

Aspekti održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Turudić, Dubravka

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:316349>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-15**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





Sveučilište Sjever

Diplomski rad br. 438/PE/2023

Aspekti održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Dubravka Turudić, 1125/336D

Varaždin, siječanj 2023. godine



Sveučilište Sjever

Odjel za ekonomiju

Diplomski rad br. 438/PE/2023

Aspekti održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Student

Dubravka Turudić, 1125/336D

Mentor

prof. dr. sc. Ante Rončević

Varaždin, siječanj 2023. godine

Sažetak

Posljednjih nekoliko godina sve se češće koristi pojam *održiv razvoj*, posebice po pitanju očuvanja okoliša kada su u pitanju turističke aktivnosti. Hrvatska je poznata po svojim prirodnim ljepotama, bogatoj kulturnoj baštini i povijesti te svake godine broji sve veći broj posjetitelja. Time se javlja problem zaštite okoliša zbog masovnog turizma koji je sve više izražen tijekom nekoliko ljetnih mjeseci. Dovedeno je u pitanje odbacivanje otpada, prevelik kapacitet posjetitelja (koje ne može izdržati postojeća infrastruktura) te negativni utjecaji koji dolaze s turizmom. Nautički turizam od izrazite je važnosti i sve mu više raste popularnost u Hrvatskoj (koja ima mnogo preduvjeta) te je idealan prostor za razvoj nautičkog turizma. Spomenuti uvelike pridonosi gospodarskom rastu Hrvatske kao i njenoj svjetskoj prepoznatljivosti poželjnih destinacija. Održivi razvoj se pokušava postignuti u kombinaciji s nautičkim turizmom uz naglasak na pomno planiranu izgradnju kapaciteta nautičkog turizma (poput luka i marina). Potrebno je očuvati prirodu (postojeće resurse sačuvati za buduće generacije), dok se u isto vrijeme gleda na ekonomsku korist. Tijekom ovog rada istraživani su načini kojima se može osigurati održivi razvoj (u kombinaciji s kapacitetima nautičkog turizma), kako za postojeću generaciju, tako i za naraštaje koji dolaze u budućnosti. Pomnije se analiziraju statistički podaci prikupljeni od strane Ministarstva turizma te Ministarstva prometa i pomorstva kako bi se došlo do istinitih zaključaka. Isti idu u prilog Hrvatskoj koja pridonosi održivom razvoju nautičkog turizma, pokazuju kako je napredovala kroz godine, te što još može poduzeti kako bi pridonijela očuvanju resursa koje posjeduje.

Ključne riječi: nautički turizam, održivi razvoj, okoliš, plovila, luke nautičkog turizma, plovila, nautičari.

SUMMARY

In the last few years, the concept of sustainable development has been used more and more often, especially in terms of environmental protection when it comes to tourism activities. Croatia is known for its natural beauty, rich cultural heritage and history, and every year there is an increasing number of visitors. This raises the problem of environmental protection, which is called into question due to mass tourism, which is increasingly pronounced during the summer months, calling into question waste disposal, the excessive capacity of visitors that the existing infrastructure cannot withstand, and the negative impacts that come with tourism. Nautical tourism is extremely important and is growing in popularity in Croatia, which has many conditions and is an ideal area for the development of nautical tourism, which greatly contributes to economic growth, as well as the recognition of Croatia globally as a desirable destination. The sustainable development that is being tried to be achieved in combination with nautical tourism is trying to draw attention to the carefully planned construction of nautical tourism capacities, such as ports and marinas, to preserve nature while at the same time achieving economic benefits, preserving existing resources for future generations. During this work, the ways in which sustainable development can be ensured both for the existing generation and for the generations that will come in the future, in combination with the capacities of nautical tourism, are explored. Statistical data collected by the Ministry of Tourism and the Ministry of Transport and Maritime Affairs are analyzed in more detail in order to reach conclusions about how Croatia contributes to the sustainable development of nautical tourism, how it has progressed over the years, and what more it can do to contribute to the preservation of the resources it possesses.

Keywords: nautical tourism, sustainable development, environment, vessels, ports of nautical tourism, boats, sailors.

Prijava diplomskog rada

Definiranje teme diplomskog rada i povjerenstva

ODJEL	Odjel za ekonomiju		
STUDIJ	diplomski sveučilišni studij Poslovna ekonomija		
PRISTUPNIK	Dubravka Turudić	MATIČNI BROJ	1125/336D
DAYUM	17.3.2023.	KOLEGIJ	Posebni oblici turizma
NASLOV RADA	Aspekti održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj		
NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU	Aspects of sustainable development of nautical tourism in the Republic of Croatia		
MENTOR	prof. dr. sc. Ante Rončević	ZVANJE	redoviti profesor
ČLANOVI POVJERENSTVA	1. izv. prof. dr. sc. Darijo Čerepinko, predsjednik		
	2. prof. dr. sc. Ante Rončević, mentor		
	3. izv. prof. dr. sc. Petar Mišević, član		
	4. doc. dr. sc. Ernest Vlačić, zamjenski član		
	5.		

Zadatak diplomskog rada

BRJ 438/PE/2023

OPIS

Posljednjih nekoliko godina sve se češće koristi pojam održivog razvoja, posebice po pitanju očuvanja okoliša kada su u pitanju turističke aktivnosti. Hrvatska je poznata po svojim prirodnim ljepotama, bogatoj kulturnoj baštini i povijesti, te svake godine broji sve veći broj posjetitelja. Time se javlja problem zaštite okoliša vezan uz masovni turizam, dovodeći u pitanje odbacivanje otpada, prevelik kapacitet posjetitelja koji ne može izdržati postojeća infrastruktura kao i negativne utjecaje koji dolaze s turizmom. Nautički turizam od izrazite je važnosti i sve je popularniji u Hrvatskoj. Održivi razvoj pokušava skrenuti pažnju na pomno planiranje izgradnje kapaciteta nautičkog turizma, poput luka i marina, očuvanje prirode kao i postojećih resursa uz postizanje ekonomske koristi. Tijekom ovog rada istražuju se načini na koje se može osigurati održivi razvoj. Pomnije se analiziraju statistički podaci prikupljeni od strane Ministarstva turizma te Ministarstva prometa i pomorstva kako bi se došlo do zaključka na koji način Hrvatska pridonosi održivom razvoju nautičkog turizma. U sklopu rada je provedeno i primarno istraživanje na ciljnoj skupini nautičara s godinama iskustva i ispitanika bez prethodnog iskustva o utjecaju nautičkog turizma na održivost Hrvatske i hrvatske obale, kako bi se donio zaključak o tome koliko je pozitivan utjecaj razvoja nautike na dugoročnom vremenskom razdoblju.

ZADATAK URUČEN

04.05.2023

POTPIS MENTORA



Sadržaj

1. UVOD	9
1.1. Problem i predmet istraživanja.....	9
1.2. Radna hipoteza	10
1.3. Svrha i ciljevi istraživanja	11
1.4. Znanstvene metode.....	11
2. ODRŽIVI RAZVOJ.....	12
2.1. Pojam održivog razvoja.....	12
2.2. Pokazatelji održivog razvoja	15
2.3. Ekološka održivost	17
2.4. Socijalna održivost	18
2.5. Ekonomska održivost	19
3. NAUTIČKI TURIZAM.....	21
3.1. Obilježja i pojam nautičkog turizma	21
3.2. Predispozicije za razvoj nautičkog turizma.....	23
3.3. Kapaciteti nautičkog turizma	24
3.4. Ekološki čimbenici razvoja nautičkog turizma	27
4. NAUTIČKI TURIZAM U HRVATSKOJ.....	28
4.1. Povijest razvoja nautičkog turizma u RH.....	28
4.2. Prirodni resursi potrebni za razvoj nautičkog turizma u RH.....	29
4.3. Zakoni i propisi održivog nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.....	30
5. ANALIZA STANJA RAZVOJA KAPACITETA NAUTIČKOG TURIZMA.....	33
6. KVANTITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA	36
7. KVALITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA	40
8. USPOREDBA RAZLIČITIH LUČKIH PRISTOJBI U HRVATSKOJ.....	43
9. ASPEKTI ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U RH.....	48
10. METODOLOGIJA I REZULTATI ISTRAŽIVANJA.....	49
10.1. Rezultati istraživanja.....	50
10.2. Testiranje radne hipoteze	64
10.3. Ograničenja istraživanja.....	66
10.4. Preporuke za daljnja istraživanja	67

11. RASPRAVA REZULTATA ISTRAŽIVANJA	68
ZAKLJUČAK	70
LITERATURA	71
1.1. Popis slika	74
1.2. Popis grafikona.....	74
1.3. Popis tablica	75

1. UVOD

„Turisti današnjice tragaju za što kvalitetnijim odmorom, rekreacijom, zabavom i zdravljem, sve više sami istražuju i osmišljavaju putovanja. Sve su češće u potrazi za nezagađenom atraktivnom prirodom koja nudi relaksaciju, zadovoljstvo, rekreaciju, zdravstvenu rehabilitaciju, umjetnost i tradiciju kao bijeg od zamorne svakodnevnice ili pak putuju zbog različitih iracionalnih motiva. Sve veća očekivanja turista potpomognuta su medijima i naprednim telekomunikacijama, većom obrazovanošću, te prethodnim iskustvom i znanjem“ (Geić 2011).

Hrvatska ima idealne uvjete za razvoj nautičkog turizma što joj daje prednost u odnosu na druge konkurentske turističke zemlje. Prednosti se ogledaju : u osebnosti i dinamičnosti krajolika, razvedenosti obale, u povoljnom zemljopisnom položaju što predstavlja temelj za daljnju izgradnju infrastrukture koja ima veliki značaj u funkcionalnosti nautičkog turizma. Upravljanje obalnim prostorom znači izgrađivati ekološku infrastrukturu i usmjeravati korisnike u sprječavanju mogućih devijacija podmorja i obale.

Najvažnija prednost su prirodne ljepote, razvedenost obale, čisto more, povoljna mediteranska klima i sl. Ipak, pored navedenog, prisutni su i nedostaci kao što je nedostatak kapaciteta i vezova u lukama. Jadranska obala ima sve potrebne mogućnosti za izgradnju luka, no tome treba pristupiti sa velikom pažnjom kako ne bi došlo do narušavanja ekološkog sustava. Postoje mnoge prednosti za razvoj nautičkog turizma, što potiče na dolaske nautičara koji imaju visoku platežnu moć i izravno utječe na prepoznatljivost destinacije. Sa druge strane, pomaže cjelokupnom turizmu naše zemlje.

Kroz ovaj rad definirani su nautički turizam, održivi razvoj te međusobni odnos i povezanost obaju pojmova. Kroz analizu kvalitativnih i kvantitativnih pokazatelja i usporedbu postojećih kapaciteta namijenjenih nautičkom turizmu u Hrvatskoj biti će izvedeni zaključci o trenutnom stanju održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, kao i savjeti za daljnje poboljšanje.

1.1. Problem i predmet istraživanja

Kao predmet istraživanja ovaj rad ima za cilj istražiti i analizirati aspekt održivog razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, odnosno kao predmet istraživanja koristi se analiza temeljnih nositelja nautičkog turizma kojeg predstavljaju kapaciteti nautičkog turizma, kao što su

same luke te plovila koja čine neizostavni čimbenik nautičkog turizma. Istraživanjem, prikupljanjem, analizom i usporedbom sekundarnih podataka o samom povijesnom razvoju nautičkog turizma pa sve do njegovog suvremenog statusa, ovim radom definirani su zaključci o tome kako oblikovati kvalitetniju ponudu za dionike nautičkog turizma, kako optimalno iskoristiti postojeće kapacitete te planirati njihovo poboljšanje i razvoj novih kapaciteta, kako povećati konkurentnost na tržištu te paralelno usporediti navedeno sa strategijom održivog razvoja, pogotovo uzimajući u obzir ekološke čimbenike koji se neposredno pod utjecajem posljedica nautičkog turizma.

Kao problem istraživanja ovog diplomskog rada definirat će se analiza aspekata održivog nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, točnije analiza temeljnih karakteristika nautičkog turizma i njegovog razvoja u Republici Hrvatskoj u kontekstu održivog razvoja. S obzirom na potencijalnu devastaciju koja može nastati kao rezultat nautičkog turizma, predmeti istraživanja paralelno će se istraživati s načelima održivog razvoja. Kao i ostali oblici turizma, nautički turizam pruža mnogo potencijala kao generator gospodarskih djelatnosti u pojedinim područjima, ali jednako tako važno je naglasiti i budućnost okoliša koji se ostavlja budućim generacijama, kako bi i one nastavile prolongirati samo one pozitivne rezultate koji proizlaze iz nautičkih aktivnosti. Postavljanjem problema i predmeta istraživanja ovog rada definirani su i objekti istraživanja, što je u kontekstu istraživanja rada razvojni kapacitet nautičkog turizma, poput lučkih pristojbi u Hrvatskoj, analiza njihovog trenutnog načina rada, analize razvojne strategije te strategije održivog razvoja.

1.2. Radna hipoteza

Za potrebe donošenja zaključaka koji proizlaze iz istraživanja, definira je radna hipoteza koja uspoređuje mišljenje nautičara koji imaju prethodnog iskustva u nautici i o tome koliko je održiv nautički turizam za Hrvatsku, s mišljenjem ispitanika koji nemaju prethodno znanje ili iskustvo u nautici, a čije se mišljenje ispituje pomoću izjave o mišljenju utjecaja izgradnje marina i luka na okoliš i okolni život. Hipoteza ovog rada glasi:

H1: Postoji li povezanost između mišljenja nautičara s iskustvom o održivosti nautičkog turizma s mišljenjem ispitanika koji nemaju prethodnog iskustva o održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Primarnim istraživanjem te prikupljanjem podataka pomoću anketnog upitnika, hipoteza će se testirati te potvrditi ili opovrgnuti pomoću Hi kvadrat testa.

1.3. Svrha i ciljevi istraživanja

Svrha istraživanja u sklopu ovog diplomskog rada ima za zadatak ispitati mišljenje iskusnih nautičara te ispitanika koji nemaju prethodnog doticaja s nautikom o tome kakav utjecaj na Hrvatsku te na održivi razvoj ima nautički turizam koji se razvija u Hrvatskoj. Kako bi se stvorila objektivna slika i što precizniji rezultat, korišten je anketni upitnik u svrhu prikupljanja podataka o održivosti nautičkog turizma među iskusnim i neiskusnim ispitanicima. Također je kroz prvi dio rada napravljena sažeta analiza retrospektivnog pogleda nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, kao i analiza današnjeg stanja istih. Odrađenom analizom definirani su nedostaci kao i prednosti Strategije održivog razvoja te je prikazan pravni okvir koji oblikuje nautičkih turizam. Prikupljanjem i obradom informacija sekundarnih podataka oblikovani su zaključci koji se mogu koristiti kao podloga za povećanje konkurentnosti nautičkog turizma Republike Hrvatske na svjetskom tržištu, poboljšanje učinka nautičkog turizma kako za prirodni okoliš tako i za lokalno stanovništvo te buduće generacije koje će nastaviti u pravilnoj i kvalitetnoj valorizaciji njezinih resursa.

1.4. Znanstvene metode

S obzirom da je za oblikovanje kvalitetne ponude nautičkog turizma u okviru održivog razvoja bitno analizirati sam pojam nautičkog turizma kao i pojam održivog razvoja te ih povezati zajedno, korištenjem povijesne metode i metode klasifikacije te metode deskripcije i kompilacije, zaključeno je kako dolazimo do razvoja nautičkog turizma te koliko je taj razvoj bio pozitivan u kontekstu održivog razvoja. Analizom i sintezom prikupljenih sekundarnih podataka te njihovom komparacijom sa statističkim podacima definirani su čimbenici i osnovne značajke nautičkog turizma kako bi se uz pomoću metode indukcije i deduktivne metode naveli zaključci pomoću kojih je uspostavljen konkurentan i ujednačen razvoj nautičkog turizma u RH. Primarnim istraživanjem pomoću anketnog upitnika distribuiranog online kanalima prikupljeni su podatci o znanju i mišljenju ispitanika o nautičkom turizmu sa svrhom kako bi se postavljena hipoteza potvrdila ili opovrgnula.

2. ODRŽIVI RAZVOJ

Održivi razvoj generalno pruža sliku da ljudska društva moraju živjeti i zadovoljiti svoje potrebe na način da očuvaju i zaštite okoliš za buduće generacije. Cilj održivog razvoja je naći način da nešto dugoročno opstane, najviše misleći pritom na prirodne resurse, društvene i ekonomske jednakosti. S obzirom na dinamičnost i svakodnevno širenje i mijenjanje dinamike društva u suvremenom svijetu, sve veći izazov postaje pronaći način da se resursi koji su omogućeni od strane prirode koriste kako bi se poboljšala trenutna životna situacija svakog čovjeka na ovoj planeti, a u istu ruku očuvati ono što je korišteno, ako ne i poboljšati već ono što postoji kako bi i novije generacije mogle učiniti jednako i za svoje potomke.

Sami pojam održivosti prvo se javlja u šumarstvu, u kontekstu opreza koji je potreban kako bi se izbjeglo pretjerano uništavanje šume, a traženje one ravnoteže gdje se može iskoristiti potrebna količina drva koja neće ugroziti rast novih stabala. Briga za očuvanje prirodnih resursa za budućnost nije nikakav novi pojam; nedvojbeno su preci iz doba paleolitika bili zabrinuti u situacijama kada je njihov plijen izumirao ili kada je u pitanju bilo održavanje plodnosti tla o kojima im je ovisila prehrambena situacija i potencijalno prijetnja od umiranja od gladi. Održivost, (ne nužno održivi razvoj), nije nikakva nova tema proučavanja u području ekonomije – oskudica resursa središnja je točka polaska kod kreiranja ponude i potražnje, kao i ostalih ekonomskih zakona. Kao poznati primjer navodi se djelo Thomasa Malthusa, koji je objavio svoju teoriju o prijetnji masovne gladi koja bi nastala kao rezultat nemogućnosti pristupa i dostupnosti poljoprivrednog prostora koji bi mogao prehraniti svakodnevne rastuće brojke stanovništva (Kuhlman, Farrington, 2010).

2.1. Pojam održivog razvoja

Krajem prošlog tisućljeća pojam održivosti postaje opće pravilo načina života kako bi se osigurao ljudski razvoj i napredak. Iz pitanja koja se bave egzistencijalnim problemima dolazi do sve veće zabrinutosti za iskorištavanje prirodnih resursa te njihovu obnovu kao i za gospodarski razvoj zbog kojeg bi okoliš mogao patiti. Ideja održivog turizma rađa se 1713. godine kada Carlowitz objavljuje knjigu s tematikom proučavanja šuma, točnije o važnosti drvene građe, uspoređujući važnost drva s važnošću kruha, zbog čega pokušava izazvati osjećaj opreza kod ljudi kada je u pitanju njegova sječa i neoprezno uništavanje. Definicija koja je bila općeprihvaćena kao službena definicija od strane Svjetske komisije za okoliš i razvoj iz 1987. godine definirala je

održivi razvoj kao onaj koji zadovoljava potrebe trenutne generacije bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da one zadovolje svoje. Tijekom vremena dolazilo je do više modifikacija i izmjena temeljenih na drugačijim stajalištima te još dan danas postoji neslaganja, ali u srži ideje ostaje očuvanje prirodnih resursa i ekosustava tijekom vremena, kao i održavanje određenih standarda ljudskog života i ekonomskog rasta i razvoja.

Kako bi se pružila lakša interpretacija principa održivog razvoja, švicarski MONET (engl. *Monitoring of Sustainable Development Project*) prijašnje definicije svodi na 10 Bellagiovih principa, koji navode da bi procjena napretka razvoja prema održivom razvoju trebala biti vođena jasno definiranom vizijom održivog razvoja, te koristi ključne elemente poput pravde, unutar i među generacijskom jednakosti, održavanju opcija i biološke raznolikosti. Iz ovog proizlazi definicija koja održivi razvoj procjenjuje kao osiguravanje dostojanstvenih životnih uvjeta koji u obzir uzimaju ljudska prava stvarajući i održavajući najširi mogući opseg mogućnosti kako bi se što lakše definirali životni planovi. Princip pravednosti između trenutne i buduće generacije mora u sklopu svih odluka paziti na utjecaj koji utječe na ekološke, ekonomske i društvene resurse. Stavljajući ove potrebe u praksu osigura se zaštita u smislu biološke raznolikosti eko sustava, vrsti i genetičke raznolikosti, koje čine vitalnu osnovu svakog životnog bića (Keiner, 2005.)

Osim MONET-a, jedna od najutjecajnijih publikacija koja je promijenila način na koji se čovječanstvo bori s oskudnim resursima jest Brundtland Report, originalnog naziva '*Our Common future*' iz 1987. godine. Te godine Svjetski odbor za okoliš i razvoj (engl. *World Commission on Environment and Development (WCED)*) koja je prvi objavljeni izvještaj koji je objavila predstavnic odbora Gro Harlem Brundtland, po kojem je publikacija dobila ime. U izvješću su detaljno opisane smjernice i principi održivog razvoja koji se i dan danas koriste. Također ono navodi kako su najkritičniji globalni problemi neposredno rezultat ogromnog siromaštva na jugu te prekomjerna konzumacija i proizvodnja na sjeveru. Iz ovog razloga oblikovana je strategija koja bi ujedinila razvoj i okoliš – čime se stvara pojam održivog razvoja. S jedne strane problema nalazila se nada za boljim životom za čovječanstvo, dok su u drugu ruku navedena ograničenja koja su nametnuta od strane prirode po pitanju ograničenosti resursa potrebnih za život čovjeka.

Održivi razvoj jedan je od najvećih izazova s kojima se suvremeno društvo danas susreće, ali čija je diskusija izrazito bitna za dobrobit sadašnje generacije i onih koje će doći u budućnosti. Strategija razvoja za održivi razvoj u razdoblju do 2030. godine razvijena od strane članica Ujedinjenih Naroda oblikovala je plan kako bi se osigurao mir i blagostanje ljudi i planeta pomoću 17 ciljeva održivog razvoja koji pozivaju na hitno djelovanje sve zemlje u razvoju da se udruže zajedno i osiguraju bolju budućnost. Tek neki od tih ciljeva uključuju stajanje na kraj globalnom siromaštvu i drugim problemima koji su usko povezani sa strategijama koje žele poboljšati

obrazovanje, smanjiti nejednakost i poboljšati gospodarsko stanje, sve u isto vrijeme kao i smanjiti učinke globalnog zatopljenja i očuvanje oceana i šuma. Danas, posebni odjel za ciljeve održivog razvoja (*Division for Sustainable Development Goals – DSDG*) koji djeluje u klopju Odjela za ekonomske i socijalne afere (*Department of Economic and Social Affairs – UNDESA*) pruža potporu zemljama članicama kada je u pitanje rješavanje problema poput nedostatka vode, energije, očuvanja klime, oceana, poboljšanje urbanizacije, prijevoza, unaprjeđenje znanosti i tehnologije. Sedamnaest golova koje su Ujedinjeni Narodi naveli kao ciljeve za poboljšanje održivog razvoja uključuju:

- Iskorjenjivanje siromaštva
- Iskorjenjivanje globalne gladi
- Poboljšanje zdravlja i dobrobiti
- Osiguravanje kvalitetnog obrazovanja
- Jednakost spolova
- Osiguravanje čiste pitke vode i sanitarnih uvjeta
- Pristupačna i čista energija
- Ekonomski razvoj i osiguravanje pronalaska poslova
- Poboljšanje industrije, inovacija i infrastrukture
- Smanjenje nejednakosti
- Održivost gradova i zajednica
- Odgovorna potrošnja i proizvodnja
- Aktivno sudjelovanje u poboljšanju klimatskih uvjeta
- Očuvanje podvodnog biološkog svijeta
- Poboljšanje života na kopnu
- Pravda, mir i snažne institucije
- Zajednička suradnja u svrhu ostvarenja ciljeva (United Nations).

Kao što je već spomenuto, održivi razvoj sastoji se od aktivnosti koje poduzimaju trenutne generacije kako bi zadovoljile vlastite potrebe bez ugrožavanja potreba koje će proizaći iz mlađih generacija, a koje u isto vrijeme osiguravaju ravnotežu ekonomskog napretka, brige za okoliš te dobrobit društva. Već je uvelike poznato da jedan od poznatijih i većih ekoloških problema predstavlja plastika koja se baca u globalne oceane, o kojima, prema podacima Ujedinjenih naroda, ovisi 3 milijuna ljudi i njihovo postojanje. Čak i u slučaju da se preventivnim mjerama koje bi se poduzele danas količina stakleničkih plinova radikalno reducira, svejedno se očekuje da će prosječna temperatura porasti za 1,5° C u bliskoj budućnosti. Ovakav porast temperature možda

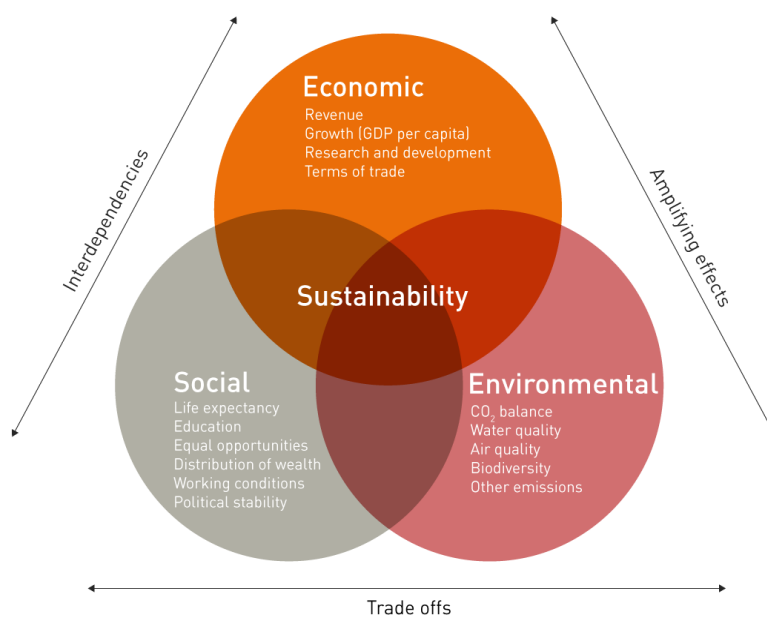
izgleda bezopasan, ali može sa sobom ostaviti katastrofalne posljedice poput otapanja ledenjaka, istrebljenje pojedinih životinjskih i biljnih vrsta, prašumske požare i suše i sl. Upravo iz tog razloga prosječni čovjek i velika poslovna poduzeća igraju veliku ulogu u borbi s globalnim zatopljenjem i provođenju mjera koje promiču održivost (Santander Scholarships, 2022).

Uzimajući u obzir sve navedeno, održivi razvoj je uvelike poželjna slika za blisku i daljnju budućnost, ali ona se ne odnosi samo na očuvanje okoliša i prirode. U nastavku poglavlja bit će prikazana i detaljnije objašnjena tri glavna pokazatelja održivog razvoja.

2.2. Pokazatelji održivog razvoja

Razumijevanje pojma održivosti polazi od jednostavnog modela koji se koristi za lakše razumijevanje samog pojma – trokut ekološke konzervacije, ekonomskog rasta i socijalne jednakosti. Ova tri pojma ili dimenzije čine tri stupa na kojima se koncept održivosti temelji. Sva tri čimbenika usko su povezana te ovise jedan o drugome. Ako, primjerice jedan čimbenik više utječe na određenu dimenziju, prije ili kasnije doći će do prekomjernih pozitivnih ili negativnih učinaka na ostale dimenzije. Ovakvi učinci mjere se indikatorima koji su još uvijek predmet diskusije među mnogim znanstvenicima s obzirom da se oni ne mogu izraziti kvantitativno. Iz tog razloga teško je odvojiti svakog od ovih dimenzija jer se one u svakom momentu isprepleću barem u nekoj količini ili imaju određenu točku gdje se dodiruju i surađuju zajedno. Njihov odnos prikazan je na slici u nastavku:

The three dimensions of sustainability and a selection of indicators



Slika 1. Tri stupa koji definiraju pojam održivosti

Izvor: Economiesuisse Dossier Politik (2020.).

Ako multinacionalna tvrtka stvori nove poslovne prilike u razvijenoj zemlji ili u zemlji u procesu razvoja, to povećava materijalni standard života i lokalnu ekonomsku situaciju (ekonomska dimenzija), koristeći znanje i tehnologiju. Samim time lokalno stanovništvo dobiva bolji pristup obrazovanju i zdravlju (društvena dimenzija). Kako se povećavaju prihodi tako se povećava i potrošnja, što je poželjno iz društvenog i ekonomskog aspekta. U kratkom periodu više potrošnje i više proizvodnje može dovesti do veće emisije CO₂ plinova, dok u dužem periodu, veći prihodi omogućuju lokalnom stanovništvu da više svojih raspoloživih resursa ulože u ekološki održiva dobra, poput učinkovitijih klimatizacijskih sustava. Uz to, predstavljanje novih tehnologija od strane stranih tvrtki često pomaže lokalnim poduzećima da lokalnu proizvodnju učine resursno učinkovitijom (ekološka dimenzija).

Kao što je prethodno spomenuto, kako bi održivi razvoj bio uspješan u svakom smislu, potrebno je istovremeno se fokusirati na sve dimenzije kako bi se izbjegli nepoželjni problemi, kao što je vidljivo na situaciji koja se dogodila 1950-ih godina na otoku Borneo. Uporabom insekticida diklordifeniltrikloroetana (DDT) vlada je pokušala istrijebiti komarce i time smanjiti broj slučajeva zaraženih malarijom koju su komarci prenosili. Međutim, pretjerana i neispravna uporaba dovela je do urušavanja nizova krovova stambenih objekata na Borneu i do nestašice hrane za stanovništvo. Pomoću insekticida komarci jesu bili istrijebljeni, ali jednako su loše

utjecali i na pčele, koje su za hranu svojih potomaka koristile gusjenice. Zbog negativnog učinka na pčele, broj gusjenica se eksponencijalno povećao, zbog čega su se počele širiti na i uništavati krovove kuća lokalnog stanovništva. Osim toga, mnogo drugih vrsta, poput lokalnih mačaka i glodavaca na otoku uginule od učinaka insekticida. Na ovom primjenu vidljivo je kako je, iako dobronamjerna mjera koja bi pojačala društvenu dimenziju (cilj je bio poboljšanje zdravstvene situacije kontroliranjem malarije) dovela do pogoršanja ekološke dimenzije (manje životinjskih vrsta, uzrokujući kolaps hranidbenog lanca) te slabljenja ekonomske dimenzije (nestašica hrane i materijalna šteta (Economiesuisse Dossier Politik, 2020).

2.3. Ekološka održivost

Ekološka održivost fokusira se na održavanje biološke raznolikosti bez uzimanja u obzir prethodni ekonomski i društveni napredak. Osnove ekološke održivosti temelje se na očuvanju vode i energije, smanjenju otpada, korištenju recikliranog pakiranja, ograničavanje ili potpuno uklanjanje korištenja plastike i plastičnih predmeta, korištenje održivog načina prijevoza, recikliranje i ponovna uporaba papira te zaštita flore i faune, kao i životinjskog svijeta (Santander Scholarships, 2022).

Dobrobit čovječanstva usko je povezana uz dobrobit prirode i okoliša. 24% smrti svugdje u svijetu povezano je uz ekološke faktore koji su se mogli izbjeći da su bile poduzete mjere očuvanja. Ljudi ne mogu preživjeti bez čistog zraka, čiste i pitke vode te nastanjivog područja koje nije izložen negativnim ili otrovnim tvarima. Prema tome, ekološka održivost definira se kao odgovornost očuvanja prirodnih resursa i zaštita globalnog ekosustava kako bi se osiguralo optimalno zdravlje i dobrobit kako danas, tako i u budućnosti. Standardi ekološke održivosti variraju ovisno o ekonomskim, društvenim i prirodnim uvjetima. Primjerice, Sjedinjene Američke Države reguliraju sve od zagađivača zraka do rashladnih sredstava do gospodarenja opasnim otpadom. Druge države imaju čvrsto definirane standarde za kvalitetu zraka, vode, staništa životinjskih vrsta te emisiju štetnih plinova koji se provode na način da se za nepridržavanje pravila koriste monetarne kazne ili legalne radnje. Primjer ovoga su Madrid i Pariz, koji su postavili ograničenja na vozila koja koriste dizel ili vozila starija od određene generacije. Eksponencijalni rast populacije također je doveo do povećanog uzgoja, čime se povećava emisija štetnih plinova u atmosferu i krčenje šuma. Napredak tehnologije i industrije zahtijeva veću količina energetske izvora, a resursi su ograničeni. Zbog načina djelovanja i iskorištavanja danih resursa sve su više vidljive negativne posljedice na ekološke sustave i društvene zajednice (Sphera, 2020).

Kako i što učiniti po pitanju očuvanja vlastitog okoliša? Neke od rješenja su instalacija solarnih panela, korištenje električnih automobila, vožnja bicikla ili korištenje drugih oblika prijevoza koji ne oštećuju prirodu jednako koliko vozila koja koriste fosilna goriva kao svoj izvor pokretanja. Međutim, iako bolja za okoliš, ovakva rješenja zahtijevaju i više novca (Patterson, 2022).

Odličan primjer ekološke održivosti pruža Stockholm, koji je poznat po ulaganju u održivu infrastrukturu, svoju nisku emisiju štetnih plinova te izvrsnu kvalitetu zraka, čije su razine zagađenosti ispod prosječnih. Ovaj grad je postigao optimalnu ravnotežu između ekonomskog razvoja i ekološkog očuvanja (Santander Scholarships, 2022).

2.4. Socijalna održivost

Socijalna ili društvena održivost često je najviše zanemaren od tri dimenzije jer se najviše rasprava vodi ili fokusira na ekološke i ekonomske učinke. Kako bi se postigao optimalan željeni učinak, potrebno je u obzir uvijek uključiti sve tri dimenzije. Ovakav tip održivosti događa se kada svi formalni i neformalni procesi – sustavi, strukture, hijerarhije i odnosi surađuju skupa kako bi osigurali bolji život za trenutnu generaciju te stvorili sigurnu, zdravu i sigurnu zajednicu za svih. Zajednice koje za cilj imaju spomenuto su raznolike, ali naglašavaju jednakost, povezane i demokratski organizirane s ciljem da osiguraju kvalitetan život. Procesom stvaranja održivih mjesta koje potiču dobrobit, razumijevanje, želje i potrebe svojih sudionika kombiniraju ugodno s korisnim (ADEC Innovations).

U svojoj biti, svrha društvene održivosti jest pronaći aspekt održivosti koji najviše potiče ljude da se uključe u neku aktivnost. Kod ekološke održivosti, bit se nalazi u tome da se zaštititi priroda, dok u kontekstu socijalne održivosti stoji cilj da se osigura ono što ljudi, odnosno čovječanstvo treba, tako da se ojača povezanost i stabilnost pojedinih društvenih skupina. Jednako kao što je održivost bitna za lokalnu zajednicu kao cjelinu, jednake učinke ima i na pojedinca koji je član određene društvene skupine te organizacije i poslovna poduzeća. Svojom mogućnošću da se mijenjaju i razvijaju mogu uvelike stvoriti pogodne prilike za sebe i ostale. Primjerice, zaposlenici, dobavljači, partneri i suradnici koji se osjećaju sigurno i poštovano od strane onih u njihovoj okolini sigurno će biti odaniji organizaciji i produktivniji, posebice motiviraniji. Isto tako, poduzeća ne rastu dok zajednica pati: nejednaka društva usporavaju dugoročni ekonomski rast (Fischhoff, Agarwal, Gilvesy, 2021).

Primjeri uspješne socijalne održivosti vidljivi su u poslovanju tvrtke CEMEX, koja pridonosi razvoju zajednica na način da zajmove s pogodnostima za one u potrebi, ili Gigante Group, koja

pridonosi mnogim društvenim projektima, poput doniranja materijala za izgradnju škola i radi na poboljšanju vidnog zdravlja svojih potrošača (Santander Scholarships, 2022).

2.5. Ekonomska održivost

Ekonomska održivost podrazumijeva procjenu utjecaja ekonomske aktivnosti na okoliš i osmišljavanje ciljeva održivosti kako bi se oblikovala pogodnija budućnost za život. To je široki skup načela donošenja odluka i poslovnih praksi koje su usmjerene na realizaciju gospodarskog rasta bez dopuštanja kompromisa štetnih za prirodu. U idealnom slučaju, održivi razvoj stvara operacijske sustave koji koriste prirodne resurse dovoljno sporo, a efektivno i učinkovito da se ti resursi imaju vremena obnoviti i da ih bude dovoljno za potomke (MasterClass, 2022).

U procesu osnivanja poslovnog poduzeća, stvara se hijerarhija koja zahtijeva određene financijske izdatke i definiranje načina na koji će ostvariti prihode. Jednom kada se uspostavi ravnoteža između ta dva faktora, tvrtka ostvaruje željeni profit. Ekonomska održivost u ovom kontekstu odnosi se na sposobnost organizacije da upravlja svojim raspoloživim resursima i odgovorno sebi ostvaruje profit u dugoročnom roku. Primjer odgovornog upravljanja ekonomske održivosti jest tvrtka Unilever koja je 2010. godine pokrenula strategiju za postizanje ravnoteže među održivosti i ekonomske uspješnosti tvrtke. Mjere koje je ova tvrtka donijela bile su povećanje recikliranje ambalaže, promicanje upotrebe recikliranih materijala i kampanje o podizanju svijesti o odgovornoj potrošnji. Isto tako, tvrtka Suez 2020. godine objavila je vlastito izvješće o održivom razvoju kojim je dokazala da je svoje emisije koje proizlaze iz korištenja električne energije smanjila čak za 95% tako što je više svojih resursa uložila u kupnju i proizvodnju obnovljive energije. Također su implementirali mjere energetske učinkovitosti i pridonijeli očuvanju prirodnih staništa ukidanjem korištenja pesticida i kemikalija za zaštitu biljnog života (Santander Scholarships, 2022).

Održive prakse mogu pridonijeti očuvanu ekonomije na nekoliko načina: smanjenjem iscrpljivanja prirodnog okoliša ili pronalaženjem načina da se smanji otpad, ograniči emisija stakleničkih plinova i ugljika te korištenje sunčeve energije. Univerzalno pravilo za postizanje željenih ciljeva jest odbacivanje rasipnog stila života koji osiguravaju kratkoročne rezultate te prihvatiti dugoročna rješenja koja će spasiti način na koji funkcionira planet i cijeli život na njemu. 3 načina na koji se može osigurati ekonomska održivost, ovisno o svom obliku uključuje:

- **Osmišljavanje manje rasipnih sustava i načina djelovanja:** inovativni načini za smanjenje upotrebe zemljišta ili učinkovitiji lanac opskrbe smanjuju resurse potrebne za proizvodnju dobara ili njegovu prezentaciju na tržištu
- **Davanje prioriteta ekonomskom razvoju s niskim učinkom:** ulaganje novca i vremena u održiva poduzeća kako bi se reducirao otpad i stvorile pogodnije prilike za stvaranje novih poslovanja
- **Prebacivanje na obnovljive izvore energije:** prebacivanje poslovanja na energiju prikupljenu solarnom ili vjetroelektranom umjesto korištenja fosilnih goriva.

U svakom slučaju, kreiranje infrastrukture za efektivnu ekonomsku održivost složene je proces koji zahtijeva puno truda i suradnju privatnog i javnog sektora. Na mikro razini, manji ulagači mogu svoj novac usmjeriti prema tvrtkama koji zastupaju njihove interese i želje da se zaštiti okoliš na održiv način. Građani također mogu potaknuti vodeće da izrade planove s ciljevima ograničenja štetnih plinova i sličnog. Ipak, društvo može postići svoje ciljeve – u ovom slučaju specifično ekološku održivost samo zajedničkom suradnjom, ulaganjem u poslovanja koja pridonose dobrobiti zajednice i prirode kako bi se stvarno došlo do dugoročnih rješenja (MasterClass, 2022).

Za uspješan održivi razvoj važno je razumijevanje dimenzije koje čine sami pojam, kao i globalna suradnja sa zajedničkim ciljevima. Samo oprezna uporaba i sagledavanje uključenih čimbenika može dovesti do pozitivnih ekonomskih, ekoloških i društvenih promjena kojima bi cijeli planet trebao težiti, kako za ekološki, tako i za socijalni napredak društva. Prema tome, održivi razvoj bi se mogao sagledati kao poduzetnički pothvat, koji jedino planiranjem može dovesti do dugoročnih poželjnih pozitivnih učinaka.

3. NAUTIČKI TURIZAM

Nautički turizam jedan je od oblika turizma koji se u nekoliko godina najbrže i najviše razvio, kako u hrvatskom tako i u europskom gospodarstvu, uvelike zbog svojih finansijskih rezultata i povećanog interesa. Po prosječnoj potrošnji turista, smatra se jednim od najinteresantnijim oblika turističkog prometa. Razvijaju ga zemlje s posebnim prirodnim resursima, te nije dostupan svima, zbog čega se može definirati kao poseban i rijedak. Zbog nautičkog turizma stvorene su posebne vrste infrastrukturnih objekata kao što su : luke, marine, vezovi, kapaciteti za snabdijevanje brodova i nautičara i sl. Ukoliko se radi o području bogatom prirodnim resursima, tad pogodnost razvoja ovog oblika turizma zahtjeva vrlo mala ulaganja za rast i razvoj, a obećava velike pogodnosti za razvoj destinacije i gospodarski rast.

3.1. Obilježja i pojam nautičkog turizma

Hrvatska tehnička enciklopedija (2017.), nautički turizam definira kao: „gospodarska djelatnost koja se zasniva na sadržajima vezanima uz turističku i rekreativnu plovību morem, rijekama i jezerima.“

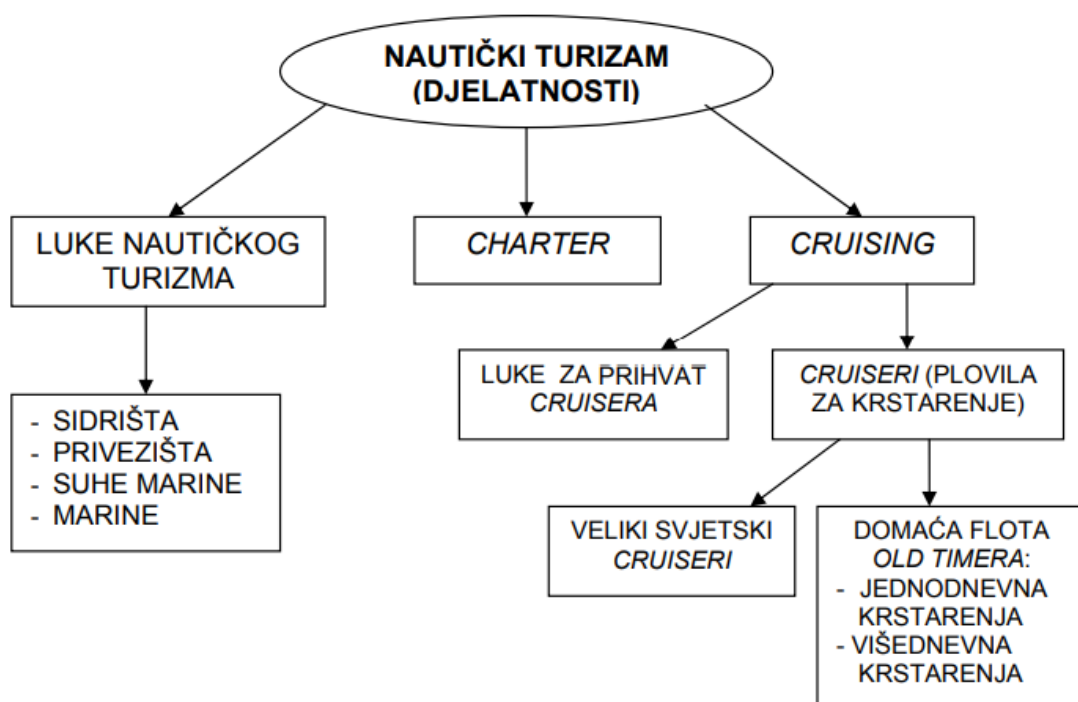
Početcima plovību u svrhu zabave, sporta i rekreativnih aktivnosti na luksuznim brodicama i brodovima s manjim brojem putnika smatraju se regate koje su se odvijale u nizozemskim kanalima još od 16. st, dok je značajniji razvoj povezan uz 17. i 18. st. na području Ujedinjenog Kraljevstva i Irske, u kojoj je 1720. godine osnovan prvi ikada Royal Cork Yacht Club, tadašnje prvo službeno sportsko društvo za jedrenje te se tada prvi put koristi pojam brodica ili jahta kao službeni. Nautički turizam kakav je danas svoj razvoj prvi put je spomenut u 19. stoljeću, a tek jedno stoljeće nakon kreće intenzivnija gradnja luka specijaliziranih za prihvat brodica. Najznačajnije europske luke su Francuska, Grčka, Italija i Španjolska u kojoj se nalazi i najveća marina na Sredozemlju, po imenu *Empuriabrava* s pet tisuća vezova (Hrvatska tehnička enciklopedija, 2017.).

Pojam nautičkog turizma potekao je od grčke riječi *naus* – u prijevodu plovilo, brod ili plovība, a prvi put pažnju pridobiva u drugoj polovici dvadesetog stoljeća kao novi i još nepoznati oblik turizma čiji je naglasak na pomorstvu. Za razliku od ostalih oblika i vrsta turizma, nautički turizam je selektivna vrsta turizma koja se može definirati kao:“ *ukupnost polifunkcionalnih aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma ili*

izvan njih te korištenjem plovnih objekata kao i drugih objekata povezanih za nautičku djelatnost radi rekreacije, športa, razonode i drugih potreba“ (Luković, 2007.).

Također se može pronaći i korijen u engleskom jeziku koji koristi više izraza za taj jedan pojam – *nautical tourism, maritime tourism, yachting tourism i sl.*), što sve skupa spada u kategoriju bavljenja turističkim aktivnostima u svrhu rekreacije ili razonode na vlastitom ili tuđem plovilu. Hrvatski Zakon o turističkoj djelatnosti definira specifične usluge nautičkog turizma kao sljedeće:

- „iznajmljivanje prostora uz uređenu i djelomično ili potpuno zaštićenu obalu (u daljnjem tekstu: vez) za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima,
- iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (*charter, cruising i sl.*),
- usluge skipera,
- prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu,
- usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.),
- uređenje i pripremanje plovnih objekata,
- davanje različitih informacija nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.),
- škole jedrenja, obuke za skipere i voditelje brodica,
- druge usluge za potrebe nautičkog turizma“ (Zakon o turističkoj djelatnosti, 1996.).



Slika 2. Osnovne djelatnosti nautičkog turizma u Hrvatskoj

Izvor: Luković, T. (2007).

Iz prikazane slike iznad vidljivo je da nautički turizam relativno složen pojam te da se sastoji od više različitih faktora – chartera, luka nautičkog turizma u koje se ubrajaju sidrišta, privezišta, suhe marine i marine, te cruising, sastavljen od luka za prihvata kruzera te sami kruzeri, odnosno plovila za krstarenje. Osim ovakve podjele, nautički turizam svoje subjekte dijeli na aktivne i pasivne:

- **Aktivni subjekti** – čini ih posada jahte, a u to spadaju nautičari (neprofesionalci) i skiperi (profesionalci). To su većinski voditelji brodice kat. A,B ili C te zapovjednik jahte kat. A i B.
- **Pasivni subjekti** - izletnici i turisti koji se nalaze na plovilu te ne sudjeluju u upravljanju vozilom, već su samo pasivni posjetitelji (Medaković, 2016).

3.2. Predispozicije za razvoj nautičkog turizma

Kako bi se osigurala podloga za razvijanje turističke ponude i njegov napredak, svaki oblik i vrsta turizma zahtijeva određene resurse ili značajke koje se već nalaze u prostoru na kojem se određeni oblik turizma želi razvijati. Primjerice, za razvoj kulturnog turizma određene destinacije potrebna je postojeća kulturna baština i spomenici, bogata povijest i održavanje istih, za razvoj sportskog turizma potrebno je uložiti u kapacitete i sadržaje gdje će se sportske manifestacije moći održavati te gdje će turisti rado posjetiti kako bi sudjelovali ili promatrali sportske manifestacije. Na isti takav način možemo zaključiti kako je za razvoj nautičkog turizma potrebno more, plovilo, luke i kapaciteti gdje se brodice mogu privezati i slično. Na temelju toga u nastavku ovog poglavlja definirani su čimbenici koji su potrebni, a bez kojih nautički turizam ne bi mogao preživjeti u određenom području.

Prirodni uvjeti potrebni za razvoj određene regije, zemlje ili područja općenito uključuju klimatske prilike, geografski položaj, razvedenost obale, učestalost i snagu vjetera, temperaturu, čistoću mora i slično. Po pitanju nautičkog turizma, logično je zaključiti da je neizostavan dio oblikovanja ponude more i razvedenost (i ljepota) obale te u manjoj mjeri sunce. Također pridonose i riječni tokovi s obzirom da nije uvijek u pitanju plovidba morem, te se na rijekama tada razvijaju izleti i avanture, idući ruku u ruku s avanturističkim turizmom.

Povećani interes kod posjetitelja i nautičara izazivaju i nacionalni parkovi, kao i prirodne i morfološke atraktivnosti, a Hrvatska ih ima nekoliko: Vransko jezero, Mljetska jezera i Omladinsko jezero. Prirodne uvjete koji su potrebni za razvoj turizma dijele se na:

- Prirodno – geomorfološke forme poput reljefa priobalnog prostora, koji može biti morski, riječni ili jezerski,
- Hidrografski elementi, odnosno kemijske, termalne i fizičke osobine vode te
- Klimatske osobine podneblja, najviše temperatura zraka, količina sunca ili insolacija, vlažnost zraka i količina oborina i dr. (Medaković, 2016.).

Tržišni uvjeti čine odnos ponude i potražnje – nautička turistička potražnja neizostavan je dio ukupne turističke potražnje, prema čemu se i oblikuje ponuda. Pojam nautičke turističke potražnje definira se kao: „*ona količina turističkih usluga i roba (dobara) koju su nautički turisti spremni kupiti da bi zadovoljili svoje potrebe boravka na plovilu i održavanja plovnog objekta, uz određeni nivo cijena*“, ili u slučaju inozemne potražnje, tečaj nacionalne valute (Dulčić, 2002.). Turistička potražnja nautičara dijeli se na tri tržišne niše:

- Turisti koji preferiraju ploviti sami ili u manjim grupama
- Turisti koji preferiraju velike skupine i masovnost koja dolazi s krstarenjem
- Turisti koji tijekom plovidbe vole sportske sadržaje vezane uz vodu.

Kako bi se nautički turizam u pojedinom području razvio, potrebno je zadovoljiti navedene prirodne i tržišne uvjete, bez kojeg uopće ne bi bilo moguće organizirati turističku ponudu.

3.3. Kapaciteti nautičkog turizma

Osim prirodnih i tržišnih uvjeta neophodnih za izgradnju turističke ponude nautičkog turizma, izrazito važnu ulogu imaju i trenutna materijalna osnova, resursi te materijalna izgradnja. Pod ovim se podrazumijevaju nova postrojenja, nadogradnja i proširivanje postojećih objekata, adaptacije, nabava potrebnog inventara i potrebne opreme te svakodnevna modernizacija postojećih kapaciteta. U kontekstu nautičkog turizma materijalne resurse ili izgradnju čine:

- Turističke luke
- Nautičko – turističku flotu
- Vezove uz obalu
- Sidrišta

- Zimovališta
- Brodogradilišta
- Skladišta i radionice za plovnu flotu
- Parkirališta
- Trgovačke i ugostiteljske objekte
- Proizvodne kapacitete
- Prometne kapacitete
- Opskrbne stanice
- Uređaje i opremu
- Osnovna infrastruktura i suprastruktura (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2008.).

Tijekom procesa izgradnje novih luka nautičkog turizma važno je uzeti u obzir odabir lokacije gdje bi se nova luka trebala smjestiti. Područje koje je većinski uzeto u obzir za plan izgradnje su marine i/ili lokacije koje su prethodno napuštene i korištene u industrijske svrhe poput vojnih zona i gospodarskih zona iz razloga što ovakva područja imaju neiskorišteni potencijal te nautički turizam ima priliku vratiti njihov sjaj i ostaviti pozitivan učinak kako na svoju ponudu, tako i za lokalnu zajednicu. Potencijalna područja za izgradnju moraju biti blizu prometnih mreža i imati dostupnu potrebnu infrastrukturu, luka mora biti u izgrađena u dimenzijama koje se prilagođavaju neposrednom zaleđu, gradnja se izbjegava u prirodnim zaštićenim zaljevima te mora biti dostupna pomorsku prometu, zbog čega se osigurava gustoća pomorskog prometa, kao što geografske i demografske karakteristike lokacije moraju biti poželjne i zadovoljavati određene kriterije prije izgradnje.

Pametnim planiranjem i izgradnjom postiže se ravnomjerno, optimalno i racionalno iskorištavanje postojećih prirodnih izvora i prostora. Prije same izgradnje provodi se studija o potencijalnom utjecaju na prirodnu ravnotežu te se identificiraju mogući negativni utjecaji na ekosustav do kojih bi moglo doći, s posebnim naglaskom na zaštićenim područjima na obali i u blizini.

Glavni kapitalni infrastrukturni objekti te nositelji razvoja čine luke nautičkog turizma. Plan njihove izgradnje zahtijeva izrazito dobru prostornu organizaciju i racionalno projektiranje i osmišljavanje zbog svoje kompleksne građe i odnosa u prostoru. Vrste luka se definiraju prema uslugama za koje su namijenjene te trebaju zadovoljavati minimalne zahtjeve opreme, uređenja uvjete izgradnje i druge, koji su specifično definirani pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka. Prema Pravilniku iz 2008. godine luke nautičkog turizma u Hrvatskoj dijele se na:

- sidrišta,
- odlagalište plovnih objekata,
- suhe marine i marine.

Sidrište je prostor u kojem se plovni objekti usidravaju, a čini dio vodenog ili morskog prostora s opremom čija je svrha sigurno usidriti plovni objekt. Sidrište nema komercijalnu infrastrukturu te je zakonom zabranjeno postaviti umjetna sidrišta putem valobrana kako bi se izbjeglo upravo to. Sidrišta se dijele na zaštićena i nezaštićena ili otvorena sidrišta. Zaštićena sidrišta pružaju stalni privez i pristanište se nalazi u nekoj uvali koja je zaštićena od naleta vjetrova ili je prirodno tako oblikovana. Tu se mogu privezati i veliki i mali brodovi zbog pogodne dubine te su vrlo često navedena na kartama nautičarima, dajući im do znanja da se tu mogu privezati na duže vremenske periode. Nezaštićena ili otvorena sidrišta su privremena sidrišta, odnosno sigurno pristanište nautičarima gdje se oni mogu privezati za vrijeme loših vremenskih uvjeta ili dok čekaju ulaz u luku. Neizostavni dio svakog sidrišta uključuje opremu koja je potrebna za sidrenje i sidrišta, interventni vez, vodeni prostor namijenjen sidrenju plovila, plovilo namijenjeno za potrebe sidrišta te redovito prikupljanje i odvoz otpada.

Odlagalište plovnih objekata je dio kopna gdje se pruža usluga podizanja ili spuštanja plovila u ili iz vode, usluge prijevoza te smještaja plovila. Taj prostor nije namijenjen boravku nautičkih turista jer se tu obavlja priprema ili završne faze brige o plovnom objektu.

Suha marina relativno je novi pojam u kategorizaciji luka nautičkog turizma, a čini zasebno ograđeni prostor namijenjen čuvanju i prijevozu plovila do marine ili u vodeni prostor. Najviše ih ima u Francuskoj i Italiji te u prostorima gdje postoji veliki broj marina u manjem prostoru.

Marina je najkompleksniji pojam od navedenih zbog toga što čini skup svih turističkih sadržaja i usluga te nautičkih usluga. U marinama se nude usluge porinuća i gradnje, opskrbe i održavanja broda, popravak i slično, ali se u marinama također nalaze i sadržaji namijenjeni posjetiteljima. Različito su građene ovisno o američkom, atlantskom ili mediteranskom tipu gradnje, ali svaka se gleda kao malena luka čija je glavna namjena prihvata rekreacijskih plovila. Marine se sastoje od samog vodenog prostora te obale na kojem se pružaju usluge čuvanja plovila i veza, kao i smještaja nautičara na samim plovilima ili u smještajnim kapacitetima koji se nalaze na kopnu. One također mogu biti u privatnom vlasništvu pravne ili fizičke osobe, u kojem slučaju većinski imaju komercijalnu namjenu, dok su komunalne marine pod javnom vlasti, kojom upravljaju lučke uprave ili država preko lokalne zajednice. U svakom slučaju, marine su jedan od najsloženijih i najraširenijih oblika ponude nautičkog turizma iz razloga što pružaju i komercijalne usluge i nautičke usluge.

3.4. Ekološki čimbenici razvoja nautičkog turizma

Ono što razlikuje nautički turizam toliko od drugih oblika turizma jest njegova mogućnost pokretljivosti, odnosno mobilnosti od jedne do druge destinacije u kratkom roku. Nije nužno prioritet destinacije, već putovanje. Ovakav spoj pomorstva s turizmom svake godine ostvaruje sve bolje rezultate i prima sve veću pozornost te nije dostupan svugdje. Međutim, kod kombinacije postojećeg lokalnog stanovništva u određenom prostoru s rastućom industrijom i povećanjem infrastrukture u malom prostoru može doći do narušavanja ravnoteže, bez obzira što je izgradnja sadržaja bila s pozitivnom namjerom. Osim toga, povećanjem turističke aktivnosti i broja posjetitelja javlja se problem prevelikog kapaciteta ljudi u malom prostoru i to tijekom samo nekoliko mjeseci, s obzirom da je nautički turizam samo popularan i dostupan u nekoliko ljetnih mjeseci. Tijekom ovog kratkog vremenskog perioda tijekom turističke sezone dolazi do povećanog zagađenja okoliša i problemi s dostupnom infrastrukturom koja ne može izdržati prevelik broj ljudi. Nautički turizam pozitivan je pokretač gospodarskih efekata, stvarajući nove poslovne prilike, smanjenja nezaposlenosti, rast životnog standarda i sl. (Vilim, 2020).

4. NAUTIČKI TURIZAM U HRVATSKOJ

Nautički turizam važan je čimbenik u hrvatskom turizmu i gospodarstvu RH, a zadnjih godina dolazi do sve većeg rasta u sektoru nautičkog turizma. Što se tiče razvijenosti nautičkog turizma, najrazvijeniji je u južnom dijelu Hrvatske dok je na sjeverozapadu manje razvijen. Nautički turizam počeo se razvijati uslijed velike globalizacije i potrebe ljudi za uživanjem u prirodi i bavljenjem pomorskim putovanjima koji bi djelovali opuštajuće na njihovo zdravlje.

Hrvatska kao država na Sredozemlju, uz visoku razvedenost obale i otoka je prepoznatljiva u svijetu po svojim prirodnim ljepotama i moru. Otočni arhipelag s preko tisuću otoka prepoznatljiv je znak hrvatskog turizma. Upravo zbog takvih prirodnih resursa posebno uspješan dio hrvatskog turizma je i nautički turizam. Unatoč svim dosadašnjim dostignućima nautički turizam nije dosegnuo kvalitetu u mnogim elementima koji uključuju vrijednosti kulturno povijesnog nasljeđa, kao ni sve prostorne mogućnosti razvitka. Kod nautičkog turizma osnovno načelo je načelo održivog razvoja, pronalaženje kompromisnih rješenja između potrebe za očuvanjem prirodnog okruženja i ekonomskog prosperiteta. Po pitanju budućnosti nautičkog turizma najveća prijetnja je nekontroliran i neplanski razvoj kompletne infrastrukture kao i sustava osiguranog od strane državnih institucija.

4.1. Povijest razvoja nautičkog turizma u RH

Nautički se turizam u Hrvatskoj javlja jedno stoljeće nakon što je doživio procvat u Europi. Dok je europski nautički turizam relativno brzo rastao u popularnosti tijekom druge polovice 19. st., u Hrvatskoj se tek 80-ih godina prošlog stoljeća javljaju udruge nautičara i izgradnja marina kakve postoje danas (Jugović, Zubak, Kovačić, 2013.).

Predispozicije koje su omogućile razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj su prirodne ljepote hrvatske obale, koja je razvedena s velikim brojem otoka i otočića te mnogobrojnim zaštićenim uvalama, ugodna podneblja, kulturne znamenitosti, prednosti povoljno prometnog položaja i slično. Na temelju navedenog razvile su se mnoge specijalizirane luke, pojavile prve jahte i nautičko-turistička plovila, zbog čega je interes za ovakav tip rekreativnih aktivnosti porastao tijekom 19. st., kada se javljaju i prvi jedriličarski klubovi. Već u 20. st. započinje gradnja i korištenje jahti zbog čega se pojam nautičkog turizma sve više afirmira na području Republike Hrvatske. Prva porinuća počinju s parobrodom 1871. godine u Riječkom tehničkom zavodu, a tek godinu kasnije sagrađena je i luksuzna jahta na Korčuli po imenu Nixe koja je koristila parni

pogon, nakon čega se čak 22 jahte grade na Malom Lošinju. Više vođa od Prvog svjetskog rata pa sve to Drugog svjetskog rata koristi svoja plovila kako bi posjetili i istražili hrvatsku obalu, te televizijske emisije, književna djela i filmovi pridonose porastu interesa kod ljudi. Od izrazite je važnosti osnutak Adriatic Club Jugoslavija 1983. godine, označavajući vremenski period kada su marine dobile na važnosti te započinje izgradnja više marina koje se i dan danas koriste, poput marine u Dubrovniku, na Cresu, marine Vodice, ACI marine Jezera na Murteru te mnoge druge, čineći najveći sastav marina u Europi sa svojih 22 marina. Najveći broj vezova zabilježen je na području Istre, te su 2011. godine prihodi od nautičkog turizma činili 11% od sveukupnih prihoda ostvarenih od turističkih aktivnosti vezova (Hrvatska tehnička enciklopedija, 2017.).

4.2. Prirodni resursi potrebni za razvoj nautičkog turizma u RH

Najprivlačniji resursi nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj nedvojbeno čine more i priobalje, kao i klimatske osobine i geomorfološke forme Jadrana, zbog čega nautičari imaju i više nego dovoljno mogućnosti krstarenja, istraživanja prirode i otkrivanje mnogih skrivenih uvala i njihovih ljepota. Hrvatska obala dužine 6.176 km sastoji se od 1.244 otoka, otočića i hridi, za koje je najveći interes iskazan prema područjima pod zaštitom radi svoje biološke raznolikosti te posebnosti krajolika, poput nacionalnih parkova Brijuni, Mljet i Kornati, kao i Lastovskog otočja i Nacionalnog Parka Telašćica.



Slika 3. Nacionalni park Mljet

Izvor: Expat Croatia, (2023).

Jednako kao i nacionalni parkovi koji se nalaze u njemu, Jadransko more pruža jedinstveni pogled i morski ekosustav koji se svojim univerzalnim značajkama razlikuje od Sredozemnog mora.

Nautički turizam je specifična vrsta turizma koja uključuje putovanje vodom, kao što je more ili rijeka, i korištenje marina i luka koje su posebno dizajnirane za pružanje usluga ovoj vrsti putnika za slobodno vrijeme i opuštanje. Iako se Hrvatska može pohvaliti povoljnom klimom, netaknutom prirodom i razvedenom obalom, te prirodne prednosti same po sebi nisu dovoljne za puni razvoj ove vrste turizma. Kvaliteta, opremljenost i infrastruktura hrvatskih luka i marina još uvijek zaostaju za drugim zemljama koje svake godine ulažu velika sredstva u nautički turizam, zbog čega se dižu na višu razinu konkurentnosti. Dva su glavna čimbenika koja određuju konkurentnost nautičkog turizma u određenoj sredini. Okvirni čimbenici koji doprinose razvoju nautičkog turizma su klimatski uvjeti poput sunčanog vremena, intenziteta vjetera, temperature zraka i vode te atraktivnost i čistoća mora. Osim toga, značajnu ulogu ima i prirodna ljepota krajolika koja uključuje raznolik i razvedenu obalu te otoke s naseljima. Postoji i niz varijabilnih čimbenika koji utječu na nautički turizam, poput prometne dostupnosti polazne luke u odnosu na glavna tržišta, kao i osobna sigurnost i sigurnost plovidbe. Broj, distribucija i opremljenost marina te njihova sposobnost povezivanja brodova unutar i izvan marine također su ključni. Nadalje, ljubaznost i educiranost osoblja, dostupnost potrebnih objekata za održavanje i opremanje broda za plovidbu, atraktivnost sadržaja na kopnu, cijena usluga i zakonodavstvo u vezi s plovidbom i porezima na stacioniranje broda također su važni faktori. Nautički turizam obuhvaća širok spektar aktivnosti zbog mobilnosti nautičara. Kao višestruki oblik turizma, snažno naglašava pomorske aktivnosti i vrti se oko morskih plovila i luka kao ključnih sastavnica. Interes investitora za nautički turizam u svijetu, pa tako i u Republici Hrvatskoj, proizlazi iz njegove visoke isplativosti na makro i mikro razini zbog pozitivnog utjecaja na različite turističke funkcije. Ponajviše je to zbog visoke potrošnje koju generira nautički turizam, koji je dvostruko veći od potrošnje "tradicionalnih" turista, a koji učinkovito isprepliće i provodi širok spektar aktivnosti. S obzirom na prihode koje hrvatski nautički turizam ostvaruje i njegovu prepoznatljivost na svjetskom tržištu, te sve veći interes stranih investitora, razvoj komplementarnih djelatnosti te promociju i jačanje imidža u Hrvatskoj i izvan nje, nautički turizam u Hrvatskoj Hrvatska ima obećavajuće temelje za daljnji investicijski zamah (Gračan, Gregorić, Martinić, 2016).

4.3. Zakoni i propisi održivog nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Kako bi se osigurao kvalitetan razvoj nautičkog turizma uz minimalne negativne učinke, potrebno je definirati i urediti pravne i zakonodavne smjernice i politike koje će oblikovati putanju razvoja nautičkog turizma. Nautički turizam je usko povezan s djelatnostima poput iznajmljivanja i smještaja plovnih objekata, pomorstva, raznolikim uslužnim djelatnostima i dr. Kako bi se poštovali prirodni resursi i područje u kojem se razvijaju kapaciteti nautičkog turizma postoje i različitih propisi uređenje i održavanja prostora, zaštita okoliša te sigurnosne regulacije. Regulacija nautičkog turizma ograničena je pomoću dvaju vrsta zakona, odredbi i propisa kojima se reguliraju odnosi i pravila za obavljanje djelatnosti nautičkog turizma u sklopu pomorskih uprava, putnika i posade osiguranja, luka i sl.:

- „*Opći pomorski zakoni, pravni propisi i uredbе za uređivanje raznih oblasti pomorstva kojima se rješavaju različita posredna i neposredna pitanja iz nautičkog turizma*
- *Posebni zakoni, pravni propisi, uredbе o kodeksi kojima se neposredno nominiraju pojedine aktivnosti u nautičkom turizmu*“ (Favro, Saganić, 2007).

Djelatnosti koje se obavljaju u lukama nautičkog turizma uključuju usluge plovidbe, pomorstva i turizma, a sami korisnici ponuđenih usluga su turisti. Dva ministarstva nadležna za donošenje pravne regulative i brigu o ispravnom djelovanju marina čine ministarstvo nadležno za promet i pomorstvo te ministarstvo turizma. Najvažniji zakon kojim se reguliraju djelatnosti povezane uz pomorstvo jest Pomorski zakon i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. U Hrvatskoj je trenutno na snazi MARPOL konvencija koju je Hrvatska potpisala 1991. godine, a čija je svrha sprječavanje onečišćenja mora te očuvanje čistoće i postojanosti morskog svijeta. Konvencija je potpisana od strane 136 država, čineći to jednim od najvažnijih i najvećih koraka prema očuvanju i zaštiti mora.

Osim toga, od velikog je značenja europska plava zastava, također s naglaskom na zaštiti mora, morskog okoliša i priobalja, osnovana od strane Međunarodne zaklade za odgoj i obrazovanje za okoliš (engl. *Foundation for Environmental Education*). Za provođenje ovog projekta u svakoj državi zadužena je samo jedna institucija, pa je u Hrvatskoj od 1997. godine to Pokret prijatelja „Lijepa naša“. „*Plava zastava simbolizira očuvan, ugodan i siguran okoliš namijenjen odmoru, zabavi i rekreaciji. Nositeljima plava zastava osigurava vrhunsku turističku promidžbu, koja se temelji na visokoj kvaliteti usluge, čistoći mora i obale te opremljenosti i uređenosti plaža i marina*“ (Garčan, Radnić, Uran, 2011:278). Kako bi određena marina ostvarila pravo na plavu zastavu, treba se dokazati konstantnom i neprekinutom brigom o okolišu, a kriteriji koji trebaju biti zadovoljeni su:

- „Poštivanje europske direktive o kakvoći vode za kupanje

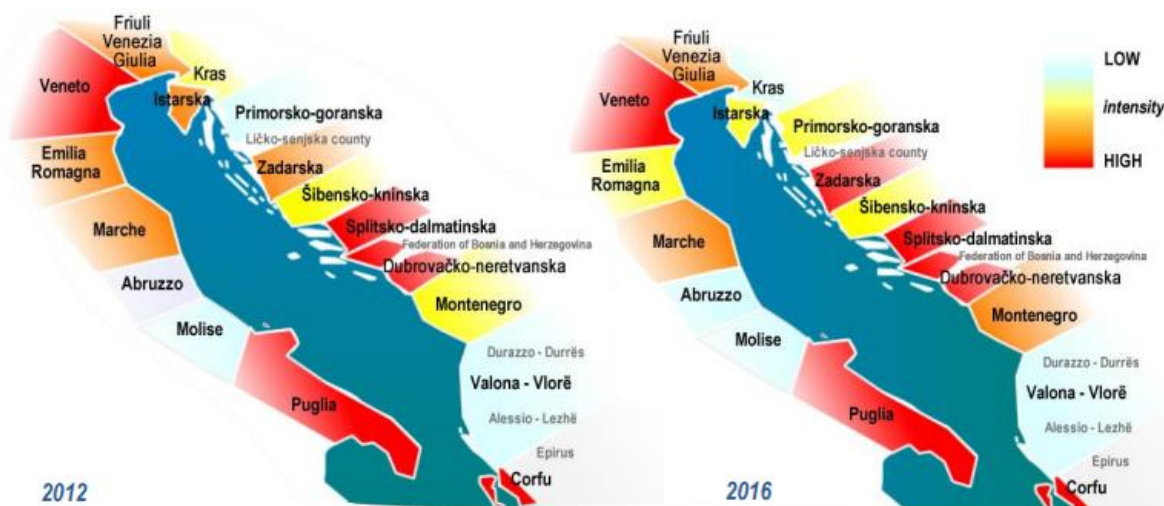
- Plaža ili luka ne smije biti ugrožena po pitanju otpadnih voda i ispusta
- Okoliš luke mora biti uređen sukladno prostornom planu
- Ne smije postojati vidljivo onečišćenje more
- Moraju postojati razrađeni planovi intervencije za iznenadna onečišćenja od strane lokalne samouprave“ (Udruga Lijepa Naša Zagreb, 2022.).

Osim marina, i za plaže postoji mogućnost ostvarivanja prava na titulu plave zastave, od čega Hrvatskih 95 plaža i 27 marina ima čast reći da je vlasnik od 2019. godine (Spevec, 2020.).

5. ANALIZA STANJA RAZVOJA KAPACITETA NAUTIČKOG TURIZMA

Kao što je već spomenuto, predispozicije za razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, a i svugdje u svijetu čine potrebni prirodni i tržišni uvjeti. Reljefne značajke, razvedenost obale, bogata kulturna baština i povijest kao i duga pomorska tradicija čine Hrvatsku idealnom destinacijom za nautičare. Hrvatska uvelike zadovoljava potrebne uvjete, što je vidljivo i iz povećanog interesa tijekom nekoliko posljednjih godina. S tim povećanim brojem posjetitelja raste i potreba za izgradnjom potrebne infrastrukture, kao što su novi vezovi. Plan zadovoljenja potreba koje se svake godine javljaju zadatak su strategije razvoja nautičkog turizma.

Posljednje izdanje *Adriatic Sea Tourism Report 2022 Edition*, koji se bavi analizom i opisom nautičkog turizma u Jadranskom moru od 2013. godine, donosi detaljnu metodologiju i strukturni opis sektora kruzera, trajekata, te jedrenja i jahti. Izdanje koje se odnosilo na razdoblje 2022. godine navodi kako na Jadranu trenutno postoji više od 337 smještajnih jedinica za plovne objekte te više od 79.000 vezova, što bilježi više smještajnih jedinica i jednako tako i vezova. Ovaj podatak nije toliko čudan s obzirom na pandemiju Covid-19 virusa, zbog čega su sve turističke aktivnosti svedene na minimum te se može očekivati polagan oporavak i rast brojki.



Slika 4. Razlika u intenzitetu nautičkog turizma u pojedinim jadranskim regijama

Izvor: *Risposte Turismo* (2017).

Na slici iznad prikazana je razlika u intenzitetu nautičkog turizma po pojedinim jadranskim regijama, točnije između 2012. i 2016. godine. Prateći sliku vidljivo je da su se najveće promjene dogodile u Primorsko-goranskoj, Zadarskoj županiji te u Crnoj Gori. Najveći broj posjeta posjetitelja s kruzera zabilježen je u Zadru, Rijeci i Kotoru. Najveći problem koji se veže uz

dolazak kruzera jest problem sezonalnosti jer više od 85% ukupnog prometa kruzera ostvaruje se u ljetnim mjesecima, specifičnije između svibnja i listopada.

Prateći podatke Državnog zavoda za statistiku objavljenog 2022. koji se bavio istraživanjem postojećih kapaciteta u Hrvatskoj, na temelju 206 luka nautičkog turizma na obali Hrvatske – 85 marina (od toga 21 suha marina), 83 sidrišta, 15 privezišta te 23 odlagališta plovni objekata, vidljiv je porast broja vezova 2021. godine u odnosu na 2020. godinu:

	2020.	2021.
Površina akvatorija, m ²	4 616 675 ¹⁾	4 643 877
Broj vezova, ukupno	18 625	18 942
Od toga za plovila duljine		
Do 6 m	755	1 049
6 – 8 m	1 271	1 532
8 – 10 m	2 676	2 440
10 – 12 m	4 620	4 666
12 – 15 m	5 290	5 848
15 – 20 m	3 078	2 455
Više od 20 m	935	952
Duljina razvijene obale za privez plovila, m	67 177	73 705
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	6 068 ¹⁾	6 137
Ukupna površina prostora za smještaj plovila na kopnu, m ²	736 471 ¹⁾	741 049
Od toga natkriveni prostor (hangar), m ²	21 975	18 949
Broj zaposlenih, ukupno	1 751	1 831
Od toga sezonski	327	374

Slika 5. Kapacitet luka nautičkog turizma i zaposleni

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2022.

Prema podacima prikupljenim istraživanjem kroz 2021. godinu, prosječna popunjenost kapaciteta vezova tijekom 2021. godine za luke nautičkog turizma bila jest 62,9%, za vezove u moru iznosilo je 70,3%, a vezove na kopnu 41,1%. 2021. godina bilježi porast od 2,5% plovila u tranzitu u odnosu na 2020. godinu, za koju se smatra da je najveći utjecaj na manje brojke imala pandemija Covid-19 virusa i odgovarajuće epidemiološke mjere za prevenciju širenja bolesti. Jednaki postotak porasta bilježen je i u odnosu na 2019. godinu. Više od polovice zabilježenih plovila u tranzitu bilo je pod hrvatskom zastavom, nakon čega slijedi njemačka (12,4%), talijanska (11,2%), austrijska (6,8%) te slovenska (4,5%). 2021. godine luke nautičkog turizma ostvarile su primanja od 946 milijuna kuna prihoda bez uključenog PDV-a, čineći time 16,5% više prihoda od 2020. godine, a 3% više od 2019. godine. Najveći prihod zabilježen bio je od strane iznajmljivanja vezova, dok je najveći prihod od 250 milijuna kuna ostvaren u Šibensko-kninskoj županiji (Državni zavod za statistiku, 2022.).

Trenutni kapaciteti i razina usluga zajedno s sveukupnom ponudom relativno su loše usklađeni s potrebama i potencijalima nautičkog turizma koji on može pružiti. Trenutno najveću ponudu vezova nudi srednji Jadran, a očekuje se da će najveći broj novih vezova biti izgrađen u Istri,

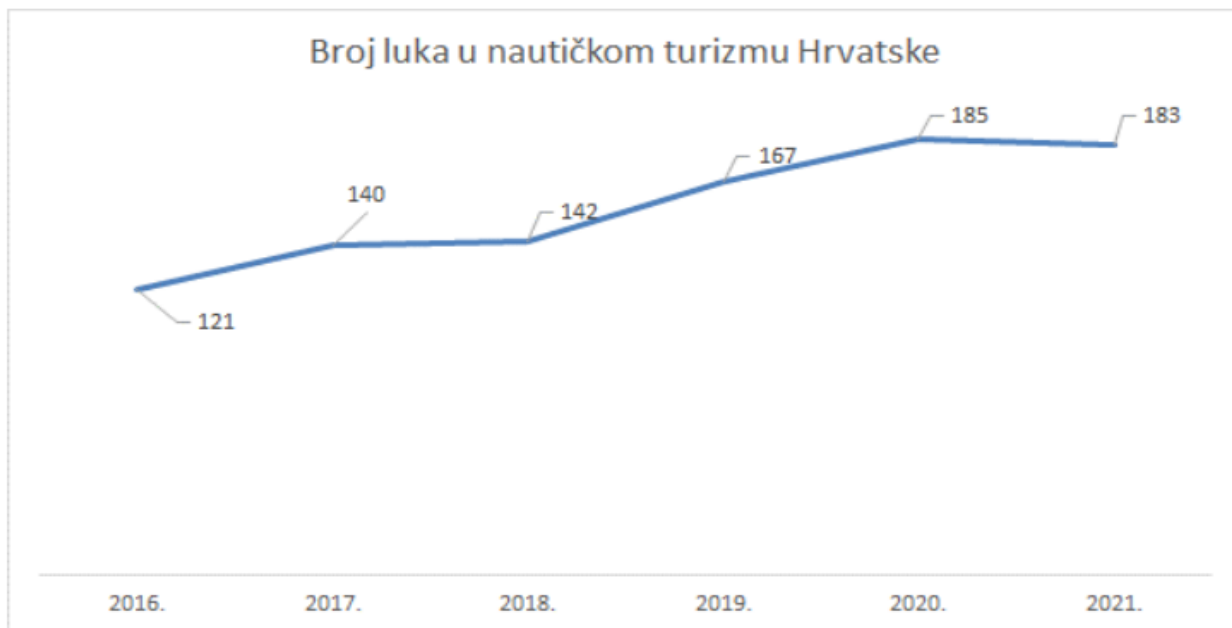
prvenstveno zbog tržišnih preduvjeta, odnosno obećavajućeg emitivnog tržišta koje se nalazi u blizini, prvenstveno u Italiji, Sloveniji i Austriji. Iako ostatak hrvatske obale također nudi obećavajući potencijal za izgradnju i proširenje kapaciteta nautičkog turizma, marine u ostatku hrvatske nude samo uslugu veza broda, te primarno tijekom ljetnih mjeseci.

6. KVANTITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Kao i kod drugih oblika turizma, kako bi se definirala uspješnost i potencijal razvoja, potrebno je identificirati određene pokazatelje pomoću koji se povezuju uz ponudu i potražnju. Državni zavod za statistiku te TOMAS nautika bave se istraživanjem i prikupljanjem podataka pomoću kojih se definiraju ključne informacije poput interesa i profila nautičara koji posjećuju hrvatsku obalu. Pomoću prikupljenih informacije i njihove analize identificiraju se trendovi na tržište te se lakše pronalaze tržišne niše, kao i što se lakše može oblikovati odgovarajuća turistička ponuda koja je ekvivalentna turističkoj potražnji. Iz tog razloga koristi se kvantitativna i kvalitativna analiza za daljnji rast i razvoj nautičkog turizma na hrvatskoj obali.

Kvantitativni pokazatelji razvoja nautičkog turizma čine struktura potražnje, troškovi broda i troškovi broda u marini, intenzitet potražnje te ostali izdaci (Gračan, Alkier-Radinić, Uran, 2011.).

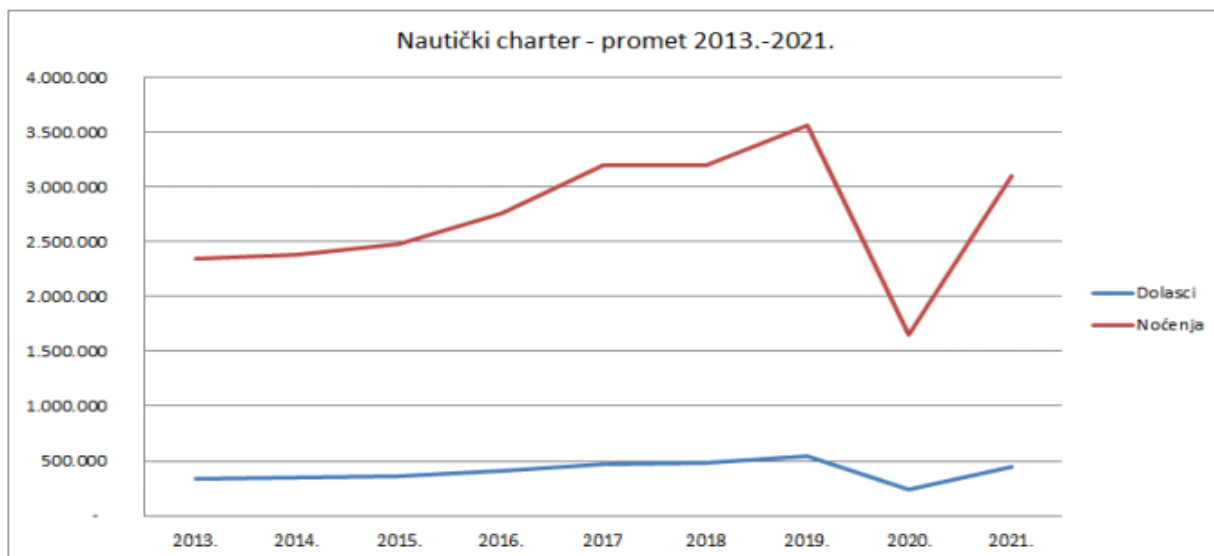
U kvantitativne kapacitete spadaju smještajni kapaciteti samih plovnih objekata u lukama nautičkog turizma ili u lukama koje su otvorene za sav javni promet. Nautički vezovi dijele se na sezonske, tranzitne te cjelogodišnje vezove. Osim smještajnih usluga, marine mogu nuditi i dodatne usluge za turiste i posjetitelje, popust ugostiteljskih sadržaja, servisa, zabavnih i sportskih sadržaja i dr. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u Hrvatskoj su prema zadnjem izvješću za 2022. godinu poslovale 183 luke, od čega ih je najveći udio, više od 70% bio smješten na području dalmatinskih županija, dok se ostalih 30% nalazi u ostalim jadranskim županijama.



Slika 6. Broj luka u nautičkom turizmu Hrvatske

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2022.

Statistički je teško pratiti nekomercijalne boravke, odnosno nautičare koji noće na vlastitim plovilima, ali se može pratiti jedino u sklopu nautičkog čartera, koristeći sustavu eCrew Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, koji se kasnije ukomponiraju u ukupnu turističku statistiku sustava eVisitor.

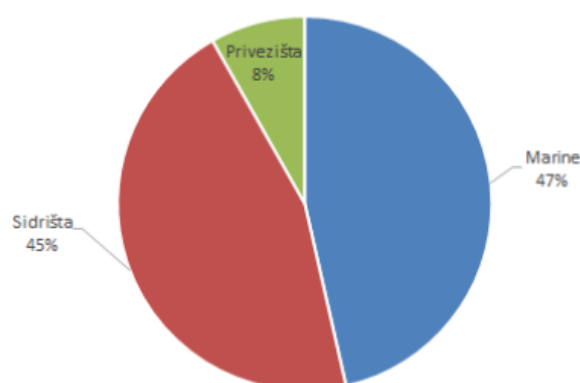


Slika 7. Nautički charter-promet od 2013. godine do 2021.

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2020.

„Tijekom posljednje pred pandemijske godine (2019.) nautički charter bilježi 538 tisuća dolazaka i 3,56 milijuna noćenja, što je u tadašnjim okolnostima predstavljalo 2,7% komercijalnih dolazaka te 3,7% komercijalnih noćenja na razini države. U pandemiji promet nautičkog čartera doživljava pad, iako manji od prosjeka za sve vrste smještajnih kapaciteta zajedno te u 2021. dostiže već 87% prometa iz 2019. (uspješniji su bili jedino kampovi koji su u 2021. dosegli 90% pred pandemijske razine prometa). Istovremeno, nautički charter zadržao je u kontinuitetu stabilan udjel u ukupnom komercijalom prometu na nacionalnoj razini (dok su kod drugih vrsta smještaja zabilježene značajne pozitivne i negativne fluktuacije)“ (Hrvatska turistička zajednica, 2020.).

Luke nautičkog turizma prema vrstama - 2021. godina

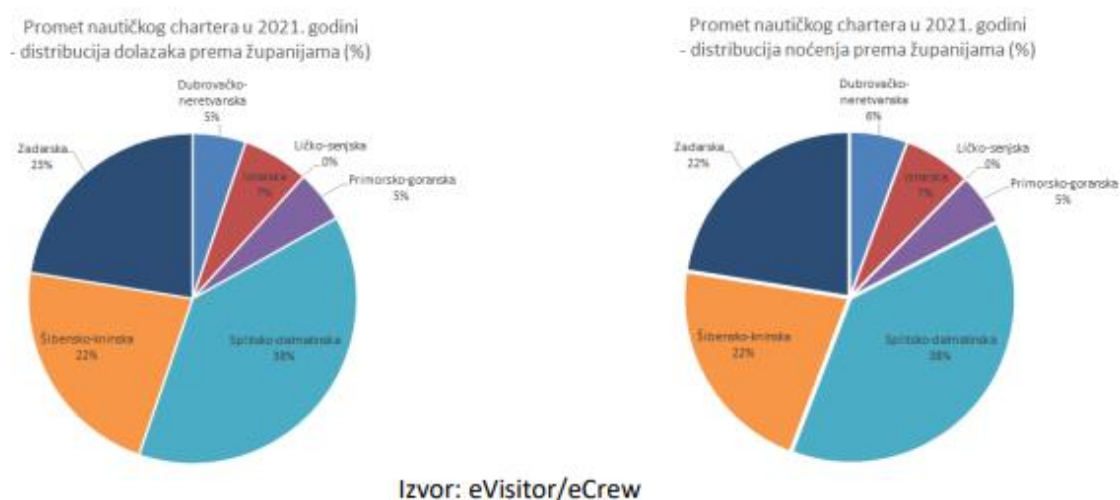


Slika 8. Luke nautičkog turizma prema vrstama za 2021. godinu

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2022.

Prateći podatke prikupljene za 2021. godinu, najveći udio čine marine sa 47%, sidrišta tek nešto manje sa 45% te najmanje privezišta, čineći samo 8%.

U nastavku na dva usporedna grafikona prikazana je struktura noćenja i struktura dolazaka u nautičkom charteru tijekom 2021. godine, od čega je najposjećenija bila Splitsko-dalmatinska županija, a nakon nje Zadarska pa Šibensko-kninska.



Slika 9. Prostorna i sezonalna distribucija prometa u nautičkom charteru 2021. godine

Izvor: Hrvatska turistička zajednica, 2020.

„Prilikom tumačenja pokazatelja o turističkom prometu ostvarenom u segmentu nautičkog chartera, potrebno je imati u vidu kako isti reflektira strukturu iskazanu prema lukama ukrcaja.

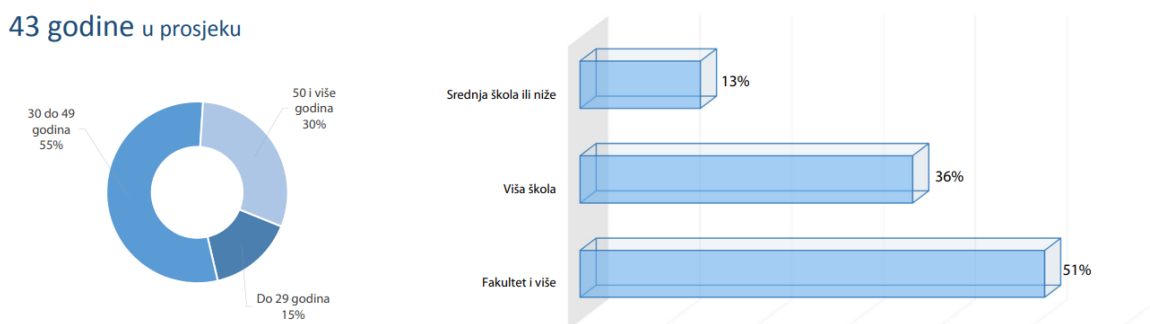
Promet za svako registrirano putovanje pripisuje se luci ukrcaja, s obzirom da još uvijek nije uspostavljena metodologija dinamičkog praćenja kretanja brodova, koji bi reflektirao stvarnu prostornu dinamiku odvijanja svakog pojedinog putovanja. Usporedi li se predpandemijska sezonalna distribucija ukupnog turističkog prometa na nacionalnoj razini sa sezonalnom distribucijom nautičkog chartera, razvidno je kako je kod nautičkog chartera fokus na vrhunac sezone (srpanj i kolovoz) bio manji nego li je to slučaj sa kampovima i objektima obiteljskog smještaja (ali veći nego li kod hotela). Istovremeno, udjel predsezone i posezone bio je veći nego li je to slučaj sa sveukupnim prometom. Kod mjeseci rane predsezone i kasne posezone (siječanj-ožujak te studeni prosinac) u segmentu nautičkog chartera gotovo da nema prometa, tako da je u navedenom razdoblju rezultat bio lošiji od sveukupnog prosjeka.“ (Hrvatska turistička zajednica, 2020.).

Tijekom nekoliko posljednjih godina nautički turizam se pozicionirao kao globalno relevantna pojava s čvrsto definiranim smjericama i ciljevima za smanjenje sezonalnosti te pozicioniranja Hrvatske kao prepoznatljive poželjne destinacije u cijelom svijetu. Iako je poznato da nautički charter ne može funkcionirati bez povoljnijih vremenskih uvjeta, kao što je ljetni period između svibnja i listopada, ipak se može pohvaliti s obzirom na nepredvidljivu situaciju s pandemijom, s obzirom da nije bio jednako pogođen koliko i ostali oblici turizma. Sve u svemu, može se potvrditi da uvelike pridonosi promociji prirodnih ljepota Hrvatske te da donosi više povoljnih posljedica nego negativnih učinaka.

7. KVALITATIVNI POKAZATELJI RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Na temelju prikupljanja i analize podataka poanta je obuhvatiti cjelokupnu turističku potražnju te definirati motive i čimbenike putovanja kako bi se jasno definirale prednosti i nedostaci hrvatskog nautičkog turizma. Kvalitativnim istraživanjem nautičkog turizma u Hrvatskoj pod nazivom „Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj“ bavi se TOMAS NAUTIKA Jahting, koje se provodi svakih 5 godina, tijekom koje se prikupljaju podaci o nautičkom turizmu tijekom cijele turističke sezone uzduž cjelokupne hrvatske obale. Kvalitativni pokazatelji rasta i razvoja nautičkog turizma su podaci o plovilu i o ispitaniku, motiv dolaska/odlaska na putovanje, trajanje boravka u zemlji i u posjećenoj marini te način dolaska u zemlju.

Sociodemografski kvalitativni čimbenik odnosi se na društveni status ispitanika, njegovu dob i spol, stupanj obrazovanja te prosječna mjesečna primanja.

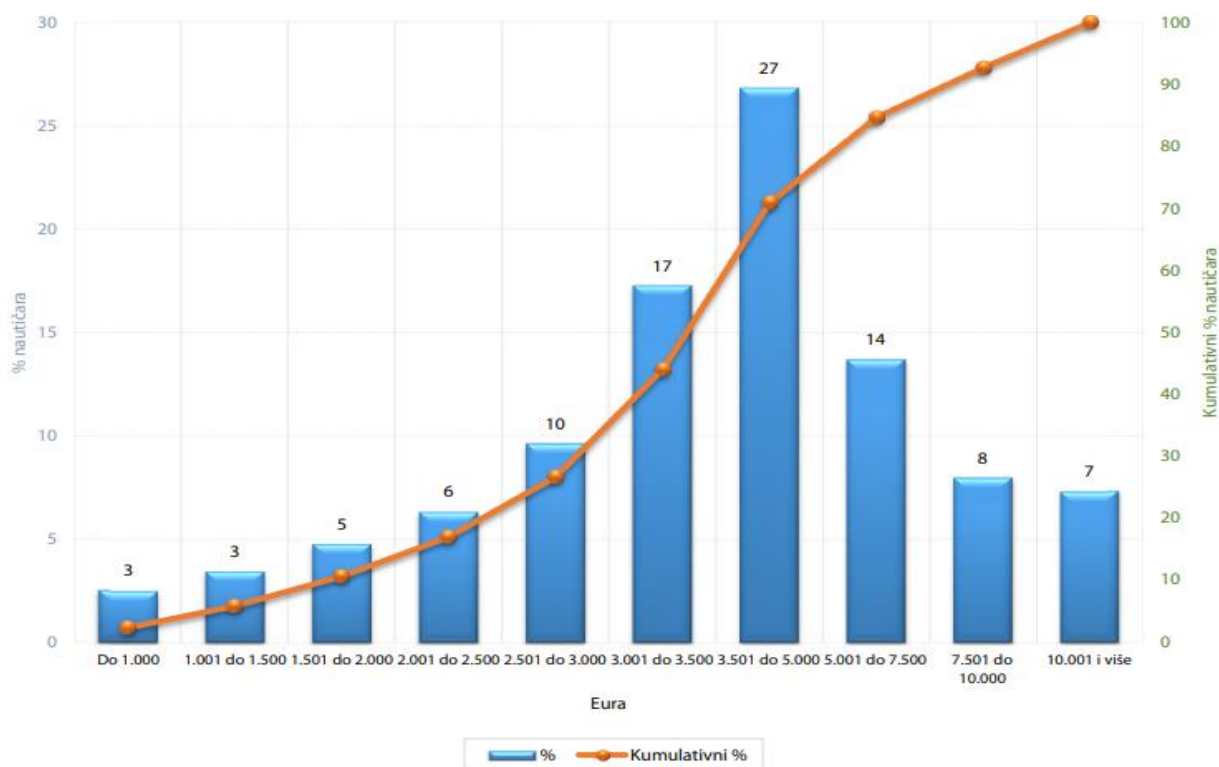


Slika 10. Sociodemografska struktura nautičara u hrvatskim marinama

Izvor: Ministarstvo turizma, 2017.





Iz grafikona iznad vidljivo je kako najveći dio sociodemografskog profila nautičara koji prikazuje stupanj obrazovanja nautičara koji borave u hrvatskim marinama posjeduje fakultetsko obrazovanje, a oni ukupno čine preko polovice nautičara. Nakon njih u strukturi gostiju slijede turisti sa završenom višom školom, a najmanje je onih turista nautičara koji imaju završenu srednju ili samo osnovnu školu. Po pitanju godina, prosječna dob je između 30 i 49 godina te oni čine većinu nautičara, točnije 55%.

Nautički turizam može se na neki način smatrati luksuznim turizmom zbog visokih troškova i ulaganja koje on zahtijeva. U prilog tome ide i činjenica da 56% turista nautičara ima mjesečna primanja veća od 3.500 eura što je prikazano na grafikonu u nastavku, a usporedbe s ranijim godinama govore kako udio nautičara s većim primanjima iz godine u godinu raste.



Slika 11. Prosječna primanja nautičara koji posjećuju hrvatsku obalu

Izvor: Ministarstvo turizma, 2017.

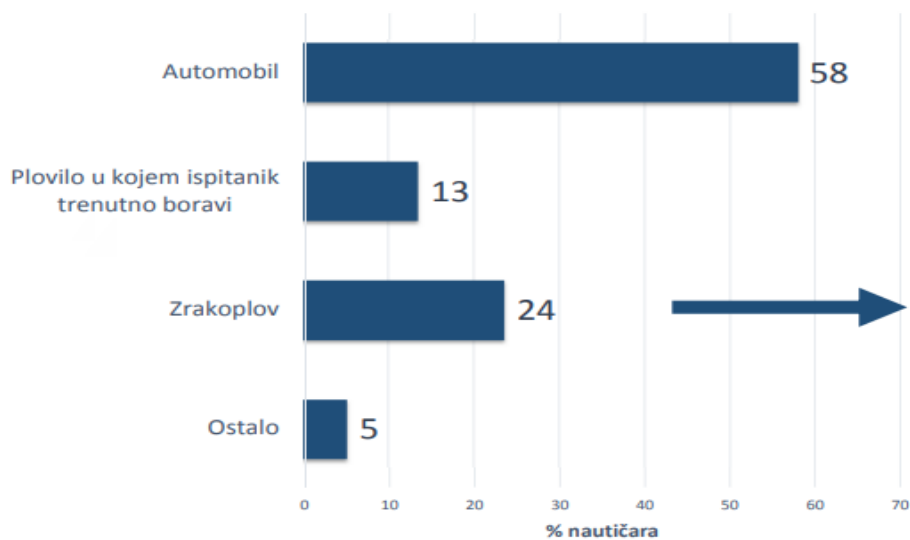
	 Ukupno	 Čarter	 'Vlasnici'	 Stacionarni gosti (2017.)
	%	%	%	%
Prvi posjet	32	40	18	33
Drugi posjet	18	20	15	17
3 do 5 posjeta	23	22	26	23
6 i više posjeta	27	18	41	27

Slika 12. Učestalost dolaska u Hrvatsku

Izvor: Ministarstvo turizma, 2017.

Po pitanju učestalosti dolazaka, najviše novih charter gostiju čine posjetitelji iz Nizozemske, Rusije, Švedske i Francuske, dok oni koji posjećuju Hrvatsku svake godine čine gosti iz Slovenije, Austrije, Češke, Njemačke i Slovačke. Vlasnici plovila koji se svake godine vjerno vraćaju u hrvatske marine dolaze iz Slovenije, Austrije, Njemačke i Italije. U 2017. godini od ukupnog broja gostiju njih 32% prvi je puta izabralo hrvatske marine kao svoje destinacije, njih 18% izabralo je Hrvatsku po drugi puta dok je 50% njih ovdje bilo više od 3 puta. Onih koji iznajmljuju charter čak je 40% bilo u Hrvatskoj po prvi put dok su ostali charter gosti već barem jednom boravili u

hrvatskim marinama. Od strukture gostiju koju čine vlasnici plovila njih 18% prvi je puta 2017. godine posjetilo Hrvatsku kako je i prikazano na prethodnom grafikonu.



Slika 13. Prijetvozno sredstvo do polazne luke u Hrvatskoj

Izvor: Ministarstvo turizma, 2017.

Sve više 'čarteraša' dolazi zrakoplovom, što je vidljivo iz povećanja od 10% kroz pet godina. Najpopularniji oblik dolaska još uvijek je automobil, dok je na drugom mjestu zrakoplovom, specifično od čega 64% preferira usluge niskobudžetnih avio prijevoznika (Ministarstvo Turizma, 2018.).

8. USPOREDBA RAZLIČITIH LUČKIH PRISTOJBI U HRVATSKOJ

Ovisno o karakteru luke i njihovom načinu upravljanja, u Republici Hrvatskoj lučke uprave se dijele na županijske i državne. U Republici Hrvatskoj trenutno postoje 22 županijske lučke uprave koje svoje prihode ostvaruju pomoću pristojba za vez, za upotrebu obale te plaćanje ležarine i 6 državnih lučkih uprava – u Rijeci, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Pločama i Zadru. S obzirom da je naglasak na održivom razvoju nautičkog turizma, u nastavku ovog poglavlja uspoređene su lučke uprave Zadra, Korčule i Dubrovnika s naglaskom na plovila kružnih putovanja kako bi se definirali načini implementiranja strategije održivog razvoja. Razlog zašto su izabrane ove tri luke je u tome što lučka uprava grada Zadra nekoliko posljednjih godina neumorno radi na tome da se pozicionira kao destinacija koja prihvaća kruzere. Lučka uprava Dubrovnik jedna je od najvećih luka na Mediteranu po pitanju kružnih putovanja, a zbog velikog kapaciteta posjećenosti svake ljetne sezone primorana je ograničiti broj posjetitelja kako bi smanjila utjecaje sezonalnosti i zaštitila svoju infrastrukturu i lokalno stanovništvo od utjecaja masovnog turizma. Naposljetku, lučka uprava Korčula županijska je lučka uprava i jedna od rijetkih koja nudi prihvat plovila za kružna putovanja, ali njezina se politika poslovanja razlikuje od prethodne dvije.

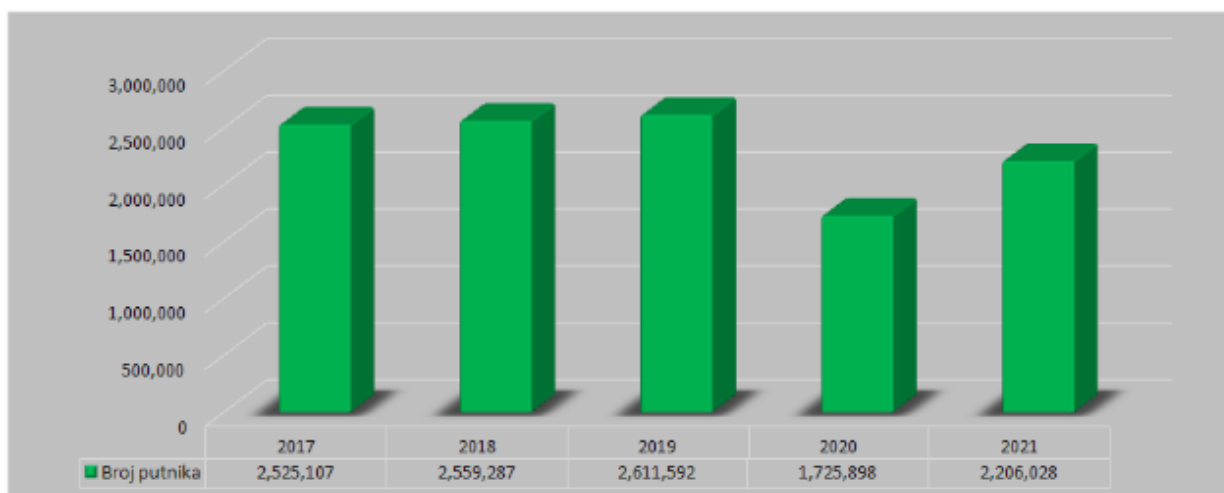
Lučka uprava Zadar

S obzirom na svoju trgovačku vezu, nacionalni i međunarodni promet koji se obavlja s Italijom, luke Gaženica i Zadar u posljednjih nekoliko godina bilježe sve veći broj posjetitelja s kružnih putovanja. Luka Gaženica pozicionirala se tek nekoliko kilometara od centra grada, a direktno je povezana s A1 autocestom koja omogućava kvalitetnu prometnu povezanost, zadovoljavajući jedan od odlučujućih čimbenika kada je u pitanju kvalitetno i strukturirano planiranje izgradnje luke koja pruža obećavajući potencijal za razvoj. Zadar, smješten između Venecije i Dubrovnika, predstavlja važno prometno središte, kroz koje unutar godinu dana prođe nešto više od 2,4 milijuna posjetitelja i 350 tisuća vozila, dok se u samom okruženju Zadra nalazi desetak modernih marina koje nude više od 7 500 vezova (Lučka uprava Zadar, 2023.).

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Broj putnika	2,525,107	2,559,287	2,611,592	1,725,898	2,206,028
Broj vozila	437,437	465,335	491,953	416,047	527,439

Tablica 1. Ukupni broj putnika i vozila za period 2017.-2021.

Izvor: Lučka uprava Zadar, 2023.



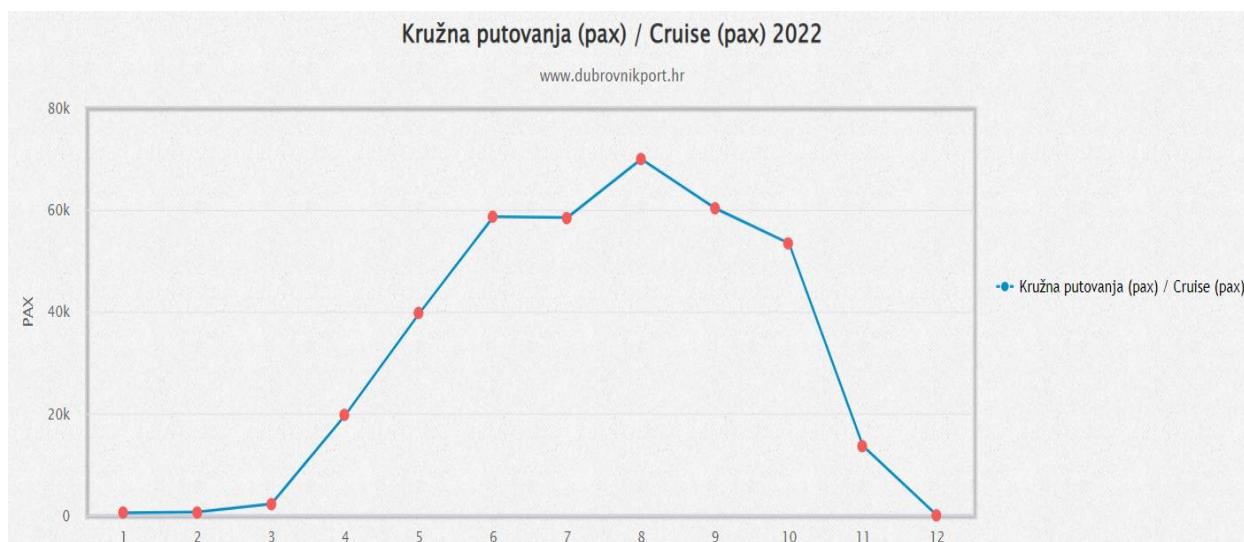
Grafikon 1. Ukupni promet vozila i putnika za period od 2017.-2021.

Izvor: Lučka uprava Zadar, 2023.

Kao što je vidljivo iz tablice, najveći broj putnika zabilježen je 2019. godine, neposredno prije pandemije, zbog čega je očekivano da brojke padaju 2020. godine. Međutim, vidljiv je oporavak 2021. godine, od čega se očekuje da će brojke samo rasti. Na web stranici dostupni su i svi statistički podaci o prijevozu tereta, vozila i putnika kroz narednih nekoliko godina. Po pitanju održivog razvoja, lučka uprava Zadar ima posebnu kategoriju 'Briga za okoliš i klimu' gdje je istaknuto kako sve luka Gaženica i luka Zadar posluju na način kako bi smanjili emisiju stakleničkih plinova te oblikovali održivi prometni sustav. Neki od navedenih načina su mogućnost punjenja ukapljenog prirodnog plina koji smanjuju emisiju CO2 plina te se sve više prijevoznih sredstava prebacuje na električne pogone.

Lučka uprava Dubrovnik

Kao što je već navedeno, lučka uprava Dubrovnik posljednjih nekoliko godina pokušava ograničiti broj putnika koji dolaze s kruzera ili s bilo kojih drugih plovila za kružna putovanja. Cilj ograničenja je limitirati broj gostiju na 8 tisuća ulaza u grad dnevno. Ograničavanje broja putnika na brodovima za kružna putovanja u destinacijama kao što je Dubrovnik i više je nego potrebno kako bi se uspostavio održivi razvoj nautičkog turizma u destinaciji jer su brodovi za kružna putovanja često veliki zagađivači okoliša, a i infrastruktura destinacije teško može podnijeti toliku frekvenciju gostiju u tako malom vremenskom periodu.



Slika 14. Ostvareni broj posjetitelja kružnih putovanja u Dubrovniku 2022. godine

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik, 2023.

Po vidljivom grafikonu iznad najveći broj posjetitelja izražen je u kolovozu, s točnim brojem od 69 949 posjetitelja u tom mjesecu, čineći to otprilike nešto više od 2 250 posjetitelja dnevno u tom mjesecu. Po grafikonu je također vidljiva izražena sezonalnost koja je primarni problem Dubrovnika tijekom ljetnih mjeseci, s obzirom da je najveći promet izražen između lipnja i rujna, dok tijekom ostalih mjeseci postoje velike oscilacije. Lučka uprava Dubrovnika također ima detaljno razrađen cjenik pristojbi za brodove na kružnim putovanjima – za domaće posjetitelje iz Dubrovnika postoje cijene formirane s najvećim popustom, za posjetitelje koji dolaze iz drugih dijelova Hrvatske nešto manji popust te najmanji popust za strane posjetitelje. Također su prisutni popusti od 1. studenog do 1. svibnja i to 30% od ukupne cijene, a popust se daje i za zadržavanje broda u luci dulje od 12 sati i to od 20%. Također su definirane i pristojbe za otkazivanje rezervacije dolaska, a one se naplaćuju jer uslijed velike potražnje za Dubrovnikom Lučka uprava je prisiljena odbijati ponude velikih mega – brodova.

Lučka uprava Korčula

Lučka uprava Korčula osnovana je u travnju 2007. godine, a nastale je razduživanjem zajedničke lučke uprave Dubrovačko – neretvanske. Odluku o razduživanju donijelo je tadašnje županijsko poglavarstvo, a potvrdila županijska skupština Dubrovačko – neretvanske županije. Tijela Županijske lučke uprave su peteročlano Upravno vijeće te ravnatelj (Port Korčula, 2023.).

BRODOVI NA KRUŽNIM PUTOVANJIMA (međunarodna plovidba)		
STAVKA	OSNOVA	IZNOS (EUR)
	BRT-dg BRT-gg	
	do 4000	451,34
	od 4001 do 6000	0,12
	od 6001 do 10000	0,11
	od 10001 do 15000	0,11
	od 15001 do 20000	0,10
	od 20001 do 25000	0,10
	od 25001 do 30000	0,10
	od 30001 do 35000	0,09
	od 35001 do 40000	0,09
	od 40001 do 50000	0,08
	od 50001 do 60000	0,08
	od 60001 do 70000	0,08
	od 70001 do 80000	0,07
	od 80001 do 90000	0,07
	od 90001 do-----	0,07
Brodovi na sidrištu	50% pristojbe po BRT za brodove uz obalu +100% pristojbe po osnovi putnik	
Pristojba za upotrebu obale po osnovi putnik		
Po putniku u tranzitu	putnik	0,86
Po ukrcajom / iskrcanom putniku	putnik	2,07
Pristojba za upotrebu obale po osnovi članova posade		
Izmjena posade	50% tarife po ukrcajom/iskrcanom putniku	

Slika 15. Pristojbe za upotrebu obale brodovima za kružna putovanja

Izvor: Port Korčula, 2023.

Luka Korčula jedna je od rijetkih županijskih luka u koju uplovljavaju brodovi za kružna putovanja, a zbog svojih prirodnih obilježja može prihvatiti brodove veće i od 90 000 bruto tonaže. Misija Županijske lučke uprave Korčula je razvoj pomorskog dobra i lučkog područja na siguran, koordiniran i ekološki prihvatljiv način, a sve u svrhu kako bi se osigurala najveća moguća učinkovitost i pogodnost brodarima te se omogućio optimalan rast poslovanja, razvoj tehnologije, ulaganja, razvoja turističkog i gospodarskog potencijala regije, kvalitetan odnos sa zaposlenicima i poboljšanje sveukupne kvalitete života. (Port Korčula, 2023.).

Lučke uprave Korčula, Zadar i Dubrovnik imaju različite pristupe nautičkom turizmu. Za razliku od Zadra i Dubrovnika, Korčula je županijska luka i ne predstavlja toliko traženu destinaciju za brodove na kružnim putovanjima pa njezino poslovanje nije u potpunosti prilagođeno međunarodnom prometu, već je naglasak stavljen za domaći promet. Luka Zadar u posljednjih nekoliko godina ulaže velika sredstva kako bi se nametnula kao jedna od vodećih luka za brodove na kružnim putovanjima i jedina je luka na hrvatskom dijelu Jadrana koja ima

potencijal postati „Home port“ za kruzere što bi stvaralo velike multiplikativne efekte za cijelu zadarsku regiju, te ponosno ističe svoje dugoročne ciljeve kako bi pomogli u zaštiti i očuvanju okoliša. Dubrovnik kao najposjećenija destinacija za kruzere na Jadranu jedina se suočava s problematikom održivog razvoja svog nautičkog turizma. Iako se s ekonomske strane čini da je nerealno odbijati upite velikih – mega brodova i ograničavati broj putnika, dugoročno to znači stabilan napredak Dubrovnika koji je u potpunosti ovisan o turizmu.

9. ASPEKTI ODRŽIVOG RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U RH

Kada je riječ o gospodarskoj održivosti ona se temelji na zdravom i ekonomski održivom razvitku koji omogućava ispravno upravljanje prirodnim resursima, ali na takav način da se razmišlja o tome što se ostavlja budućim generacijama u nasljeđe. Kriteriji održivog razvoja zasnivaju se na međusobnoj umreženosti svih ekonomskih, društvenih i sociokulturnih elemenata koji imaju utjecaj na razvitak nautičkog turizma. Kod turizma općenito najvažniji elementi održivog razvoja predstavljaju ljudi koji svojim postupcima direktno ili indirektno mogu utjecati na održivost. Kako bi se nautički turizam razvijao na ispravan i održiv način potrebno je osigurati neprekidne koristi lokalnom stanovništvu i okolišu u kojem se nalaze, ali bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da ostvaruju kontinuirane koristi. Kada je riječ o ekološkim čimbenicima koji imaju utjecaj na nautički turizam važno je istaknuti kako je ekološka održivost zapravo usklađenost resursa, biološke raznolikosti i ekoloških procesa. Iznimno je važno da luke nautičkog turizma ispune očekivanja posjetitelja, ali da dugoročno ne narušavaju kvalitetu okoliša kako bi on stajao na raspolaganju i budućim generacijama te omogućiti uvjete za daljnji razvoj nautičkog turizma. Kroz nekoliko prošlih desetljeća nautički turizam u Hrvatskoj se uglavnom razvija bez određenih strategija, a izostale su i analize lokaliteta kao i studije utjecaja na okoliš. Morska obala izrazito je osjetljiva na ljudsko djelovanje pa se s toga nastoje uvoditi razne zakonske regulative kako bi se ograničila eksploatacija prirodnih resursa. Turizam na Mediteranu sve se češće susreće s problemom prezasićenosti obale i otoka turistima uslijed provođenja politike masovnog turizma. Građenje i opremanje luka nautičkog turizma, njihovo planiranje i projektiranje nužno je sustavno provoditi kako bi se negativni utjecaji na okoliš izbjegli, a ti negativni utjecaji mogu se manifestirati kao prenapučenost obalnog područja, pretjerana komercijalizacija obalnog prostora, zagađenje akvatorija i obale, uništavanje i neovlašteno prisvajanje biološkog i povijesnog kulturnog blaga podmorja. (Kovačić, 2004.)

10. METODOLOGIJA I REZULTATI ISTRAŽIVANJA

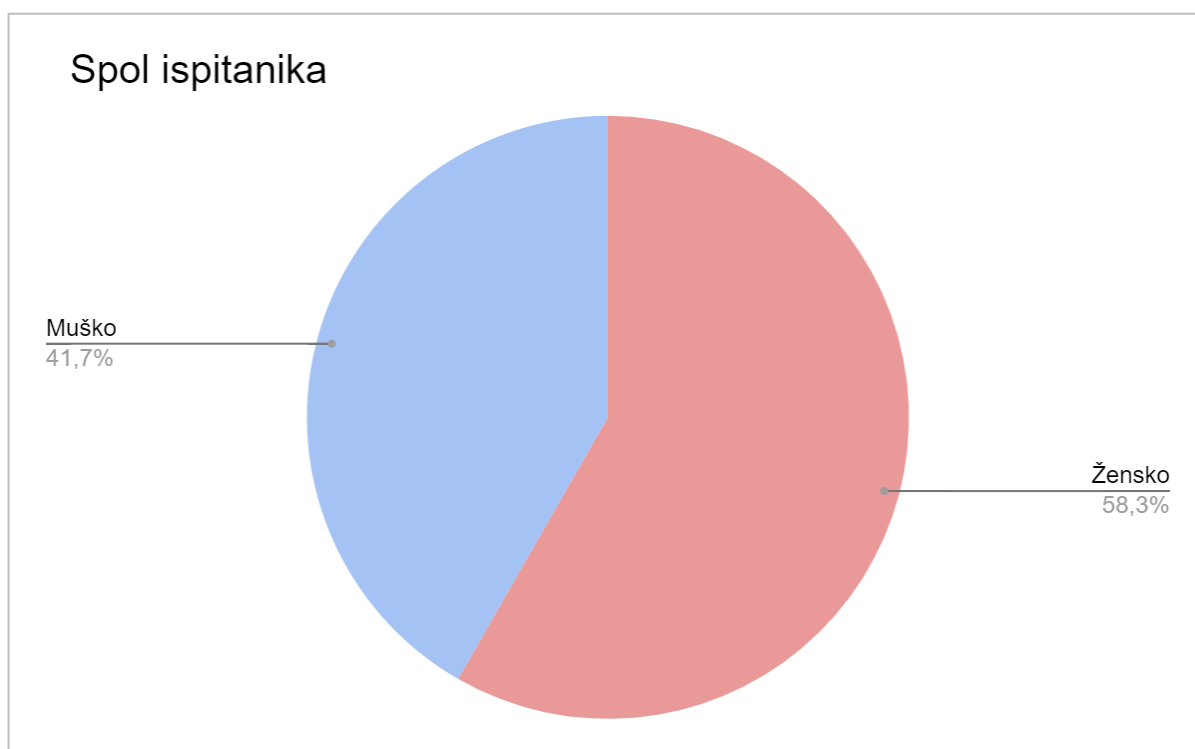
Uzimajući u obzir navedeni problem i predmet istraživanja koji su obrađeni u prvom poglavlju, odabrana metoda ispitivanja je anketno istraživanje. U tu svrhu proveden je polustrukturirani anketni upitnik koji je sastavljen od pitanja otvorenog i zatvorenog tipa te strukturiranim tablicama kojima se mjere stavovi ispitanika. Upitnik je distribuiran među ispitanicima koji se bave nautičkim turizmom aktivno ili su se njime bavili u prošlosti te osobe koje nisu nautičari. Kriterij odabira ispitanika postavljen je na način da se uspoređuje mišljenje nautičara koji su u direktnom kontaktu sa sadržajima i kapacitetima nautičkog turizma te oni koji nemaju ekstenzivno znanje u vezi nautičkog turizma, kako bi se stavovi usporedili te dobila određena objektivna slika. Ova metoda se smatra svestranom kada je u pitanju njezina primjena te se može koristiti na način da se relativno jednostavno i u relativno kratkom vremenskom roku prikupe relevantni, ali točni podaci. Isti se mogu koristiti kao reprezentativni uzorak pomoću kojih se može doći do konkretnih zaključaka. Anketa je distribuirana elektronskim putem, tj. dijeljenjem poveznice internetom Google Formsa, primarno društvenim mrežama ili direktnom komunikacijom s ispitanikom. Podaci su obrađeni deskriptivnom statistikom, pri čemu su rezultati prikazani grafički i tablično sa svrhom bolje preglednosti i jasnoće. Kako bi se istražili i izrazili stavovi ispitanika, anketa sadrži Likertovu skalu pri čemu se ispitanike traži da svaku izjavu označe s 1 – U potpunosti se ne slažem do 5 – U potpunosti se slažem. Anketa ovog istraživanja strukturirana je na način da je podijeljena na tri glavna dijela – prvi dio čine sociodemografski podaci ispitanika (dob, spol, neto mjesečna primanja, najveći završeni stupanj obrazovanja i sl.) i pitanje koje se odnosi na učestalost putovanja. Drugi dio ankete odnosi se na aktivne sudionike nautičkog turizma te zadnji dio (treći) koji je namijenjen 'laicima', odnosno onima koji ne sudjeluju u nautičkom turizmu, a sve u svrhu kako bi se dobila slika o stavu obaju grupnih skupina o stvarnoj situaciji.

Anketa je kreirana u Google Forms format serveru za jednostavniju distribuciju te se sastoji od trideset i dva pitanja, uključujući i obavezno prvo pitanje koje od sudionika zahtjeva da pristanu na to da će se njihovi prikupljeni podaci obraditi i koristiti u svrhe istraživanja i objave diplomskog rada. Online kanali koji su korišteni za distribuciju ankete su Whatsapp aplikacija te distribucija upitnika kroz poslovanje marina u Splitu i Trogiru sa svrhom prikupljanja odgovora direktno od nautičara koji tamo borave ili koriste njihove usluge. Podaci istraživanja u potpunosti su anonimni i automatski prikupljeni u razdoblju između 8. ožujka do 12. ožujka, a obrađeni su u Google Sheets softveru te su detaljno i grafički prikazani u nastavku statističkim pokazateljima te tablicama i grafikonima. Ukupan broj ispitanika koji su sudjelovali u istraživanju jest 163 te su svi prikupljeni

podaci uzeti u obzir pri analizi. Za analizu je korištena deskriptivna statistička metoda te je za testiranje hipoteze korišten χ^2 test.

10.1. Rezultati istraživanja

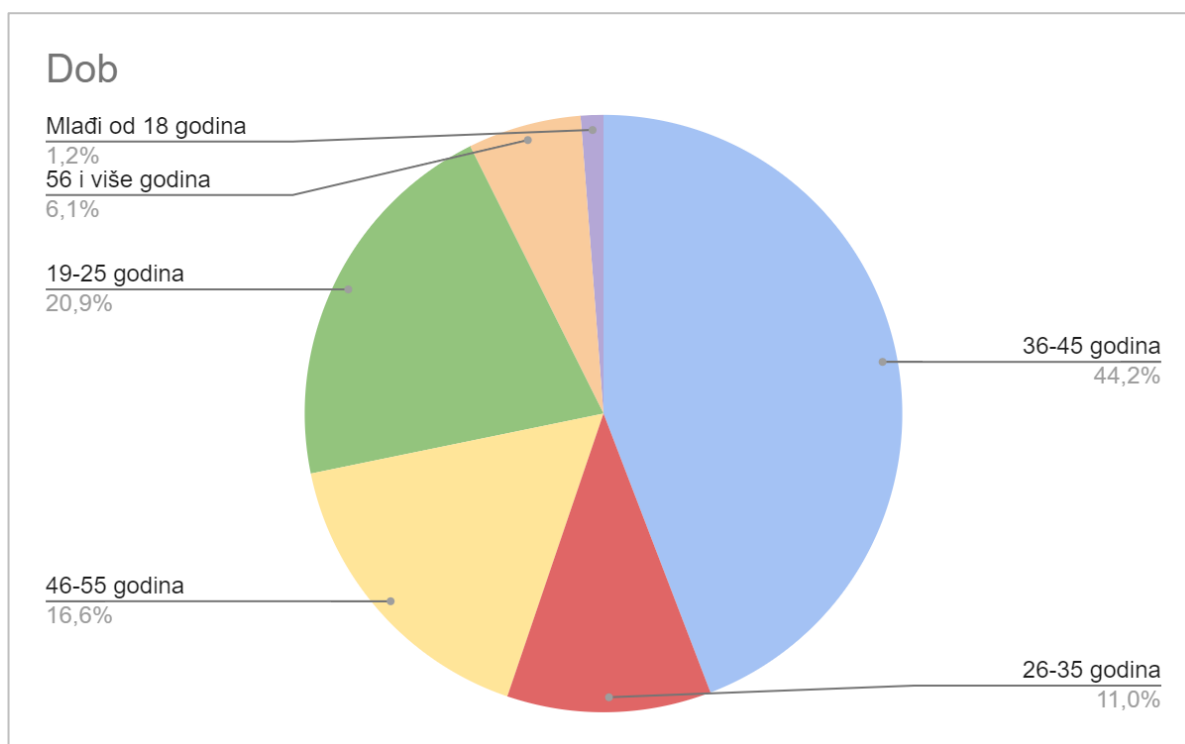
Kao što je već navedeno, 163 osobe sudjelovale su u istraživanju, od čega se dio upitnika odnosio na nautičare koji se već određeno vrijeme bave nautičkim turizmom te od ispitanika koji nisu sudionici nautičkog turizma. Prikupljeni podaci obrađeni su kroz tri kategorije: prva prikazuje sociodemografske karakteristike ispitanika, nakon čega su obrađeni podaci prikupljeni od strane nautičara, te na posljepku prikupljeni odgovori od strane ispitanika koji ne sudjeluju u nautici.



Grafikon 2. Spol ispitanika

Izvor: obrada autorice

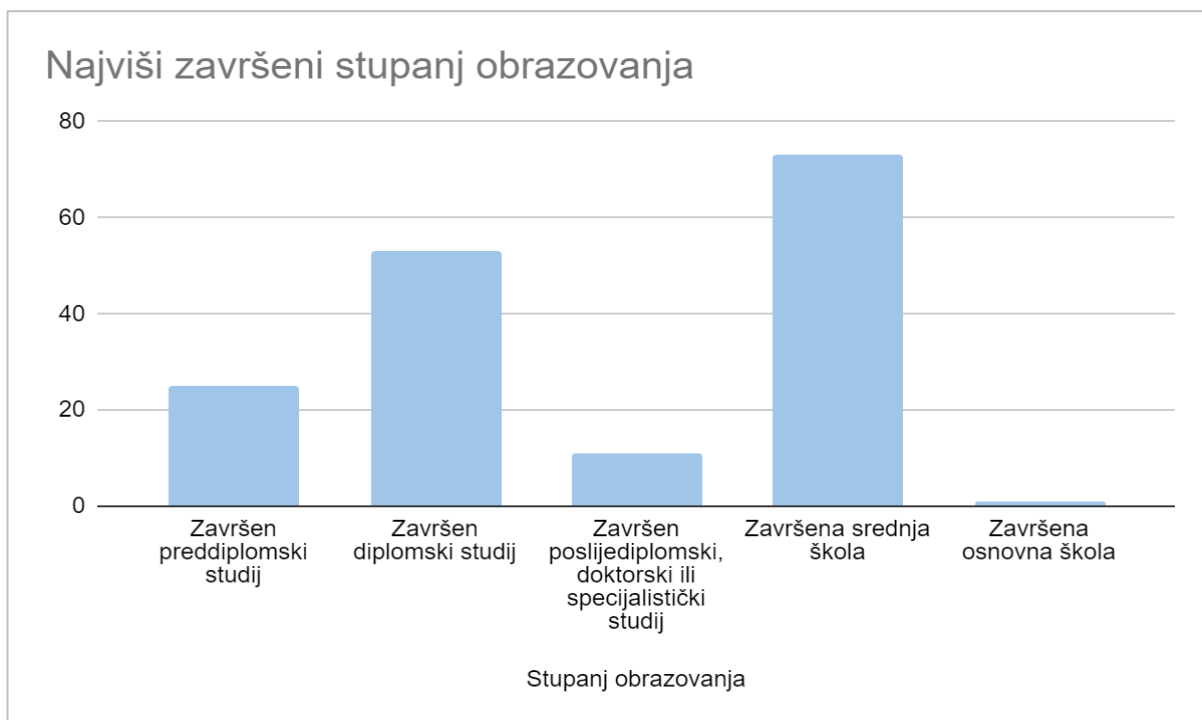
Spolna struktura ispitanika pokazuje kako je više ispitanika ženskog spola sudjelovala u istraživanju. 58,3% ispitanika se izjasnilo kao žene, odnosno njih 95. Muških ispitanika bilo je 68 odnosno 41,7%.



Grafikon 3. Dob ispitanika

Izvor: obrada autorice

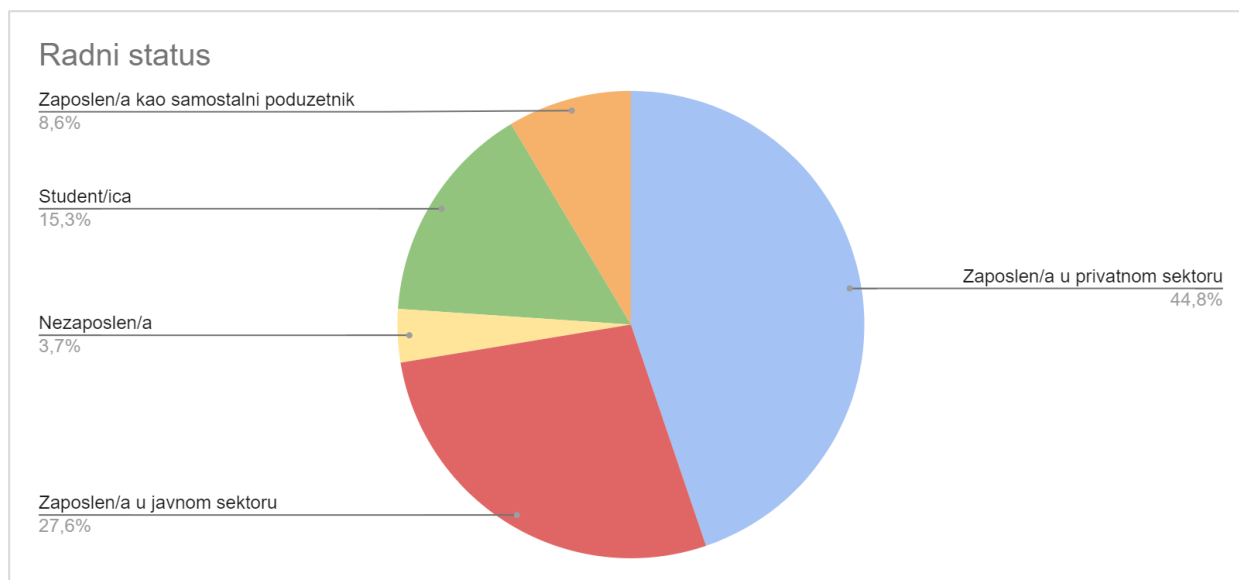
Dobne skupine za ispitanike podijeljene su u šest kategorija: mlađi od 18 godina, oni između 19 i 25 godina, između 26 i 35 godina, 36 i 45 godina, 46 i 55 godina te oni stariji od 56 godina. Najveći postotak ispitanika od 44,2% pripada dobnoj skupini između 36 i 45 godina, dok je najmanje ispitanika mlađih od 18 godina (1,2%), što se može očekivati s obzirom da je zakonom zabranjeno upravljanje plovnicama i motornim vozilima onima mlađim od 18 godina. Iduća najzastupljenija dobna skupina, točnije 20,9% su oni između 19 i 25 godina, za koje bi se dalo zaključiti da se više ubrajaju ispitanike koji nisu nautičari nužno s obzirom na financijske izdatke i odgovornost koja dolazi s korištenjem i posjedovanjem vlastitih plovila.



Grafikon 4. Najviši završeni stupanj obrazovanja ispitanika

Izvor: obrada autorice

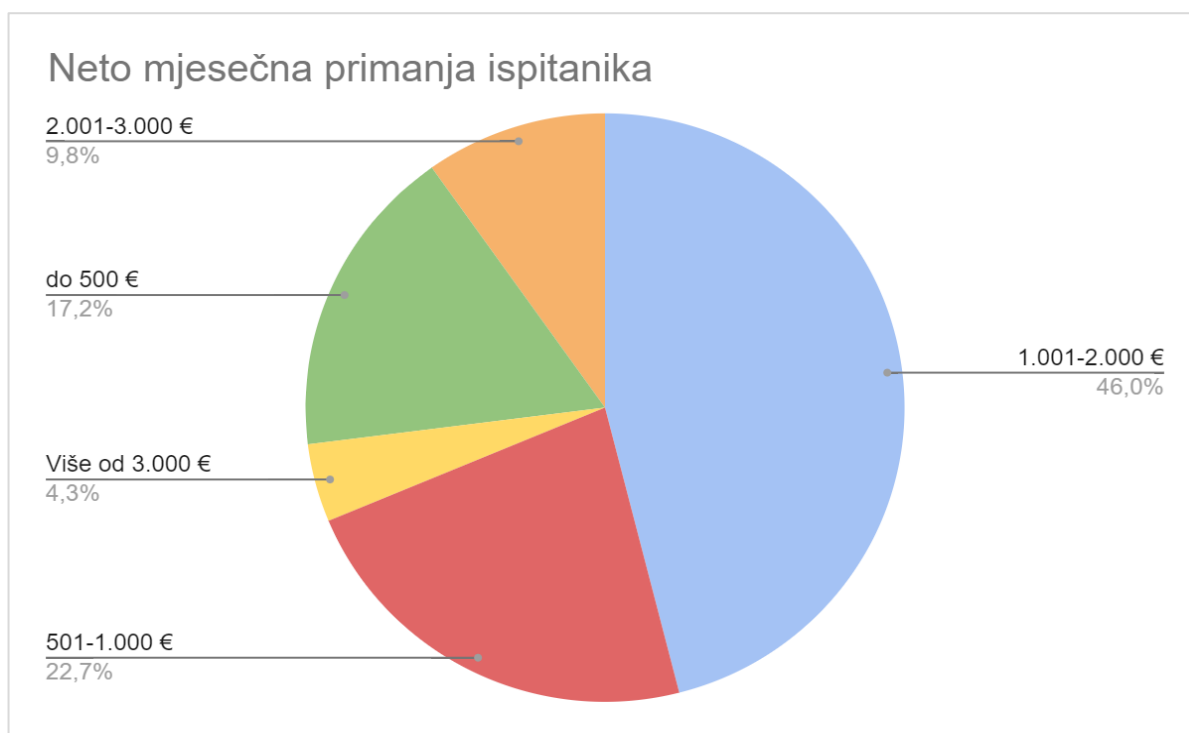
Iz obrazovne strukture ispitanika može se uvidjeti kako većina ispitanika, odnosno 44,8%, ima završenu srednju školu ili diplomski studij, točnije njih 32,5%. Prateći podatke iz dobne skupine, logički bi se moglo zaključiti kako većina ispitanika ima završen preddiplomski ili diplomski studij s obzirom da je najveći broj ispitanika pripadao skupini između 36 i 45 godina, ostavljajući im dovoljno vremena da završe fakultetske obveze. Završetak samo osnovne škole moga bi se povezati uz onog jednog ispitanika koji je mlađi od 18 godina te su velike mogućnosti da trenutno pohađa srednju školu ili tek započinje svoje fakultetsko obrazovanje.



Grafikon 5. Radni status ispitanika

Izvor: obrada autorice

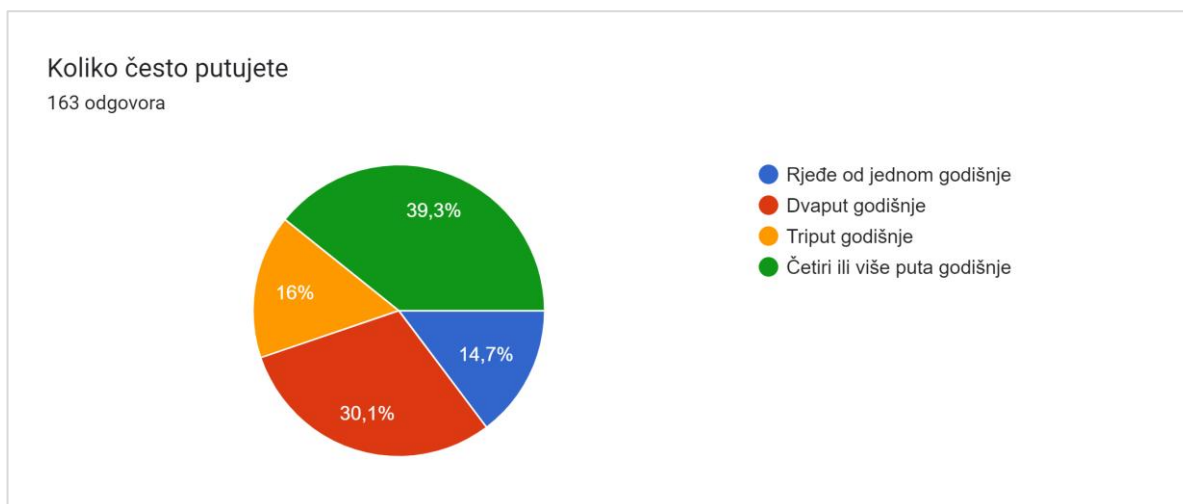
Iz grafa iznad vidljivo je da je najveći udio ispitanika (44,8%) zaposlen u privatnom sektoru, dok je najmanje ispitanika nezaposleno, odnosno 3,7%. Iduća najbrojnija skupina od 27,6% svih ispitanika je zaposlena u državnom ili javnom sektoru te je nešto više od 15% ispitanika još uvijek redoviti ili izvanredni student na fakultetu. Samostalnih poduzetnika ima tek nešto više od nezaposlenih iz čega bi se moglo zaključiti da bi ovakva manjima mogla pripadati u skupinu koja se ne bavi nautikom ili nije ljubitelj nautike, a čije bi se mišljenje moglo pokazati objektivnim pri usporedbi mišljenja izraženih od strane nautičara i ljubitelja nautike. S obzirom na prijašnji graf koji prikazuje radni status ispitanika, također bi se moglo doći do zaključka da ispitanici koji zarađuju najviše na mjesečnoj bazi spadaju u skupinu samostalnih poduzetnika, zbog čega raspolažu s dovoljno financijski resursa koje zahtijeva nautički turizam te dovoljno slobodnog vremena koje je potrebno za sudjelovanje u nautičkom turizmu, zbog čega bi si mogli dopustiti nekoliko slobodnih dana u komadu za posjet drugoj državi vlastitim plovilom ili posjeti nekom nautičkom sajmu.



Grafikon 6. Neto mjesečna primanja ispitanika

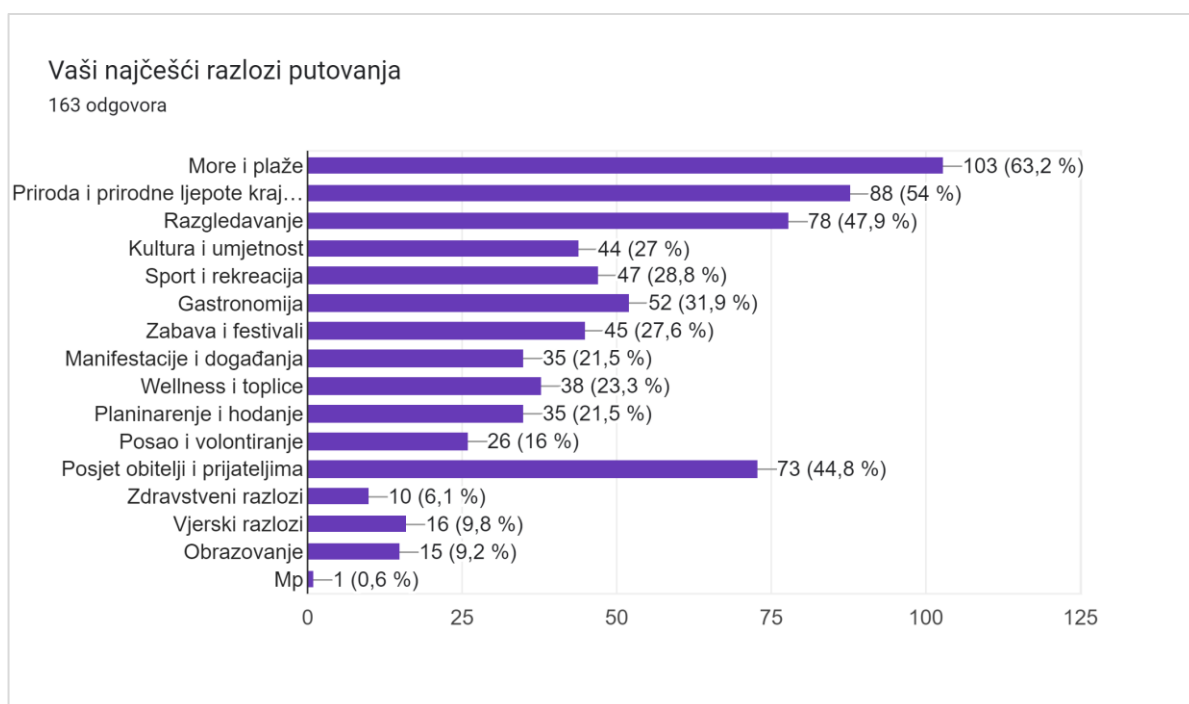
Izvor: obrada autorice

Promatrajući graf o prosječnim neto primanjima ispitanika, vidljivo je da postoji relativno velika razlika u mjesečnim prihodima – najveći udio ispitanika, nešto manje od polovice, 46% zarađuje između 1.000 i 2.000€ na mjesečnoj bazi, dok skoro polovica tog postotka zarađuje između 500 i 1000€ manje u istom vremenskom razdoblju. Ispitanici koji su označili da zarađuju do 500€ mjesečno mogli bi većinski biti studenti i oni ispitanici koji vjerojatno tek ulaze u poslovni svijet ili rade povremeno kako bi si osigurali džeparac te su većinski sufinancirani od strane članova obitelji ili slično. Najmanji udio ispitanika, samo 4,3% zarađuje više od 3.000€ mjesečno, te se može zaključiti da su ti ispitanici oni koji su već iskusni nautičari ili barem posjeduju vlastito plovilo.



Grafikon 7. Učestalost putovanja ispitanika

Izvor: obrada autorice



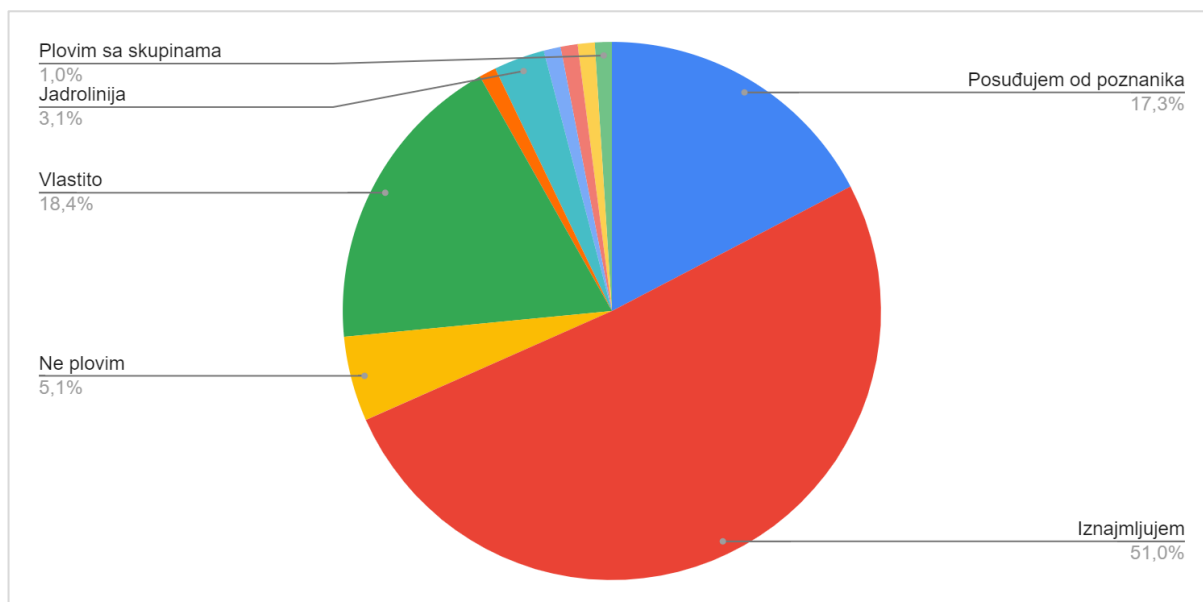
Grafikon 8. Motivi putovanja

Izvor: obrada autorice

Kako bi ustanovili jesu li ispitanici povezani s nautikom ili ne te općenito s turizmom, ispitanici su zamoljeni da navedu koliko često putuju te koji su im primarni motivi putovanja. Iz prvog grafa iznad vidljivo je da čak najveća skupina, odnosno 39,3% ispitanika putuje četiri ili više puta godišnje, dok tek nešto manje, točnije 30,1% putuje dvaput godišnje. To se može povezati uz grupe ispitanika koji su izjavili da zarađuju između 1.000 i 2.000 eura te bi se dalo zaključiti da ta putovanja nisu uvijek nacionalna, već domaća. Uzevši u obzir da su svi ispitanici koji su sudjelovali u istraživanju iz Hrvatske, a najpopularniji motiv putovanja jest more i plaže, koje je

označilo čak 63,2% ispitanika, dolazi se do zaključka da većina ispitanika posjećuje hrvatsku obalu i more te putuju izvan svog domicilnog mjesta kako bi posjetili druge domaće gradove i vrlo vjerojatno, otoke i otočiće. Isto tako, drugi i treći najpopularniji motivi putovanja s nešto više od 50% čini priroda i prirodne ljepote krajolika, za koje je navedeno u prethodnim poglavljima da čine osnovnu podlogu za razvoj nautičkog turizma. Međutim, nije nužno za zaključiti da se to odnosi čisto na prirodne ljepote poput mora i plaža, već se može odnositi i na planinska područja te samo estetiku područja koje se posjećuje. Samo 14,7% ispitanika putuje rjeđe od jednom godišnje, što se može povezati uz grupnu skupinu ljudi koji su izjavili da su studenti te za one koji zarađuju između 500 i 1.000 eura mjesečno.

Iduća kategorija pitanja namijenjena je nautičarima i ljubiteljima nautike, kao i onima koji se povremeno ili redovito bave nautikom. Pitanja nisu bila obavezna za odgovor za sve ispitanike već su primarno bila namijenjena ispitanicima koji se aktivno bave nautikom.

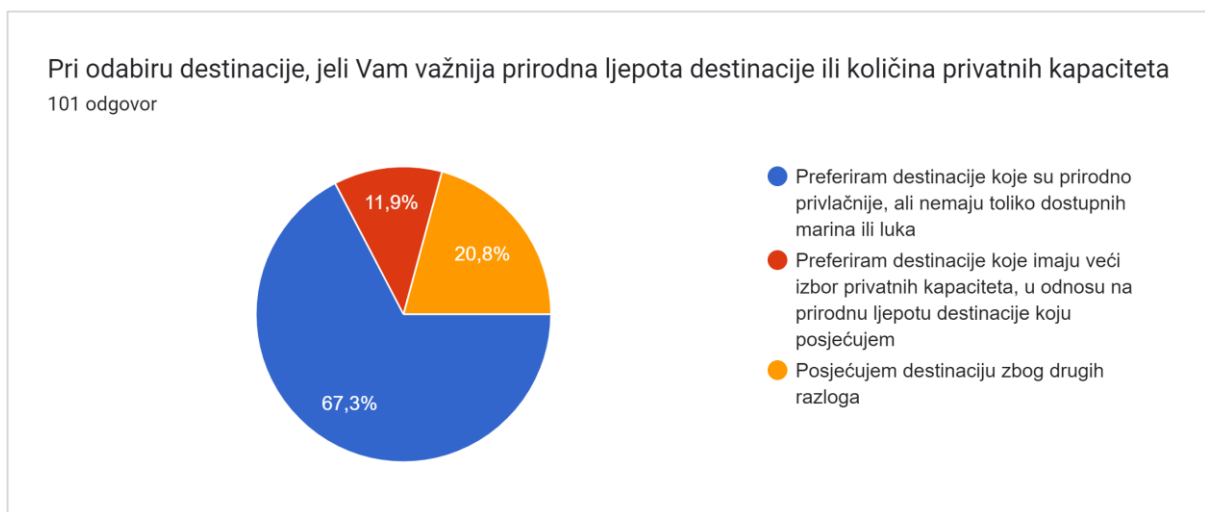


Grafikon 9. Način plovidbe i korištenja plovila

Izvor: obrada autorice

Prvo pitanje namijenjeno za nautičare odnosilo se na njihove plovne navike te njihove načine sudjelovanja odnosno na izbor kako plove – unajmljuju li plovni objekt, posjedovanje vlastitog, idu li organizirano i slično. Najveći dio ispitanika od njih 100 koji su odgovorili na ovo pitanje, izjavili su da unajmljuju plovilo te se javlja veliki jaz između ispitanika koji posjeduju vlastito plovilo, odnosno samo njih 18,4% posjeduje svoj plovni objekt. Tri glavne opcije koje su bile ponuđene ispitanicima odnosile su se: da posjeduju vlastiti, da unajmljuju te da posuđuju od poznanika, a i opcija da navedu vlastite opcije bila je otvorena. Neki od odgovora koji su navedeni

od strane ispitanika, a da nisu bili ponuđeni, navode: ako je putuju organizirano ili ako putuju sa svojim prijateljima ili obitelji, da imaju pravo na plovilo koje im je ponuđeno od strane tvrtke za koju rade, te nekolicina odgovora koja je odgovorila da koristi javne usluge, kao što su trajekti, katamarani, te primarno plovidba s Jadrolinijom. Usporede li se prikupljeni podaci s demografskim podacima o neto mjesečnim primanjima ispitanika, njihovim dobnim skupinama i radnim statusom, nije iznenađujuće da većina ispitanika unajmljuje plovilo, s obzirom da posjedovanje i održavanje vlastitog plovnog objekta zahtijeva izdašne financijske resurse te vrijeme koje nije nužno svima na raspolaganju. Međutim, uzme li se u obzir da su najčešće odabrani motivi za putovanje more i plaže te priroda i prirodne ljepote, vidljiv je interes za sudjelovanjem u nautičkom turizmu, ali se ispitanici ne žele previše obvezati, već su u pitanju više rekreativna putovanja.

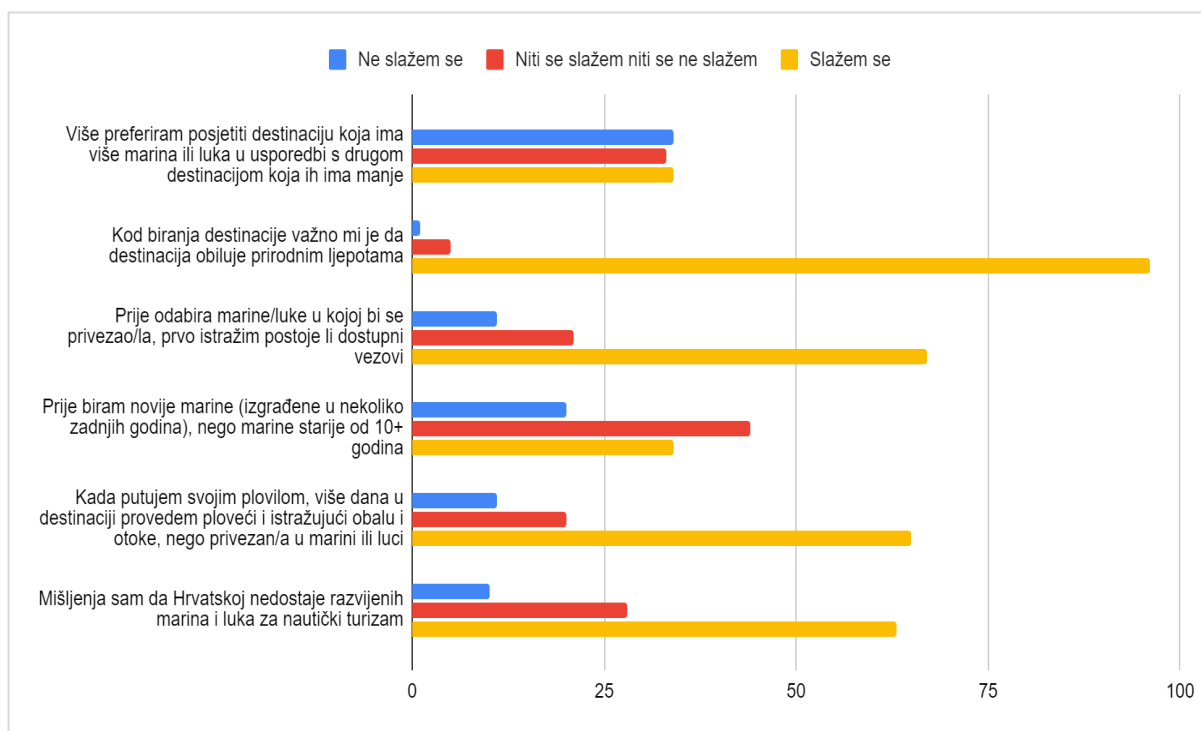


Grafikon 10. Razlozi odabira destinacije od strane nautičara

Izvor: obrada autorice

Kako bi se ispitale putne navike ispitanika, specifično nautičara te istražilo znanje i upoznatost ispitanika sa dostupnim marinama u Hrvatskoj, kao i ljepoti obale, ispitanici su zamoljeni da navedu što im je važnije kod odabira destinacije: prirodna ljepota destinacije ili dostupni kapacitet, ili nešto treće. Više od polovice ispitanika, točno 67,3% od 101 zaprimljenog odgovora, izjavili su da im je glavni razlog posjete destinacije njezina estetika, zbog čega se može zaključiti da većina ispitanika nautičara po mogućnosti ne provodi mnogo vremena privezana u marinama i lukama u Hrvatskoj, već većinu svog vremena provode ploveći i posjećujući različite otoke i otočiće, kao i njihove uvale te im nije prioritet dodatno istražiti koje su marine dostupne za privez. Tek nešto više od 11,9% ispitanika odabralo je da im je važnije da destinacije ima dostupnih marina i luka, nego da je destinacija estetski privlačna. Ovakav rezultat mogao bi se povezati uz 18% ispitanika koji su izjavili da posjeduju vlastito plovno vozilo te im je važno gdje će ga moći privezati pri

posjeti destinaciji, pogotovo ako je prvi put posjećuju te im nije jedina namjera ploviti, već iskusiti i ponudu na kopnu, kao i sadržaje koji se nudi u marinama. Sve u svemu, zbog 20,8% ispitanika koji su naveli da destinaciju posjećuju radi nekog drugog razloga, vidljivo je da ispitanicima nije važno koliko je i kakvih dostupnih marina u Hrvatskoj, već primarno posjećuju radi ljepote hrvatske obale.

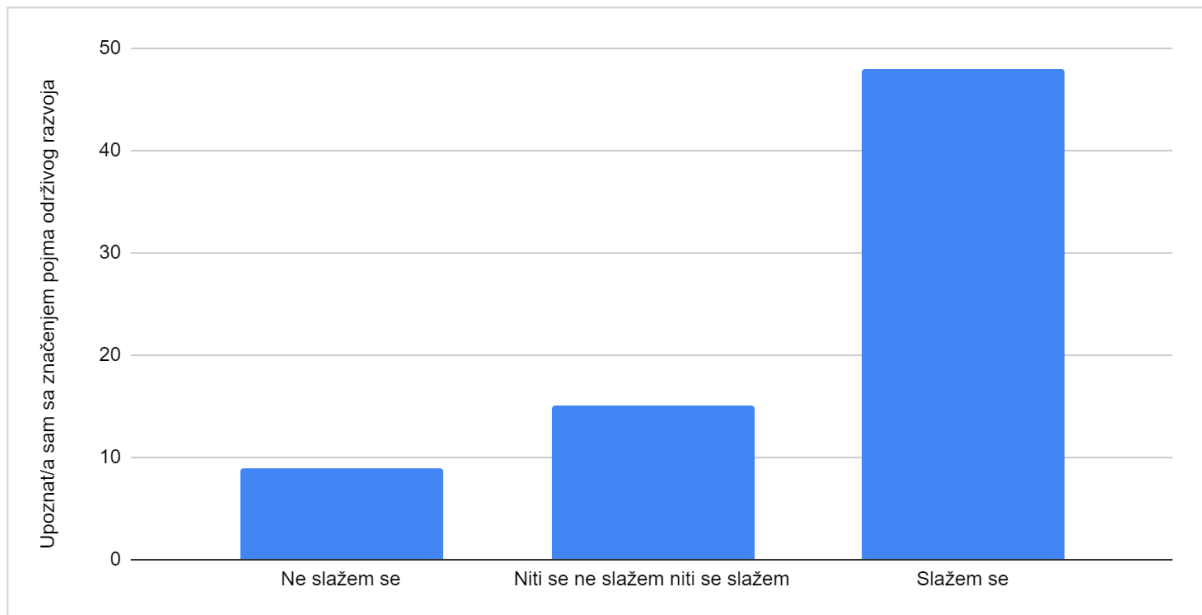


Grafikon 11. Motivi i putne navike nautičara

Izvor: obrada autorice

Sljedeća skupina pitanja odnosila se na određene izjave u vezi preferiranih sadržaja i motiva putovanja, kao i navika nautičara koji putuju po Hrvatskoj. Od ispitanika se tražilo da svaku izjavu potkrijepe s odgovorom od 1 do 5, dok 1- znači da se u potpunosti ne slažu do 5 - što znači da se u potpunosti slažu. Odgovori su grupirani u kategorije odgovora 'Ne slažem se', 'Niti se slažem niti se ne slažem' te 'Slažem se', radi jednostavnijeg grupiranja prikupljenih podataka te jednostavnijeg grafičkog prikaza. Najveći dio nautičara preferira destinacije koje obiluju prirodnim ljepotama, što potkrepljuje i rezultate koji su vidljivi iz prethodnih grafova te većinu svojih dana u destinaciji provode tako što istražuju destinaciju, plove okolo i posjećuju nove uvale, otoke i otočiće, dok im je manje bitno koliko ili kakvih marina ima u Hrvatskoj te ne obavljaju nikakvo prethodno istraživanje gdje bi se mogli privezati. Jednak broj ispitanika naveo je da će prije posjetiti destinaciju koja ima više marina nego onu koja ima manje, ali jednako toliko ispitanika navelo je da bi biralo destinaciju koja ima više marina. To pokazuje da koliko god nije prioritet boravak u marinama, ispitanici bi radije imali izbora u slučajevima kada bi se neizbježno morali privezati

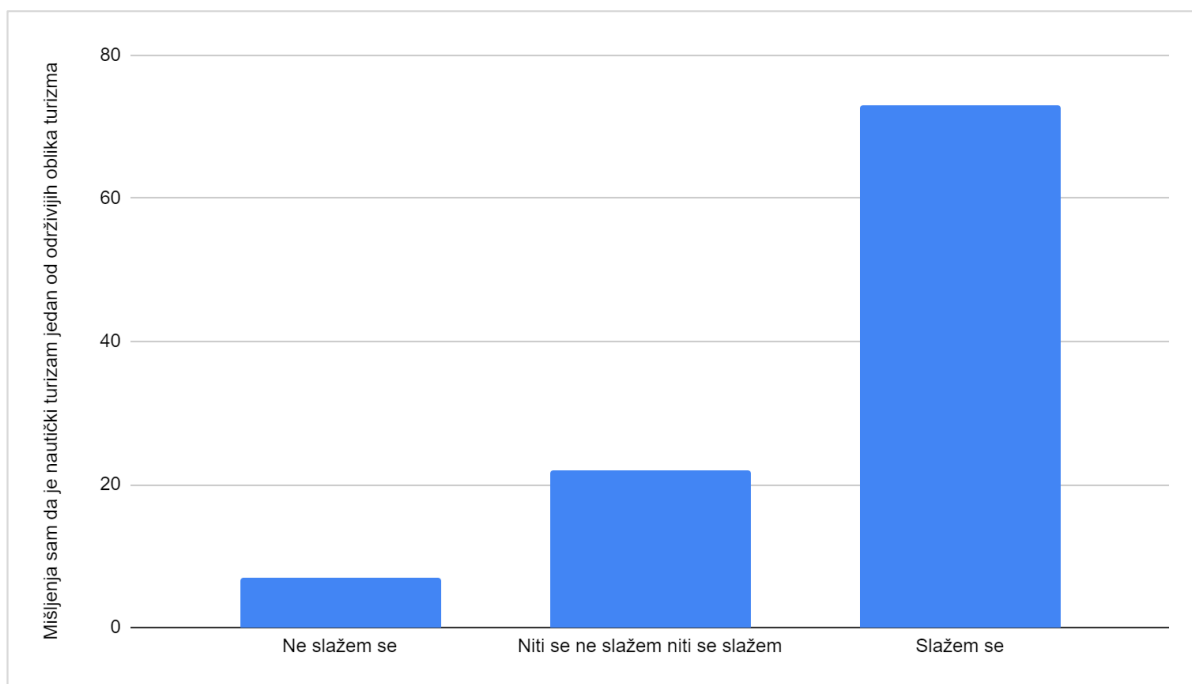
negdje, primjerice, u slučaju vremenske nepogode. Međutim, kada neizbježno i biraju marine za privez, rezultati su pokazali da najveći dio ispitanika ne mari gdje se privezuje te koja je marina u pitanju ili koliko je stara, ali ipak će istražiti postoji li dostupnosti prije nego se privežu. Naposljetku, više od 50% ispitanika navelo je kako smatra da Hrvatska nema dovoljno marina i luka za nautički turizam.



Grafikon 12. Upoznatost ispitanika s pojmom održivog razvoja

Izvor: obrada autorice

Na kraju dijela namijenjenog za nautičare, tri pitanja namijenjena su izražavanju stava ispitanika prema učinku nautičkog turizma na održivi razvoj Hrvatske. Ispitanici su prvotno upitani koliko su upoznati s pojmom održivog razvoja kako bi se nadalje moglo što vjerodostojnije odgovoriti na iduća pitanja o nautičkom turizmu i njegovom učinku, te je iz grafa iznad vidljivo da je većina ispitanika od 102 prikupljena odgovora upoznata s pojmom održivog razvoja te bi znala izraziti svoje mišljenje na pitanja povezana uz održivi razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, kao i njegov dugoročni učinak.



Grafikon 13. Mišljenje ispitanika o održivosti nautičkog turizma

Izvor: obrada autorice

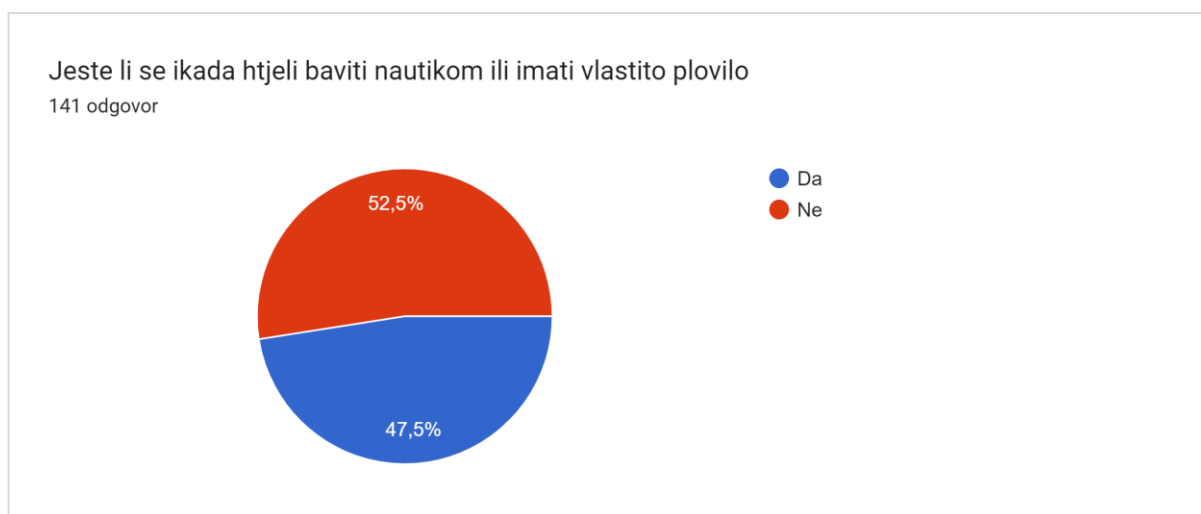


Grafikon 14. Mišljenje o održivosti na temelju prijašnjeg iskustva

Izvor: obrada autorice

Na temelju priloženih pitanja, od ispitanika se zahtijevalo da izraze svoje mišljenje i stav o održivosti nautičkog turizma, kao i na temelju svojeg prethodnog iskustva kao nautičara. Iz oba grafa iznad, vidljiv je čvrst stav ispitanika pri odabiru pozitivnog odgovora, te velika većina, specifičnije 94,1% ispitanika od 102 odgovora potvrdili su da smatraju kako je nautički turizam nešto pozitivno za hrvatsku obalu i gospodarstvo, te da se slažu da je nautički turizam jedan od održivijih oblika turizma koji se trenutno odvija u Hrvatskoj.

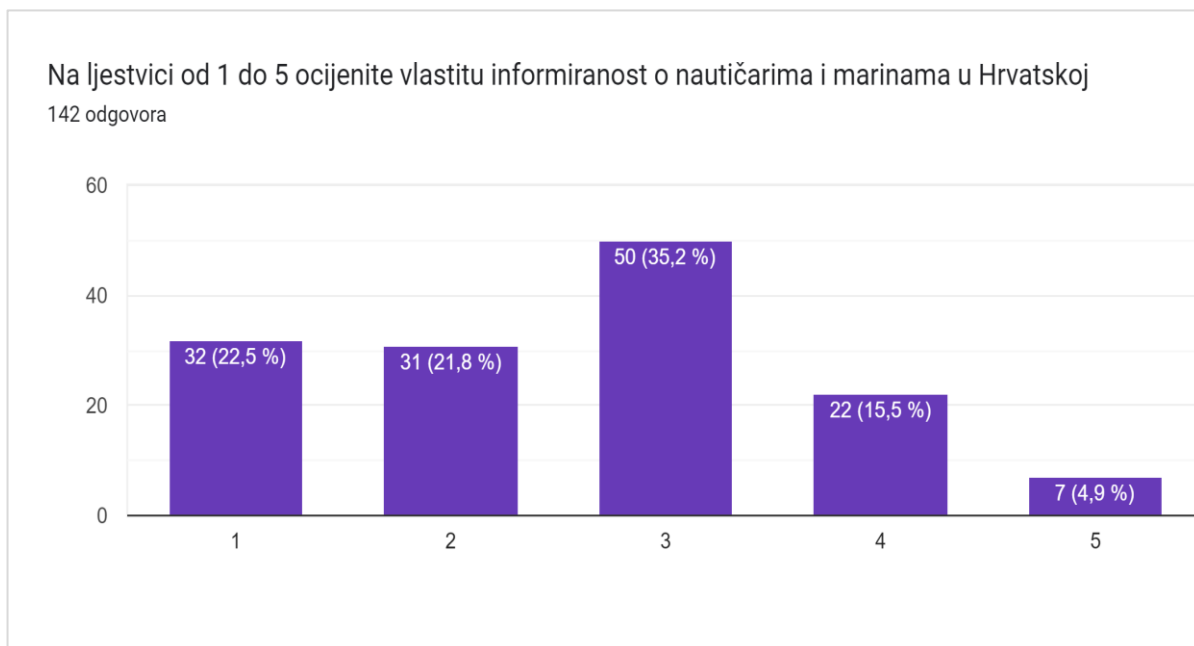
Iduća skupina pitanja usmjerena je na ispitanike koji se ne bave nautičkim turizmom i koji nemaju prethodnog iskustva ili dodira s istim, ali koji bi se ili htjeli okušati u njemu ili imaju izraženo znanje o održivom razvoju.



Grafikon 15. Doticaj i želja za bavljenjem nautikom

Izvor: obrada autorice

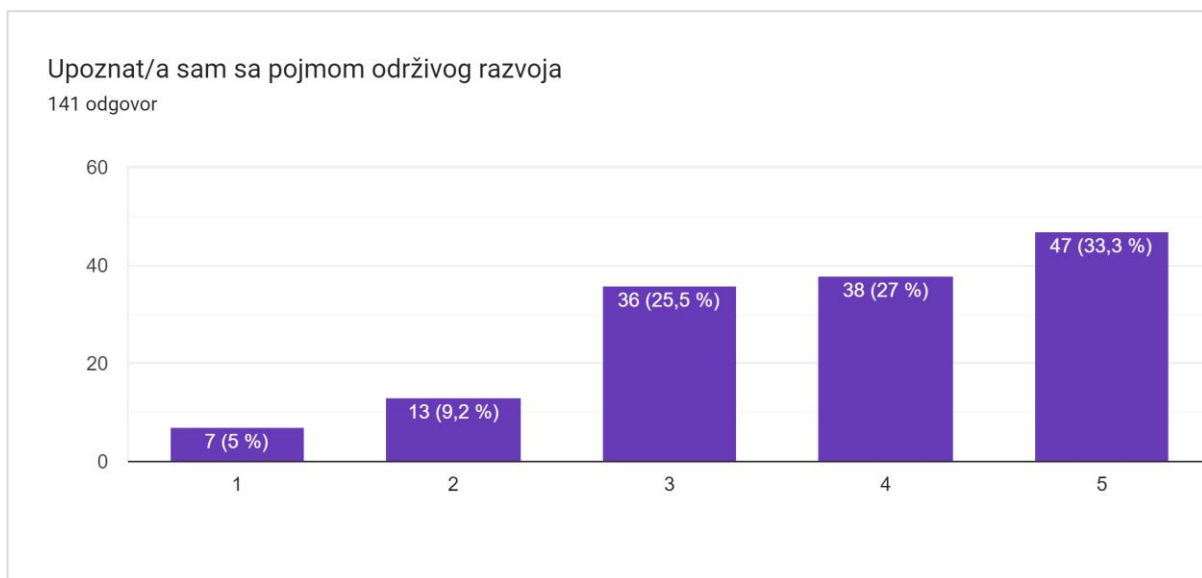
Od 141 odgovora koji su prikupljeni tijekom pitanja o bavljenju nautikom, vidljivo je da nema prevelike razlike među onima koji su se htjeli baviti nautikom ili imati vlastito plovilo, jer tek nešto većina ispitanika nema izraženu želju za sudjelovanjem u nautičkom turizmu, a 47,5% ispitanika je izjavilo da se barem jednom u životu htjelo baviti nautikom ili posjedovati vlastito plovilo. Ispitanici su također upitani što ih sprječava u sudjelovanju, te su najčešći odgovori bili manjak slobodnog vremena te financije.



Grafikon 16. Informiranost ispitanika koji se ne bave nautikom o nautici i marinama u Hrvatskoj

Izvor: obrada autorice

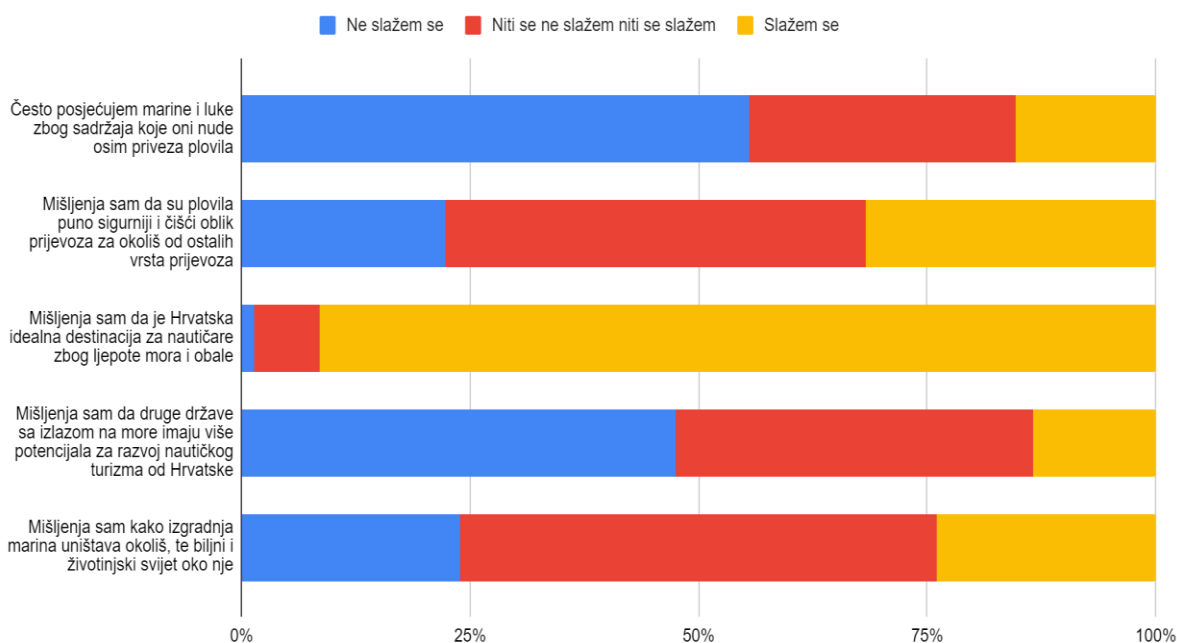
Kako bi se ispitali stavovi ispitanika koji nemaju dodira s nautikom te oblikovala što objektivnija slika o stanju nautičkog turizma u Hrvatskoj, rezultati su pokazali da ispitanici koji se ne bave nautikom ne mogu sa sigurnošću ocijeniti koliko raspolažu sa znanjem o marinama i lukama u Hrvatskoj te je samo 4,9% ispitanika od prikupljena 142 odgovora svoje znanje ocijenilo kao odlično, dok je 22,5% ispitanika označilo da ima vrlo malo ili skoro nimalo znanja o trenutnoj nautičkoj situaciji u Hrvatskoj. Jednako tako, ispitanici koji nisu nautičari su zamoljeni da ocijene svoju upoznatost s pojmom održivog razvoja te iz grafa ispod je vidljivo kako bi većina ispitanika rekla da poznaje pojam održivog razvoja, točnije 33,3% ispitanike svoje bi znanje ocijenilo s ocjenom odličan, tek nešto manje – 27% i 25,5% bi reklo da je relativno upoznat s pojmom te bi 9,2% ispitanika i 7% rekli da nemaju prethodno znanje o održivosti i održivom razvoju.



Grafikon 17. Upoznatost ispitanika koji se ne bave nautikom s pojmom održivog razvoja

Izvor: obrada autorice

Kako bi se testirala mišljenja o različitim problemima i potencijalu nautičkog turizma u Hrvatskoj, ispitanici su zamoljeni da određene tvrdnje označe s izjavama slaganja ili neslaganja, kao što je vidljivo u grafičkom prikazu u nastavku:



Grafikon 18. Stavovi i mišljenja ispitanika koji se ne bave nautikom o potencijalu nautičkog turizma u Hrvatskoj te njegovog održivog razvoja

Bez imalo sumnje, velika većina ispitanika ocijenila je Hrvatsku kao destinaciju koja ima potencijala za razvoj nautičkog turizma te se smatra idealnom za nautičare zbog svoje ljepote, mora i plaža te velikog broja otoka i otočića, kao i predivne razvedene obale. Također je vidljivo da ispitanici nemaju dodira s prihvatnim kapacitetima nautičkog turizma, ali to ih ne sprječava u tome da potvrde kako u usporedbi s drugim državama koje imaju izlaz na more, Hrvatska bez premca prednjači te smatraju kako će se nautički turizam još više razvijati kroz godine zbog svojih jedinstvenih prirodnih resursa. Po pitanju onečišćenja i štete koja bi mogla doći s nautičkim turizmom i plovnim objektima, ispitanici su zamoljeni da ocijene smatraju li da je plovidba jedna od sigurnijih i čistijih oblika putovanja od ostalih oblika prijevoza kao što su automobili, zrakoplovi i sl., na što je većina ispitanika označila da ne može sa sigurnošću odgovoriti na pitanje, ali ipak je veći dio ispitanika koji se složio s time da plovidba negativno utječe na more i morski život. Jednako tako, vidljivo je da ispitanici koji nemaju dodira s nautikom nemaju prethodno znanje ili iskustvo povezano uz informacije kao što su izgradnja marina i kapaciteti nautičkog turizma, zbog čega nisu u mogućnosti procijeniti utjecaj koji marine ostavljaju na okoliš u procesu izgradnje. S obzirom da se gotovo identičan broj ispitanika izjasnio da se slaže da su marine negativne po okoliš te jednak broj da su pozitivne, ne može se jasno definirati mišljenje ispitanika.

10.2. Testiranje radne hipoteze

Nakon analize rezultata istraživanja uz grafički prikaze, u nastavku rada je ispitana postavljena radna hipoteza koja glasi: Postoji povezanost između mišljenja nautičara s iskustvom o održivosti nautičkog turizma s mišljenjem ispitanika koji nemaju prethodnog iskustva o održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj. Varijable koje su se koristile za izračun hi-kvadrata su mišljenja ispitanika koji se bave nautičkim turizmom o održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj te stav ispitanika koji nemaju prethodnog doticaja s nautikom o istoj problematici kako bi se stvorila objektivna slika o budućem učinku razvoja nautičkog turizma na području Hrvatske i hrvatske obale. Hi- kvadrat test pokazuje postoji li vjerojatnost povezanosti između dviju ili više varijabli (Petz, et al., 2012.). Što je rezultat hi-kvadrata bliži nuli vjerojatnost za prihvaćanje nulte hipoteze je veća, a što je rezultat dalji odnosno veći od nule hipotezu je potrebno odbaciti. U ovom istraživanju hipoteze su postavljene na afirmativni način odnosno suprotno od literature. Prema tome ukoliko rezultat hi-kvadrat testa bude veći od referentne vrijednosti hipotezu je potrebno prihvatiti, a ako rezultat bude manji hipotezu je potrebno odbaciti.

H1: *Postoji povezanost između mišljenja nautičara s iskustvom o održivosti nautičkog turizma s mišljenjem ispitanika koji nemaju prethodnog iskustva o održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj.*

U anketi su nautičari i ljubitelji nautike trebali kao odgovor na izjavu: „Mišljenja sam da je nautički turizam jedan od održivijih oblika turizma“, odabrati jednu od ponuđenih ocjena od 1 do 5, s 1 označavajući 'U potpunosti se ne slažem', a s 5 označavajući 'U potpunosti se slažem'. Ova skala napravljena je na temelju Likertove skale koja predstavlja najčešće korištenu skalu za mjerenje stavova. Hrvatska enciklopedija objašnjava Likertovu skalu kao: „skup tvrdnji koje izražavaju pozitivan ili negativan stav prema nekom objektu stava. Svaku tvrdnju prati najčešće pet odgovora. Njima se izražava stupanj slaganja, odnosno neslaganja sa stavom izraženim u tvrdnji (potpuno slaganje, slaganje, neodlučnost/neutralnost, neslaganje, potpuno neslaganje)“ (Hrvatska enciklopedija, 2022.). S druge strane, kao druga varijabla koristi se slična izjava koja je od ispitanika bez prethodnog nautičarskog iskustva tražila da od 1 do 5 ocijene izjavu: „Mišljenja sam kako izgradnja marina uništava okoliš te biljni i životinjski svijet oko nje“, a koja će biti obrađena na isti način. U sljedećoj tablici prikazani su ukupni rezultati ispitanika s prethodnim iskustvom u nautičkom turizmu te ispitanika koji nisu imali doticaj s navedenim:

Results						
	1	2	3	4	5	Row Totals
Mišljenje o održivosti nautičkog turizma	4 (7.22) [1.44]	3 (9.78) [4.70]	22 (39.95) [8.07]	35 (22.95) [6.33]	38 (22.10) [11.44]	102
Mišljenje o utjecaju izgradnje marina na okoliš	13 (9.78) [1.06]	20 (13.22) [3.47]	72 (54.05) [5.96]	19 (31.05) [4.68]	14 (29.90) [8.46]	138
Column Totals	17	23	94	54	52	240 (Grand Total)

Tablica 2. Izračun Hi-kvadrata

Izvor: obrada autorice prema <https://www.socscistatistics.com/tests/chisquare2/default2.aspx> (14.03.2023).

Nakon izračuna hi-kvadrata potrebno je izračunati i njegov parametar distribucije odnosno stupanj slobode. Iz tablice je vidljivo da je ponuđeno 5 mogućih odgovora. Upravo oni predstavljaju varijaciju uzorka i uzimaju se u obzir kod računanja stupnja slobode. Stupanj slobode računa se tako da se od ukupnog zbroja varijacija oduzme jedan. Druga varijabla koja se uzima u obzir bila su mišljenja i održivosti nautičkog turizma i mišljenje o utjecaju izgradnje marina na okoliš; one predstavljaju dvije varijacije od koji se također oduzme jedna pri računanju. Naposljetku, stupanj slobode dobije se izračunom $((5-1)*(2-1))=4$. Nakon izračuna stupnja slobode rezultat hi-kvadrata uspoređuje se s graničnom vrijednošću koja se može vidjeti u tablicama koje ih prikazuju.

Hi kvadrat	55.594
Stupnjevi slobode	4
Razina značajnost	5%
Granična vrijednost	14.860
Povezanost	Postoji

Tablica 3. Rezultati Hi-kvadrat testa

Izvor: obrada autorice

Granična vrijednost pri signifikantnosti od 5% iznosi 14.860. Ovaj rezultat manji je od rezultata hi-kvadrat testa, koji iznosi 55.594. S obzirom na to da je rezultat hi kvadrata veći, a hipoteza je afirmativna ona se prihvaća. S obzirom da postoji povezanost između mišljenja nautičara s iskustvom o održivosti nautičkog turizma s mišljenjem ispitanika koji nemaju prethodnog iskustva o održivosti nautičkog turizma u Hrvatskoj, može se zaključiti da se mišljenja ispitanika s prethodnim iskustvom i ispitanika koji nemaju dodira o održivosti nautičkog turizma poklapaju, odnosno da se obje skupine slažu da se sve većom izgradnjom marina utječe na okoliš te da nautički turizam ima obećavajući potencijal za održivi razvoj u Hrvatskoj.

10. 3. Ograničenja istraživanja

Iako minimalna, kao i svako istraživanje, i za provedeno istraživanja postoje ograničenja – ovo je primjena navedenih rezultata primjenjiva u teoriji i struci, tek neka od ograničenja su vrsta i obujam prikupljenih rezultata, koje u pitanje dovodi reprezentativnost. Glavni problem koji se javlja kod provedenog istraživanja u ovom slučaju jest broj ispitanika koji su svrstani u skupinu iskusnih nautičara te 'laika' bez prethodnog znanja – naime, sveukupan broj ispitanika jest 163, međutim, pri obradi podataka vidljivo je da nisu svi ispitanici pomno pročitali upute o istraživanju, jer je naznačeno da su pojedina pitanja namijenjena samo nautičarima u prvom dijelu, te drugi dio ankete, koji je namijenjen onima koji to nisu. Tijekom obrade podataka, vidljivo je da su mnogi ispitanici popunili anketu u cijelosti, umjesto samo kategoriju za koju su bili zamoljeni da je popune.

Uz to, s obzirom da je anketa bila dostupna za sudjelovanje u vremenskom rasponu od nekoliko dana, dovodi se u pitanje raznolikost i raznovrsnost rezultata koja se potencijalno dovodi u pitanje s obzirom na maleni broj ispitanika. Dovodeći u pitanje reprezentativnost, potrebno je uzeti u obzir

da je u pitanju i relativno veliki raspon dobnih skupina, čije životne navike i interesi se relativno brzo mijenjaju s obzirom na utjecaj vanjskih faktora, ali i osobni razvoj i rast.

Po pitanju distribucije istraživanja, anketna istraživanja nekad sa sobom nose veliki broj problema. Iako jednostavni za distribuciju i prikupljanje velikog broja ispitanika u kratkom vremenskom roku, uvijek su mogući problemi s razumijevanjem pitanja ili uputa od strane ispitanika, u kojem slučaju je smanjena mogućnost dodatnog objašnjenja, što može utjecati na točnost rezultata. Tu su također i tehnička ograničenja, odnosno činjenice da rezultati mogu varirati s obzirom na operativni sustav ispitivača i ispitanika, kao i visoka razina anonimnosti. Koliko god koristan bio veliki broj ispitanika, jednom kada su ispitanici obaviješteni o potpunoj anonimnosti ankete, smanjena je razina odgovornosti ispitanika, što može izazvati više problema nego koristi. Također, zbog fizičke odvojenosti ispitivača i ispitanika, istraživač ne može kontrolirati usredotočenost i koncentraciju ispitanika – je li ispitanik anketu riješio bez da je pročitao pitanje, je li bio dekoncentriran te slični problemi.

10.4. Preporuke za daljnja istraživanja

S obzirom da je anketa kreirana na način da se jedan dio specifično fokusira na mišljenje i odgovore temeljene na iskustvu ispitanika koji se bave nautičkim turizmom, a drugi dio se fokusira na ispitanike bez prethodnog znanja, samim time se pruža podloga za detaljnije i detaljnije istraživanje koje se fokusira na upoznatost nautičara s postojećim marinama te njihovi prijedlozi za daljnji razvoj, kako bi se omogućio razvoj postojećih i izgradnja novih marina u područjima gdje su prijeko potrebna nautičarima koji svake godine putuju hrvatskom obalom. Osim toga, smatra se da bi se vjerniji rezultati mogli prikupiti na mnogim nautičkim sajmovima kako bi se prikupili što vjerniji rezultati.

Nadalje, u ovom slučaju su se uspoređivali ispitanici s različitim količinama iskustva u određenom području. Isto tako može se provoditi istraživanje za svaki drugi oblik turizma, te poslužiti kao primjer da se usporede druge skupine ispitanika s iskustvom u određenom obliku turizma, kao i korisnicima turističke ponude koja se oblikuje na određenom području.

11. RASPRAVA REZULTATA ISTRAŽIVANJA

Nautički turizam jedan je od oblika turizma koji se svake godine sve više razvija na području Hrvatske, te koji ima potencijal da svake godine privuče sve više posjetitelja. U svrhu istraživanja ovog diplomskog rada, cilj je bio analizirati sekundarne podatke prikupljene sa matičnih internetskih stranica o postojećim kapacitetima nautičkog turizma, kako bi se usporedio njihov napredak i razvoj kroz godine, kao i trenutna situacija postojećih kapaciteta. Također, provedenim primarnim istraživanjem i prikupljanjem podataka putem anketnog upitnika na području Hrvatske, prikupljeni su odgovori od strane iskusnih nautičara i njihovih mišljenja o trenutnom učinku nautičkog turizma na okoliš, njihove putne navike i ponašanja te preferencije kod organiziranja putovanja po Hrvatskoj, kao i odgovori ispitanika koji nemaju doticaja s nautičkim turizmom, a čije je mišljenje važno kako bi oblikovala objektivna slika o trenutnoj situaciji i održivom razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj. Promatrajući prikupljene podatke, vidljivo je da iako nije prevelika razlika između spolova ispitanika, ipak je najviše sudionika bilo ženskog spola, u godinama između 36 i 45 godina sa završenom srednjom školom, koje su zaposlene u privatnom sektoru te zarađuju između 1.000 i 2.000 eura mjesečno, a putuju najviše zbog mora i plaža, kao i prirode destinacije i prirodnih ljepota, koje posjećuju četiri ili više puta godišnje. Među prikupljenim podacima za skupinu pitanja koja su bila namijenjena nautičarima i ljubiteljima nautike, nešto manje od polovice ispitanika izjavilo je da kada plovi, unajmljuje plovilo ili plovni objekt, a kada bira gdje bi putovali, važnije im je da je destinacije estetski privlačna, nego da ima više kapaciteta za vez. Preferiraju kulturnu baštinu i prirodnu ljepotu krajolika kojeg posjećuju, i dok im je dostupnost kapaciteta za nautičare i plovila važna, ipak prioritet preuzima čistoća mora, ljepota krajolika, veliki broj sunčanih dana i slični motivi. Nautičari su na pitanje od upoznatosti s pojmom održivog razvoja uvelike prednjačili, te je tek nešto manje od polovice njih rekla da je izvrsno upoznata s pojmom održivosti, zbog čega sa sigurnošću velika većina njih može reći na temelju vlastitog iskustva da je nautički turizam nešto što bi bez premca pridonijelo održivosti hrvatske obale i hrvatskog gospodarstva. S druge strane, za one koji se nisu bavili nautikom, glavna pitanja bila su koliko je izražen njihov interes za nešto takvo te zbog čega se dosada nisu bavili nautikom, od čega je najčešći odgovor bio financije i manjak slobodnog vremena, kao i odgovornost koja dolazi bavljenjem nautikom, ali vidi se da nije pretjerano izražen interes, s obzirom da je većina ispitanika izjavila da se dosada nije ni htjela ni planirala baviti nautikom niti ima želju posjedovati vlastito plovilo. Ispitanici drugog dijela pitanja vidljivo su odgovarali kako nemaju doticaja s kapacitetima nautičkog turizma te da nemaju određeni pozitivni ili negativni stav o održivom razvoju nautičkog turizma. Iako nemaju prethodnog znanja o nautici i ne mogu sa sigurnošću

komentirati o tome koliko je održiv način putovanja plovidba, velika većina ispitanika se slaže kako je Hrvatska idealna destinacija za nautičare te da koliko god potencijala imale druge države, Hrvatska prednjači pred njima.

Glavni problem kod istraživanja ovakvog tipa, pogotovo kada je važno kreirati objektivnu sliku koristeći znanje stručnjaka i amatera, jest usporedba mišljenja temeljena na znanju koje posjeduju. Istraživanjem se pokazalo da ispitanici koji nemaju doticaja s nautikom nemaju ni znanja o održivom turizmu, zbog čega se nije mogla kreirati precizna slika, već su ispitanici 'laici' mogli samo sa sigurnošću reći da nautički turizam ima potencijal za razvoj u Hrvatskoj zbog prirodne ljepote i raznolikosti obale. Temeljitom analizom prethodnih podataka te testiranjem hipoteze vidljivo je da dolazi do slaganja stručnjaka i amatera u vezi potencijala Hrvatske kada je u pitanu razvoj nautičkog turizma, ali kada je u pitanju utjecaj nautičkog turizma na okoliš ili njegov razvoj u dugoročnom razdoblju, ljubitelji nautike su sigurni u svojem stavu da nautički turizam pridonosi održivosti, dok ispitanici bez znanja ne mogu reći sa sigurnošću jer nemaju iskazan interes za predmet istraživanja ni ovaj specifičan oblik turizma.

ZAKLJUČAK

Turizam često predstavlja potencijalnu opasnost za okoliš, posebno u osjetljivim sredinama. Svaka izgradnja nove luke nautičkog turizma ili nadogradnja postojeće treba ispunjavati uvjete zaštite okoliša. Kako bi se minimizirao utjecaj na moguće promjene potrebno je uzastopno kontrolirati i pratiti kompletno stanje mora i priobalja te označiti potencijalne izvore onečišćenja kako bi se spriječilo onečišćenje mora. Jedan od čimbenika koji također utječe na intenzivan i kvalitetan razvoj nautičkog turizma je i sociokultura okoline, odnosno lokalnog stanovništva. Bitno je zadržati sociokulturne vrijednosti domicilnog stanovništva unutar destinacije, a to se može postići sustavnim edukacijama u svim slojevima kako bi se u njima održala svijest očuvanja održivosti prirodnih resursa. Turizam svojim djelovanjem ne smije ni na koji način pridonositi devastaciji okoline u samoj destinaciji u kojoj se odvija. Kako bi se devastacija izbjegla potrebno je suziti vrste turizma u ekološki razumnim granicama te donositi odgovarajuće mjere zaštite. Takvim pristupom moguće je definirati i uspostaviti daljnji održivi razvoj nautičkog turizma, a u isto vrijeme udovoljiti zahtjevima nautičara bez ugrožavanja mogućnosti korištenja budućih generacija. Za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj važno je modernizirati i unaprijediti trenutne postojeće marine te povećati broj vezova na srednjem i južnom Jadranu (u skladu s odrednicama održivog razvoja). Obzirom da veliki broj plovila u hrvatskim marinama bude u tranzitu za vrijeme ljetnih mjeseci potrebno je povećati broj sezonskih vezova na pontonima. Oni bi trebali biti ekološki najprihvatljiviji, jer traže minimalne radnje na okolišu, a vrlo jednostavno se mogu ukloniti i vratiti okoliš u prvobitno stanje. Luke nautičkog turizma, kao i aktivnosti koje se vezuju uz marine trebaju se razvijati u racionalnim razmjerima i uvjetima koji su kontrolirani kako bi išle u korist lokalnog stanovništva, odnosno kako bi se stvarali multiplikativni efekti za lokalnu zajednicu.

Provedenim istraživanjem zaključeno je kako se radna hipoteza potvrđuje, potvrđena je povezanost između mišljenja nautičara i onih koji to nisu u mišljenju da nautički turizam ostavlja svoj utjecaj na okoliš te da pridonosi održivosti hrvatske obale i gospodarstva.

U svakom slučaju, ovo istraživanje pridonosi obogaćivanju i detaljnijem razumijevanju potreba i želja nautičara te povezivanje njihovih mišljenja s potencijalnim razvojem i poboljšanjem postojeće nautičke ponude u Hrvatskoj. Kreira se podloga za suradnju sa stručnjacima u ovom području kako bi se smanjio negativni učinak na okoliš te poboljšala trenutna situacija prihvatnih kapaciteta nautičkog turizma u Hrvatskoj.

LITERATURA

Knjige

1. Dulčić, A. (2002.) *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, EKOKON d.o.o., Split.
2. Gračan, D., Alkeir Radnić R., Uran, M. (2011.) *Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj Uniji*, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija.
3. Luković, T., Gržetić. Z. (2007.) *Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana*, Hrvatski hidrografski institut (HHI) Split, Split, p. 30.

Članci

1. Favro, S., Saganić, I. : Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma, Zadar, 2007., p.72.
2. Kovačić M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, Rijeka, 2004., p. 142

Institucionalne publikacije

1. *NAUTIČKI TURIZAM – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2021.* (2022.), Državni zavod za statistiku,
<https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10192> (pristupano: 03.01.2023.).
2. *NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKE, nautički charter – izdanje 2022.* (2020.), Hrvatska turistička zajednica,
<https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202020.pdf> (pristupano: 15.01.2023.).
3. *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019.* (2008.), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, Zagreb
<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf> (pristupano: 14.01.2023.).
4. *TOMAS NAUTIKA Jahting 2017.* (2018.), Ministarstvo turizma, Institut za turizam, [Microsoft PowerPoint - Tomas Nautika Jahting 2017 29 06 2018 Opatija FIN ISPRAVAK.pptx \(gov.hr\)](#) (pristupano: 14.01.2023.).
5. *Zakon o turističkoj djelatnosti* (1996.) Narodne novine,
https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/1996_01_8_119.html (pristupano: 20.12.2022.).

Internetski izvori

1. Keiner, M. (2005.) *History, definition(s) and models of sustainable development*, ETH Zürich, <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/53025/eth-27943-01.pdf> (pristupano: 06.12.2022.).
2. *Why trade supports rather than hinders sustainable development*, (2020.) Economiesuisse Dossier Politik, <https://www.economiesuisse.ch/en/dossier-politics/sustainable-development-includes-several-dimensions> (pristupano: 08.12.2022.).
3. *What is sustainability? Definition, types and examples*, (2022.) Santander Scholarships, <https://www.becas-santander.com/en/blog/what-is-sustainability.html> (pristupano: 10.12.2022.).
4. Kuhlman, T., Farrington, J. (2010.) *What is sustainability?*, Sustainability, <https://sci-hub.se/https://doi.org/10.3390/su2113436> (pristupano: 15.12.2022.).
5. *What is Environmental Sustainability*, (2020.) Sphera, <https://sphera.com/glossary/what-is-environmental-sustainability/> (pristupano: 15.12.2022.).
6. Patterson, N. (2022.) *What is Environmental Sustainability? Goals with examples*, Southern New Hampshire University, <https://www.snhu.edu/about-us/newsroom/stem/what-is-environmental-sustainability> (pristupano 16.12.2022.).
7. *What is social sustainability?*, ADEC Innovations, <https://www.adecesg.com/resources/faq/what-is-social-sustainability/> (pristupano. 16.12.2022.).
8. Fischhoff, M., Agarwal, D., Gilvesy, J. (2021.) *What Is Social Sustainability?*, Network For Business Sustainability, <https://nbs.net/what-is-social-sustainability/> (pristupano: 16.12.2022.).
9. *Economic Sustainability: Definition, Importance, and Examples* (2022.) MasterClass, <https://www.masterclass.com/articles/economic-sustainability#19aDs0JRyo8Eu3RKSTHzY1> (pristupano: 18.12.2022.).
10. *Nautički turizam* (2017.) Hrvatska tehnička enciklopedija, <https://tehnika.lzmk.hr/nauticki-turizam/> (pristupano: 18.12.2022.).
11. Medaković, M. (2016.) *Uloga i značaj nautičkog turizma u turizmu Republike Hrvatske*, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:137:565162> (pristupano: 18.12.2022.).
12. Vilim, S. (2020.) *Održivi razvoj luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, Sveučilište u rijeci, Pomorski fakultet, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:953045> (pristupano: 23.12.2022.).

13. Jugović, A., Zubak, A., Kovačić, M. (2013.) *Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije*, Pomorski zbornik, Vol. 47-48 (1), <https://hrcak.srce.hr/file/178122> (pristupano: 27.12.2022.).
14. *Visiting Mljet National Park* (2023.) Expat Croatia, <https://www.expaticroatia.com/visiting-mljet-national-park/> (pristupano 28.12.2022.).
15. Lučka uprava Zadar (2023.), <https://www.port-authority-zadar.hr/> (pristupano: 18.01.2023.).
16. Lučka uprava Dubrovnik (2023.), <https://www.portdubrovnik.hr/> (pristupano: 18.01.2023.).
17. Port Korčula (2023.), <http://www.portkorcula.eu/dokumenti> (pristupano: 20.01.2023.).
18. United Nations, <https://sdgs.un.org/goals> (pristupano: 07.12.2022.).
19. Gračan, D., Gregorić, M., Martinić, T. (2016.) *Nautical tourism in Croatia: Current situation and outlook*, Tourism & Hospitality Industry, Congress Proceedings [file:///C:/Users/s/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/14P1MEUG/909780.THI_April2016_66to79\[1\].pdf](file:///C:/Users/s/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/14P1MEUG/909780.THI_April2016_66to79[1].pdf) (pristupano: 02.04.2023.).

POPIS ILUSTRACIJA

1.1. Popis slika

Slika 1. Tri stupa koji definiraju pojam održivosti	16
Slika 2. Osnovne djelatnosti nautičkog turizma u Hrvatskoj	22
Slika 3. Nacionalni park Mljet Izvor: Expat Croatia, (2023).	29
Slika 4. Razlika u intenzitetu nautičkog turizma u pojedinim jadranskim regijama	33
Slika 5. Kapacitet luka nautičkog turizma i zaposleni.....	34
Slika 6. Broj luka u nautičkom turizmu Hrvatske	36
Slika 7. Nautički charter-promet od 2013. godine do 2021.....	37
Slika 8. Luke nautičkog turizma prema vrstama za 2021. godinu	38
Slika 9. Prostorna i sezonalna distribucija prometa u nautičkom charteru 2021. godine.....	38
Slika 10. Sociodemografska struktura nautičara u hrvatskim marinama	40
Slika 11. Prosječna primanja nautičara koji posjećuju hrvatsku obalu	41
Slika 12. Učestalost dolaska u Hrvatsku	41
Slika 13. Prijevozno sredstvo do polazne luke u Hrvatskoj	42
Slika 14. Ostvareni broj posjetitelja kružnih putovanja u Dubrovniku 2022. godine	45
Slika 15. Pristojbe za upotrebnu obale brodovima za kružna putovanja.....	46

1.2. Popis grafikona

Grafikon 1. Ukupni promet vozila i putnika za period od 2017.-2021.	44
Grafikon 2. Spol ispitanika	50
Grafikon 3. Dob ispitanika	51
Grafikon 4. Najviši završeni stupanj obrazovanja ispitanika	52
Grafikon 5. Radni status ispitanika.....	53
Grafikon 6. Neto mjesečna primanja ispitanika	54
Grafikon 7. Učestalost putovanja ispitanika.....	55
Grafikon 8. Motivi putovanja	55
Grafikon 9. Način plovidbe i korištenja plovila	56

Grafikon 10. Razlozi odabira destinacije od strane nautičara	57
Grafikon 11. Motivi i putne navike nautičara.....	58
Grafikon 12. Upoznatost ispitanika s pojmom održivog razvoja	59
Grafikon 13. Mišljenje ispitanika o održivosti nautičkog turizma	60
Grafikon 14. Mišljenje o održivosti na temelju prijašnjeg iskustva	60
Grafikon 15. Doticaj i želja za bavljenjem nautikom	61
Grafikon 16. Informiranost ispitanika koji se ne bave nautikom o nautici i marinama u Hrvatskoj	62
Grafikon 17. Upoznatost ispitanika koji se ne bave nautikom s pojmom održivog razvoja	63
Grafikon 18. Stavovi i mišljenja ispitanika koji se ne bave nautikom o potencijalu nautičkog turizma u Hrvatskoj te njegovog održivog razvoja	63

1.3. Popis tablica

Tablica 1. Ukupni broj putnika i vozila za period 2017.-2021.....	43
Tablica 2. Izračun Hi-kvadrata	65
Tablica 3. Rezultati Hi-kvadrat testa	66



IZJAVA O AUTORSTVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, DUBRAVKA TURUDIC (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom Aspekti održivog razvoja naučnog života u BH (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Durudic

(vlastoručni potpis)

Sukladno čl. 83. Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Sukladno čl. 111. Zakona o autorskom pravu i srodnim pravima student se ne može protiviti da se njegov završni rad stvoren na bilo kojem studiju na visokom učilištu učini dostupnim javnosti na odgovarajućoj javnoj mrežnoj bazi sveučilišne knjižnice, knjižnice sastavnice sveučilišta, knjižnice veleučilišta ili visoke škole i/ili na javnoj mrežnoj bazi završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice, sukladno zakonu kojim se uređuje znanstvena i umjetnička djelatnost i visoko obrazovanje.