.000 turista dnevno⁹⁹, te je sukladno tome Lučka uprava Dubrovnik za ovu sezonu odbila više od 40 mega brodova (više od 2.000 putnika).¹⁰⁰ Kao što je ranije navedeno cruising u Šibensko-kninskoj županiji nije u velikoj mjeri razvijen ali ga ima sve više. Najviše svjetskih cruisera dolazi u Šibenik a manje u Primošten, Zablacé, Vodice i Skradin dok je utjecaj sa cruisera old timera manji jer su brodovi manji a u županiji ga ima samo u Jezerima. Kao glavno županijsko središte za veliki cruising Šibenik odnosno Lučka uprava Šibenik zbog velikih onečišćenja koje cruisera proizvode Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o zaštiti prirode, Zakonom o zaštiti zraka, Zakonom o vodama, Zakonom o otpadu, Zakonom o zaštiti od buke upravlja svojim poslovanjem te u luci pravilno saniraju sav otpad sa cruisera i teretnih brodova.¹⁰¹ Kroz navedene utjecaje na okoliš uočava se i veliki antropogen odnosno ljudski utjecaj na okoliš. Nesavjesno bacanje otpada u more, na obalu, primjerice na Kornatima je zagađen prostor blizu kuća a rezultat je nesavjesnih vlasnika kuća ili bacanje propalog tereta sa tankova. Neprikladno odlaganje otpadnih voda sa brodova, od pranja suđa, pripreme hrane, pranja broda. Ljudi također imaju veliki utjecaj kroz športski ribolov u zabranjenim zonama i zabranjeno vrijeme te na taj način ugrožavaju riblji fond u Jadranu koji je siromašan, utjecaj ljudi vidljiv je i kroz različite podvodne aktivnosti a tu su najopasniji tzv. podvodni „istraživači“ koji godinama

⁹⁸ Perić, T.; Oršulić, M.: Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja, Naše more, Vol. 58, No. 5- 6, 2011., str. 223.

⁹⁹ Sindik J., Manojlović N., Klarić M.: Percipirani učinci kruzing turizma kod stanovnika Dubrovnika, Ekonomska misao i praksa, No. 1, 2017., str. 154.

¹⁰⁰ <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr> (svibanj, 2018.)

¹⁰¹ http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/zastita.asp (svibanj, 2018.)

preko granice krijumčare podvodno blago Hrvatske odnosno amfore i druge predmete sa davno potonulih brodova.¹⁰²

Marine na okoliš negativan utjecaj imaju tijekom gradnje zbog različitih strojeva, buke, otpada ali i tijekom korištenja kroz otpad i otpadne vode koje se nepravilno saniraju, boje sa brodova koje utječu na gubitak i fragmentaciju staništa kao i pojavu imposeksa kod pužića krgavog volka. Da bi se negativni utjecaji reducirali jako je važno odabrati dobru lokaciju za gradnju marine a to trebaju biti prvenstveno devastirana područja a kod postojećih luka važna je kontrola njihova razvoja. NP Kornati su područje najveće bioraznolikosti u šibenskoj regiji a njegovu biocenuzu ugrožava marina Piškera koja se nalazi u središtu nacionalnog parka. Najugroženija je morska cvjetnica Posidonia koje je sve manje zbog sidrenja i zato bi se u marini brodovi trebali samo privezivati. Problem je i otpad kao i nekontroliran ribolov koji smanjuje mali ribolovni fond. Cruiseri i teretni brodovi također negativno utječu na okoliš. Štetne tvari koje se ispuštaju sa brodova, toplina i buka koja ometaju život ekosustava što dovodi do njihova smanjenja ili čak nestanka, uništavanje flore i faune brodskim trupom ili različitom brodskom opremom i sidrenje su ekološki najopasniji. Negativan utjecaj imaju i havarije ali nisu toliko česte te različiti tereti koje teretni brodovi prevoze. Neadekvatno postupanje sa tim teretima dovodi do onečišćenja, kod prijevoza nafte i različitih kemikalija loše upravljanje dovodi do velikih zagađenja, naftnih mrlja i sl., kada se hladni tereti pokvare posada ih baca u more. Količina onečišćenja zraka, otpadne vode i otpad koji cruiser proizvede u jednom danu može se uspoređivati sa učinkom jednog grada te iz toga vidimo koliki je negativan utjecaj cruisera koji uplovljavaju u šibensku regiju u usporedbi sa malom potrošnjom koju njegovi gosti ostvaruju. Osim navedenih utjecaja vidi se i antropogen utjecaj na okoliš prvenstveno kroz bacanje smeća u more i na obalu, pretjerani ribolov kao i krađa amfora i ostalog podvodnog blaga.

¹⁰² Luković T., Šamanović J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 248.

7. STRATEGIJA BUDUĆEG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI

U ovome poglavlju govoriti ću o pravcu razvoja nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji u budućnosti na temelju dosadašnjeg razvoja i provedene SWOT analize.

7.1. SWOT analiza

U SWOT analizi prikazati ću snage i slabosti nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji kao i prilike i prijetnje iz njegove okoline odnosno države i svijeta.

Tablica 4.: SWOT analiza nautičkog turizma Šibensko-kninske županije

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> - razvedenost obale - NP Kornati i Krka - bioraznolikost - ljepota krajolika - povoljna klima sa mnogo sunčanih sati - čistoća mora - dobar položaj - manje onečišćenje obale i mora nego kod drugih zemalja odredišta nautičkog turizma - pomorska tradicija 	<ul style="list-style-type: none"> - nedovoljan broj vezova - nedovoljna briga za okoliš - sezonalnost - loša opremljenost luka nautičkog turizma - loša infrastruktura - slaba ponuda nautičarima
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> - članstvo u EU, veća sloboda kretanja - razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj - sve veće zanimanje za šibensku regiju kao nautičku destinaciju - razvoj cruisinga old timerima u županiji - proširenje charter flote - proširenje ponude za produženje sezone - sve veća ekološka osviještenost institucija 	<ul style="list-style-type: none"> - ovisnost o vremenskim prilikama - nekontrolirani razvoj nautičkog turizma čime dolazi do negativnih posljedica, prvenstveno onečišćenja okoliša - betonizacija obale - smanjenje potražnje za šibenskom regijom kao nautičkom destinacijom - terorizam

Izvor: izrada autora

Najveća snaga nautičkog turizma ne samo u županiji već i cijeloj Hrvatskoj je razvedenost obale ali i ljepota krajolika, bioraznolikost, čistoća mora, povoljna klima sa mnogo sunčanih sati, dobar položaj odnosno blizina emitivnih tržišta. U šibenskoj regiji velika prednost je i postojanje dva nacionalna parka u regiji a to su Kornati koji se često naziva i rajem za nautičare i Krka, snaga je i što je naša obala puno manje onečišćena od obale drugih sredozemnih zemalja kao i njena pomorska tradicija. Glavne slabosti u županiji su nedovoljan broj vezova kao i loša opremljenost pojedinih marina u odnosu na ostale svjetske marine, nedovoljna briga za okoliš pa se primjerice marine rade i u nacionalnim parkovima, marina Piškera. Slabost je i loša infrastruktura marina u županiji, nedovoljno dobro saniranje otpada, otpadnih voda i ostalih zagađivača. Sezonalnost je slabost ne samo u županiji već i državi a slabost nam je i nedovoljno dobra ponuda za nautičare. Prilike su članstvo u EU što znači veću slobodu kretanja nautičara koji najviše u županiju dolaze upravo iz Europe, razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj čime se povećava zanimanje za šibensku regiju kao nautičku destinaciju, a za produženje sezone prilika je proširenje odnosno obogaćivanje ponude. Prilika je i sve veća ekološka osviještenost institucija jer može dovesti do čisteg mora i obale. Razvoj cruisinga i chartera u županiji je prilika ali i prijetnja. Njihovim razvojem ostvarivati će se dodatni prihodi ali će taj razvoj negativno djelovati na okoliš odnosno njegovu degradaciju i zato smatram da bi se trebalo krenuti u smjeru održivog turizma jer bi se tada kontrolom negativne posljedice svele na minimum. Velika slabost ne samo nautičkog turizma već i turizma općenito je ovisnost o vremenskim prilikama kao i mogućnost terorističkog napada što bi prouzrokovalo drastično smanjenje dolaznosti turista zbog osjećaja nesigurnosti a iz Tomas istraživanja vidimo da nautičare kod nas privlači i sigurnost. U šibenskoj regiji prijetnja je smanjenje potražnje nautičara za regijom, nekontrolirani razvoj nautičkog turizma koji bi doveo do onečišćenja okoliša, zagađenje mora sa različitim otpadima i otpadnim voda, uništenje podmorja sidrenjem, zagađenje zraka koji je osnova za razvoj i time bi se smanjila potražnja za šibenskom regijom kao nautičkom destinacijom.

7.2. Održivi razvoj

Iz SWOT analize uočavamo kako su najveće snage nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji njegova razvedena obala, ljepota krajolika, čistoća mora i manje onečišćen okoliš nego kod drugih zemalja na Sredozemlju i na njima se temelji daljnji razvoj nautičkog turizma u

regiji i zato ih treba očuvati. Prema Kovačić¹⁰³ suština održivog turizma je dovođenje u sklad ukupne lokalne situacije s regionalnim nacionalnim interesima, objektivizacija privlačne snage resursa i planiranih turističkih aktivnosti s pozicije tržišta i profila turističkog proizvoda, te uvažavanje zadanih ograničenja u sferi okoliša te socio-kulturnog i ekonomsko-političkog aspekta a prema Lukoviću i Šamanoviću¹⁰⁴ politika održivog razvoja nautičkog turizma obuhvaća zaštitu prirodnog okoliša od antropogenih utjecaja i racionalno raspolaganje prirodnim resursima. Iz navedenih pojašnjenja održivog turizma vidimo kako je njegova bit kontrolirano razvijanje turizma kroz uspostavljanje ravnoteže između brige za okoliš, gospodarskih ciljeva ali i brige za posjetitelje i lokalno stanovništvo. Potrebno je bolje upravljati zaštitom okoliša, optimalno upravljati prirodnim resursima na kojima se razvoj nautičkog turizma u regiji temelji te postavljati ograničenja kako bi se onečišćenja svela na minimum kao i sankcionirati one koji ta ograničenja ne poštuju.

Vidimo kako na okoliš najlošiji utjecaj imaju luke nautičkog turizma odnosno marine, tijekom izgradnje ali i tijekom korištenja i kako bi se izbjegao njihov negativan utjecaj poput uništavanja biocenoze podmorja, posebno na područjima izuzetne biološke i krajobrazne raznolikosti kao što su nacionalni parkovi i parkovi prirode primjerice na području županije NP Kornati u kojem se nalazi marina Piškera obalnim prostorom mora se gospodariti putem ekologije prostora što znači utvrđivanje prioriteta razvoja gdje će prednost imati zaštita okoliša a razvoj luka nautičkog turizma će biti u skladu s tim prioritetima.¹⁰⁵ Moraju se odrediti ekološki standardi te ih je nužno ugraditi u zakone i provoditi ih kako bi očuvali prirodnu ljepotu, čistoću mora i biološku raznolikost podmorja. Na području ekologije mjere su usmjerene na određivanje gornje granice turističke izgrađenosti, propisivanje i kontrola ekoloških utjecaja, utvrđivanje smjernica za zbrinjavanje otpada i otpadnih voda te osiguravanje kakvoće higijene na plažama.¹⁰⁶ Nužno je u svakoj luci nautičkog turizma postaviti prostorne ali i planove odlaganja otpada, otpadnih voda i kontinuirano ih poboljšavati u cilju ostvarenja održivog turizma ali ti planovi nisu nužni samo u lukama nautičkog turizma odnosno marinama već i lukama za prihvat cruisera.

¹⁰³ Kovačić M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Vol. 41, No. 1, 2003., str. 150.

¹⁰⁴ Luković T., Šamanović J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 248.

¹⁰⁵ Kovačić M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Vol. 41, No. 1, 2003., str. 150.

¹⁰⁶ Gračan D., Alkier Radnić R.: Ekološki aspekti razvoja nautičkog turizma europskog dijela Mediterana, Pomorski zbornik, Vol. 43, No. 1, 2005., str. 230.

U Hrvatskoj je onečišćenje okoliša regulirano prvenstveno Zakonom o zaštiti okoliša, zatim Zakonom o zaštiti prirode, Zakonom o zaštiti zraka, Zakonom o vodama, Zakonom o otpadu, Zakonom o zaštiti od buke i upravo tim zakonima Lučka uprava Šibenik, najrazvijenija luka za prihvata velikih cruisera Šibensko-kninske županije upravlja svojim poslovanjem te u luci pravilno saniraju sav otpad sa cruisera i teretnih brodova u cilju razvoja održivog turizma. Hrvatska je i potpisnica različitih međunarodnih konvencija sa područja zaštite mora i priobalja a jedna od njih je Barcelonska konvencija odnosno Konvencija o zaštiti morskog okoliša i obalnog područja Sredozemlja.¹⁰⁷ Zbog razvoja održivog turizma i ACI je u ovoj 2018. godini sa Green Sailom sklopio sporazum o suradnji. Green Sail je inicijativa pokrenuta kao potpora razvoju održivog nautičkog turizma u Hrvatskoj sa naglaskom na ekološki odgovorno korištenje Jadranskog mora i morskog okoliša. Temeljne odrednice njihova sporazuma su promoviranje odgovornog upravljanja otpadom u ACI marinama kroz sprječavanje nastanka otpada, zaštitu mora od otpada, pravilno saniranje otpada kao i podizanje svijesti o zaštiti okoliša u marinama a poseban fokus stavljen je promociju recikliranja u marinama kako bi se osiguralo da otpad bude pravilno zbrinut daleko od mora.¹⁰⁸ Kako se u šibenskoj regiji nalazi 5 ACI marina ovaj sporazum doprinijeti će i čistoći mora i obale u šibenskoj regiji.

Iz priloženog vidimo kako su marine i luke itekako svjesni utjecaja nautičkog turizma na okoliš i sukladno tome nastoje usmjeriti svoj razvoj prema održivom turizmu. Lučka uprava Šibenik kontinuirano radi na i unaprjeđuje svoje sustave odlaganja otpada i svoje strojeve kako bi bili što ekološki učinkovitiji dok je ACI ove godine sklopio sporazum sa inicijativom Green Sail kojom promiče zaštitu okoliša i pravilno saniranje otpada u marinama. Dokaz o svjesnosti marina da svoj razvoj trebaju usmjeriti ka održivom razvoju su i Plave zastave, čiji su nositelji pet marina u šibenskoj regiji, ACI Jezera i Vodice, Frapa, D-Marin Mandalina i Danuvius.

¹⁰⁷ <http://www.mzoip.hr/hr/okolis/propisi-i-medunarodni-ugovorix.html> (svibanj, 2018.)

¹⁰⁸ <http://www.aci-marinas.com/i-vi-mozete-uciniti-razliku-aci-d-d-i-green-sail-inicijativa-sklopili-sporazum-o-suradnji/> (svibanj, 2018.)

8. FRAPA KAO PRIMJER RAZVOJA MARINE U FUNKCIJI RAZVOJA LOKALNE ZAJEDNICE I BRIGE ZA OKOLIŠ

Kao što je ranije navedeno marina Frapa nalazi se u Rogoznici, u Šibensko-kninskoj županiji. Danas se cjelokupni kompleks prostire se na više od 136.000 m², 10 gatova i tranzitni gat dug 396 m pogodan za prihvat megajahti, 450 vezova u moru i stotinjak suhih vezova. Marina je u privatnom vlasništvu poduzetnika Franje Pašalića i I. je kategorije. Gradnja marine započela je 1992. izgradnjom umjetnog otoka a sa radom je započela 1998. godine. Marina se kontinuirano gradi i unaprjeđuje i krajnji cilj vlasnika je kupiti cijeli poluotok i napraviti nautički grad opremljen različitim aktivnostima za odmor i zabavu. Danas u marini ima toliko specifičnih sadržaja za nautičare da ne moraju napuštati marinu kako bi zadovoljili svoje potrebe čime se sezona u marini produžila za dva mjeseca. U marini se nalaze dva hotela za smještaj nautičara, restorani, caffè barovi, sportski centar i različiti drugi sadržaji. Ali marina nije jedna od najboljih na Jadranu samo zbog svoje bogate usluge već i zbog činjenice da kroz razvoj marine potiču i održivi razvoj cijelog kraja što je i politika poslovanja Frape.

Zbog svoje brige o okolišu Frapa je od 2001. godine nositelj Plave zastave koja je nautičarima dokaz čistog mora ali i okoliša. Dobitnik je i nagrade Zlatno jedro za najbolju marinu Hrvatske 1999., 2000. i 2001. godine ali i nagrade Turistički cvijet – kvaliteta za Hrvatsku koja se od strane Ministarstva turizma i HGK dodjeljuje najboljim hrvatskim odredištima, tvrtkama i pojedincima s ciljem unapređenja konkurentnosti hrvatske turističke ponude, zadržavajući pritom svoju autohtonost i prepoznatljivost 2003., 2004., 2005., 2007., 2011., 2012., 2013., 2016. i 2017. godine. Frapa je i 2007. i 2008. dobila nagradu New Millenium Award za jednu od najboljih svjetskih marina.¹⁰⁹

Osim brige o okolišu Frapa uvelike utječe i na lokalni razvoj ali i razvoj županije pa i države. Frapa je osigurala zaposlenje za mnoge mještane Rogoznice, zapošljava oko 50 ljudi van sezone i 150 u sezoni a zbog stalnog razvoja taj se broj povećava. Zbog svojeg razvoja i sve većeg broja nautičara koji je posjećuju marina je potaknula i otvaranje oko 50 obrta kao što su obrti za izradu suvenira za znakom marine i razni drugi obrti ali i otvaranje novih smještajnih kapaciteta u blizini marine sa čijim vlasnicima ima i ugovore za smještaj gostiju marine. Marina potiče lokalno gospodarstvo i kroz otkup cjelokupnog ulova ribara ali i otkupa dijela voća i povrća poljoprivrednika. Frapa ima utjecaj i na povećanje trgovina, ugostiteljskih i drugih obrta u Rogoznici nevezanih izravno uz marinu, zbog marine se u Rogoznici stalno povećava i broj

¹⁰⁹ <http://www.marinafrapa.hr/stranice/nagrade/10/hr.html> (svibanj, 2018.)

stanovnika što utječe i na povećanje gradnje stanove koje kupuju i stranci. Na razini županije Frapa utječe kroz usluge koje znatno angažiraju gospodarske subjekte koji obavljaju poslove za marinu kao održavanje strojeva od specijaliziranih gospodarskih subjekata u većim gradovima, proizvodnja vina sa etiketom marine s područja Primoštena, stalni angažman odvjatničkih, ekonomskih i drugih ureda i sl. kao i usluga koje marina povremeno angažira od gospodarskih subjekata kao podvodni radovi u marini, usluge glazbenih i folklornih grupa i sl. Na razini države ali i inozemstva marina utječe kroz angažiranje gospodarskih subjekata i stručnjaka na različitim područjima kao što su njemačke škole ronjenja, brojni umjetnici koji sudjeluju u umjetničkim izložbama Frape i slično.¹¹⁰

Iz navedenog vidimo kako je marina Frapa dominantna na lokalnoj razini te da svojim razvojem unaprjeđuje i Rogoznicu ali veliki utjecaj ima na županijskoj pa i državnoj i svjetskoj razini. Frapa je svojim radom i kvalitetom i kontinuiranim unaprjeđenjem postala jedna od najboljih marina na Mediteranu ali i u svijetu.

¹¹⁰ Luković T., Šamanović J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007., str. 345-350.

9. ZAKLJUČAK

Na samom kraju rada vidljivo je da rast i razvoj nautičkog turizma neminovan i nezaustavljiv i da ima i brojne pozitivne posljedice u vidu prihoda, zapošljavanja ali i negativne posljedice odnosno degradaciju okoliša koje mogu zaustaviti njegov dosadašnji razvoj. Kao što je već nekoliko puta navedeno osnova razvoja i glavne snage nautičkog turizma Hrvatske su razvedena obala, ljepota krajolika, čistoća mora i manje onečišćen okoliš nego kod drugih zemalja na Sredozemlju.

Šibenska regija jedna je od najrazvijenijih u nautičkom turizmu Hrvatske a najatraktivniji dio njezina arhipelaga je NP Kornati, područje izrazite biološke i krajobrazne raznolikosti. Da bi se očuvale prirodne ljepote, čistoća mora i biološka raznolikost i time omogućio dugoročni razvoj nautičkog turizma nužno je krenuti u smjeru održivog razvoja turizma. Jako je važno da svi sudionici nautičkog turizma a prvenstveno tijela koja ga organiziraju shvate važnost njegove pravilne provedbe u cilju dugoročnog razvoja.

Plava zastava, nagrada Turistički cvijet ali i druge nagrade koje pokazuju brigu za okoliš kao i razvoj u cilju razvoja lokalne zajednice Frapu čine najboljom marinom u Šibensko-kninskoj županiji. Mali broj marina sa Plavom zastavom u županiji pokazuje nedovoljnu brigu marina o okolišu. Organizacijski ustroj Frape nema nijedna druga marina u županiji a u cilju daljnjeg razvoja nautičkog turizma morati će krenuti u njezinom smjeru.

LITERATURA

1. Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon, Split, 2002.
2. Luković T., Šamanović J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
3. Šamanović J.: Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.
4. Dogan K., Mršić T.: Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Vol. 47-48, No. 1, 2013.
5. Gračan D., Alkier Radnić R.: Ekološki aspekti razvoja nautičkog turizma europskog dijela Mediterana, Pomorski zbornik, Vol. 43, No. 1, 2005.
6. Gračan D., Alkier Radnić R.: Kvantitativna i kvalitativna obilježja nautičkog turizma u strategiji razvitka hrvatskog turizma, Pomorski zbornik, Vol. 41, No. 1, 2003.
7. Gračan D., Zadel Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik, No. 47-48, 2013.
8. Jelavić V., Kurtela Ž.: Raščlamba štetnog djelovanja broda na okoliš, Naše more, Vol. 54, No. 5-6, 2007.
9. Jugović A., Zubak A., Kovačić M.: Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije, Pomorski zbornik, No. 47-48, 2013.
10. Kovačić M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Vol. 41, No. 1, 2003.
11. Kovačić M., Gržetić Z., Dundović Č.: Planiranje i izbor lokacije za luku nautičkoga turizma u funkciji održivoga razvoja, Naše more, Vol. 53, No. 3-4, 2006.
12. Luković T.: Analiza razvoja svjetskog i hrvatskoga cruisinga, Naše more, Vol. 55, No. 5-6, 2008.
13. Luković T.: Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, Vol. 58, No. 11, 2007.
14. Luković T., Bilić M.: Luke nautičkog turizma u hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja, Naše more, Vol. 54, No. 3-4, 2007.
15. Perić T., Oršulić M.: Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja, Naše more, Vol. 58, No. 5-6, 2011.
16. Sindik J., Manojlović N., Klarić M.: Percipirani učinci kruzing turizma kod stanovnika Dubrovnika, Ekonomska misao i praksa, No. 1, 2017.

17. Zelenika R., Vidučić V.: Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015., Ekonomski pregled, Vol. 58, No. 9-10, 2007.
18. Institut Ruđer Bošković, Studija o utjecaju na okoliš luke nautičkog turizma Mandalina – Kuline, 2008., str. 156-158., https://bib.irb.hr/datoteka/388692.Sazetak_studije_NCP.pdf
19. Javna ustanova Nacionalni park Kornati, Plan upravljanja nacionalnim parkom Kornati, 2014., https://www.npkornati.hr/images/plan_upravljanja/Plan_upravljanja_NP_Kornati_tekst_%20i_zone.pdf
20. Kapaciteti i poslovanja luka nautičkog turizma u 2016., Državni zavod za statistiku, 2017., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm
21. Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017., Državni zavod za statistiku, 2018., http://www.mint.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/180327dzs_nauticki.pdf
22. Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do rujna 2017., Državni zavod za statistiku, 2017., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-05_05_2017.htm
23. Nautika i charter djelatnost u 2017. godini, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017., <https://www.hgk.hr/documents/nautika-i-charter-djelatnost-u-2017-godini-sjednica-upusp59eef355d31d9.pdf>
24. Strategija razvoja nautičkog turizma za razdoblje od 2009. do 2019., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, 2008., <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20OHR%201.pdf>
25. Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, Hrvatski hidrografski institut, 2006., <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf>
26. Tomas Nautika Jahting, Institut za turizam, 2012., <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf>
27. Turizam u 2016. godini, HGK, 2017., <https://www.hgk.hr/documents/aktualna-tema-turizam-u-20165899d9633ad81.pdf>
28. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne Novine 142/1999, 72/2008
29. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne Novine 130/17
30. <https://croatia.hr/hr-HR/doziviljaji/nautika> (svibanj, 2018.)
31. <https://gorgonija.com/2018/03/21/osnovna-obiljezja-jadranskog-mora/> (svibanj, 2018.)
32. <http://hrturizam.hr/prosle-godine-ostvaren-rast-prihoda-od-turizma-od-10-posto-sto-cini-196-posto-bdp/> (svibanj, 2018.)

33. <http://jezera-cruising.com/hr> (svibanj, 2018.)
34. <http://marina-hramina.com/marina-hramina/> (svibanj, 2018.)
35. <https://marinakremik-adriatic.com/hr/o-nama> (svibanj, 2018.)
36. <https://marinatribunj-adriatic.com/hr/o-nama> (svibanj, 2018.)
37. http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-jezera/ (svibanj, 2018.)
38. http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-piskera/ (svibanj, 2018.)
39. http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-skradin/ (svibanj, 2018.)
40. http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-vodice/ (svibanj, 2018.)
41. http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-zut/ (svibanj, 2018.)
42. <http://www.aci-marinas.com/i-vi-mozete-uciniti-razliku-aci-d-d-i-green-sail-inicijativa-sklopili-sporazum-o-suradnji/> (svibanj, 2018.)
43. <http://www.aci-marinas.com/struktura/> (svibanj, 2018.)
44. <http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/mandalina/about-us.aspx> (svibanj, 2018.)
45. <http://www.haop.hr/hr/tematska-podrucja/prirodne-vrijednosti-stanje-i-ocuvanje/bioraznolikost/morske-vrste> (svibanj, 2018.)
46. <http://www.haop.hr/hr/tematska-podrucja/prirodne-vrijednosti-stanje-i-ocuvanje/stanista-i-ekosustavi/more> (svibanj, 2018.)
47. <http://hr.n1info.com/a305072/Biznis/Otvorena-Marina-Pirovac-s-200-vezova.html> (svibanj, 2018.)
48. <http://www.inforovinj.com/hrv/rovinj/more/zasticene-morske-vrste.asp> (svibanj, 2018.)
49. <http://www.marina-betina.com/o-nama/> (svibanj, 2018.)
50. <http://www.marinafrapa.hr/stranice/o-marini-frapa/8.html> (svibanj, 2018.)
51. <http://www.mzoip.hr/hr/okolis/propisi-i-medunarodni-ugovorix.html> (svibanj, 2018.)
52. <https://www.np-kornati.hr/hr/o-parku/bastina-a/biologija-podmorja> (svibanj, 2018.)
53. http://www.pfst.unist.hr/uploads/ZMMO_predavanje_7.pdf (svibanj, 2018.)
54. <http://www.pomorskodobro.com/plava-zastava.html> (svibanj, 2018.)
55. http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/cruising/kalendar_veze.asp (svibanj, 2018.)
56. http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/zastita.asp (svibanj, 2018.)
57. <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr> (svibanj, 2018.)
58. <http://www.sibenikregion.com/hr/nauticki-turizam> (svibanj, 2018.)
59. <http://www.sibenikregion.com/hr/turist-info/nautika/charter> (svibanj, 2018.)
60. <http://www.solaris.hr/solaris-marina/> (svibanj, 2018.)

POPIS TABLICA

Tablica 1.: Dinamika razvoja luka nautičkog turizma i vezova u RH od 1980. do 2017. god. ..11	
Tablica 2.: Luke nautičkog turizma u RH u 2016. i 2017. godini12	
Tablica 3.: Prihodi od nautičkog turizma u RH i Šibensko-kninskoj županiji u 2016. i 2017. godini23	
Tablica 4.: SWOT analiza nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji34	