

# LUKE NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ I STRATEGIJA LOKALNOGA RAZVOJA

## *The Ports of Nautical Tourism in Croatia and Strategy of Local Development*

UDK 338.48:797.1

Pregledni članak  
Review

### Sažetak

Kao jedna od vrsta turizma, nautički je turizam složen turističko pomorski pojam, a iz razloga njegove intenzivne povezanosti s morem i plovidbom, i njegovo je definiranje složeno. Pomorska ga komponenta, naime, u cijelosti ne određuje, iako bi to pri površnoj analizi tako moglo izgledati. Potpuno određenje pojma nautičkog turizma pretpostavlja uzimanje u obzir svih elemenata koji ga uvjetuju i definiraju.

S obzirom na razvrstavanje, nautički turizam dijelimo na: luke nautičkog turizma, charter i cruising. Takvu podjelu nalazimo u svim europskim zemljama, a podređena je osnovnom makrostrateškom razvojnom modelu i prirodnim činiteljima razvoja. U hrvatskim makrostrateškim gospodarskim planovima razvoj luka nautičkog turizma od posebnoga je nacionalnog interesa. Kako na većem dijelu obale Mediterana, tako i na hrvatskom dijelu, razvoj luka nautičkog turizma, posebice marina, sve je važniji činitelj cjelokupnoga lokalnog i regionalnog razvoja. Upravo je takvu ulogu marina potrebno posebno istaknuti i pojasniti, posebice u svezi s upravljanjem na regionalnoj, ali i na makrorazini.

Zato se u ovom članku nastoji odgovoriti na sljedeća pitanja: Kakva je uloga turizma, posebice marina, u gospodarskom razvoju Hrvatske i Mediterana? Na koji se način razvija mala privreda pod utjecajem razvoja marina? Je li prijelaz s klasičnoga makrorazvojnog modela na novi, regionalni razvojni model, budućnost Hrvatske, Mediterana i Europe?

Uz odgovore na navedena pitanja veže se i pitanje: Kakav model strateškog razvoja trebamo razvijati na našoj obali i otocima i koje mjesto u tome pripada nautičkom turizmu? Potonje je tema našega članka.

Ključne riječi: definiranje luka nautičkog turizma, razvrstavanje luka nautičkog turizma, razvrstavanje marina, klasifikacija marina, razvojni modeli marina.

### Summary

As one of the types of tourism is a complex turistic and maritime related term. Due to its intensive relation to sea and sailing its definition is complex. Maritime component doesn't define it, although it might seem to be so by superficial analysis. Complete definition of nautical tourism presumes taking into consideration all the elements causing and defining it.

According to the classification, nautical tourism falls into: ports of nautical tourism, charter and cruising. That is the classification found in all European countries and it is subject to basic macro – strategic developing model and natural development factors. In Croatian macro – strategic economic plans, the development of the ports of nautical tourism is of the special national interest. Since on the majority of the coast of Mediterranean, so on the Croatian part, the development of the ports of nautical tourism, especially marinas is ever increasing factor of total local and regional development. This particular role of marinas must especially be pointed out and classified especially related to the regional but also macro level.

Therefore, this particular article tries to answer to the following questions: What is the role of tourism, especially marinas in economic development of Croatia and Mediterranean?

What is the way of development of the small companies under the influence of marinas? Shall we break classic macro developing model into new regional developing model, the future of Croatia, Mediterranean and Europe?

Answering the above questions we answer also: Which model of strategic development should be developed on our coast and islands and what is the place of nautical tourism. That is the topic of the article which is accompanied by this summary.

Key words: defining the ports of nautical tourism, differentiation of ports, nautical tourism, marina classification, developing model of marinas.

\* dr. sc. Tihomir Luković, Sveučilišta u Dubrovniku

\*\* Miran Bilić, student 4. godine Sveučilišta u Dubrovniku, Odjela za ekonomiju i poslovnu ekonomiju

## 1. Uvod

### Introduction

Kad govorimo o lukama nautičkog turizma, potrebno je razumjeti njihov osnovni karakter. Poznata su razvrstavanja luka s nekoliko aspekata, a nalazimo ih u raznim enciklopedijama<sup>1</sup>, rječnicima<sup>2</sup> i udžbenicima<sup>3, 4, 5</sup>. Sve do kraja devedesetih koristilo se raznim nazivima: turističke luke, posebne luke, nautičko-turistički centri i slično. Izgradnjom legislativnog sustava koji tretira i oblikuje luke nautičkog turizma, one su konačno i određene.

U ovom radu obradit ćemo luke nautičkog turizma s nekoliko aspekata kako bi se pojasnile različite mogućnosti njihova razvrstavanja.

Nautički turizam, u kontinuiranom razvoju, potencira značenje luka nautičkog turizma kao pokretača razvoja lokalnoga gospodarstva, kao novu razvojnu gospodarsku šansu. Jer, one danas postaju činiteljima razvoja ne samo djelatnosti povezanih uz nautički turizam, kao što su to *charter*, ronilački turizam, regate, sajmovi i drugo, već i drugih više ili manje povezanih djelatnosti. Luke postaju turistički magnet i zato treba posvetiti punu pozornost istraživanju fenomena njihova nastanka i razvoja.

## 2. Definiranje pojma luka nautičkoga turizma

### Defining the Notion of Port of Nautical Tourism

U prethodnom članku<sup>6</sup> nautički smo turizam u jednostavnoj definiciji opisali kao *multifunkcionalnu turističku djelatnost s vrlo izraženom pomorskom komponentom*. Upravo ta pomorska komponenta, duboko utkana u nautički turizam kao turistički fenomen, bazira se na moru, plovilima i lukama kao njihovim utočištima. Od 1999. godine luke nautičkog turizma u Hrvatskoj definitivno su razvrstane i klasificirane *Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* (NN, 142/99.). Tu se luka nautičkog turizma definira se kao turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare.<sup>7</sup> Dakle, te se luke smatraju posebnim poslovnim objektom smještenim na pomorskom dobru, ili izvan njega. Upravo ta činjenica daje im veliku širinu u zakonskom tretmanu jer obuhvaća svu plovidbenu lučku regulativu, poslovanje u uvjetima koncesije, problematiku gradnje na pomorskom dobru i drugo.

U nastavku tog pravilnika razvija se pojam luke nautičkog turizma i obavlja se razvrstavanje.

## 2.1. Razvrstavanje luka nautičkog turizma

### Classification of the Ports of Nautical Tourism

Pri razvrstavanju luka nautičkoga turizma, kao i za ostale gospodarske djelatnosti, polazi se od makrostrateškoga interesa zemlje i od prirodnih i tržišnih karakteristika. U svim zemljama Mediterana taj je postupak vrlo sličan i bitno se razlikuje od onoga u kontinentalnom dijelu Europe. Tu djeluje činitelj pretežnosti, pa su na Mediteranu zanemarene izvanmorske podjele, zastupljene u kontinentalnom dijelu Europe.

Prema spomenutom *Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* luke nautičkog turizma u Hrvatskoj razvrstavaju se kao:<sup>8</sup>

1. sidrišta,
2. privezišta,
3. suhe marine,
4. marine.

Te četiri vrste definirane su Pravilnikom vrlo jasno i određeno, prije svega s obzirom na more i kopno, dakle s položajnog aspekta.

**Sidrište** je dio vodenoga prostora pogodan za sidrenje plovniha objekata u zaštićenoj uvali. Ono je dio vodenoga prostora s opremom za privez plovniha objekata u prirodnoj zaštićenoj uvali. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Umjetna zaštićena sidrišta izgradnjom valobrana nije dopuštena, bez razlike na površinu akvatorija u uvali.

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom koje sidrište mora imati jesu sljedeći:

- dio vodenoga prostora pogodan za sidrenje plovniha objekata,
- jedan uređen interventan privez s opremom za privez plovniha objekata.

**Privezište** je dio vodenoga prostora i dio obale uređen za pristajanje plovniha objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenoga prostora privezišta dopuštaju, u dijelu vodenoga prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje se mogu sidriti plovni objekti.

Privezište je također dio vodenoga prostora i obale uređen za pristajanje plovniha objekata nautičkog turizma. Postojeće luke javnoga prometa preuzimaju povremeno i stalno funkciju luke nautičkog turizma, u kategoriji pristaništa. Zbog nepredviđenog intenziteta javnog prometa u lukama županijskog i lokalnog značenja, u razvojnim se programima planira odrediti kapacitet pristaništa s oko deset slobodnih vezova po svakoj pojedinoj lokaciji. Veći kapacitet vezova i bolja organizacija lučkog akvatorija postupno će pretvarati luku javnog prometa u luku nautičkog turizma - turističku luku. Privezišta u javnim lukama oko kojih su se na Mediteranu razvijali gradovi, posebno su privlačna za nautičare, i taj problem još uvijek nije zadovoljavajuće riješen.

<sup>1</sup> *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod „Miroslav Krleža“, Zagreb, 1990.

<sup>2</sup> *Rječnik turizma*, Masmedia Zagreb, 2001.

<sup>3</sup> Ante Dulčić, *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekokon Split, Split, 2002.

<sup>4</sup> Josip Šamanović, *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

<sup>5</sup> Vlatko Jadrešić, *Nautički turizam*, Pedagoška akademija Zadar, Zadar, 1978.

<sup>6</sup> Tihomir Luković, „Naše more“, br. 1-2, lipanj 2007.

<sup>7</sup> *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* (NN, 142/99), članak 2. stavak 1.

<sup>8</sup> Isto, članak 4.

Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, za privezište su definirani sljedeći posebni uvjeti, po kojima privezište mora imati:

- dio vodenog prostora i obale izgrađen i uređen za privez plovnih objekata koji se sastoji od sidrenog sustava pod vodom (čelični lanci ili blokovi, tzv. *corpo morto*, položeni na morsko dno, s plutačama opremljenima priveznim prstenima) i opreme za privez na obali ili gatu - fiksnom ili plutajućem,
- opremu za privez (osigurana mogućnost priveza s najmanje dva konopa - jedan prema obali i jedan prema moru),
- recepciju privezišta koja može biti i montažni objekt, s uobičajenom opremom potrebnom za poslovanje i održavanje privezišta,
- organiziranu službu prihvata i posluživanja, te tehničke asistencije pri privezu plovnih objekata, koja radi 24 sata,
- jedno privezno mjesto osigurano i označeno za privez u nuždi (interventni privez),
- zasebno označeno (slovnom ili brojčanom oznakom) svako privezno mjesto,
- jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista nautičara iz odredbi članka 15. Pravilnika. Iznimno, ta skupina prostorija ne mora imati tuš-kabine i može imati kemijski zahod ako je osigurano kontinuirano odstranjivanje fekalija na uobičajen tehničko-higijenski način.

**Suha marina** je dio obale ili kopna posebno ograđen i uređen za pružanje usluga čuvanja plovnih objekata, te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodeni prostor i iz njega do suhe marine.

Iz definicije marine izuzeta je suha marina, kao dio kopna na kojemu se pruža usluga smještaja plovnih objekata. Suha je marina nova kategorija luka nautičkog turizma, i prvi je put navedena u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Suhe su marine prilično zastupljene na sredozemnoj obali Italije i Francuske. Razlog je tomu izgrađenost marina na svakih 6 kilometara obalne linije. Na tom dijelu obale koja obiluje plovnim kanalima, razvijaju se različiti načini transporta plovila i smještaj na suhom vezu na udaljenijim lokacijama od obale. Time se rasterećuje atraktivni priobalni dio, a u suhim marinama pružaju se specijalizirane usluge u nautičkom turizmu. Riječ je o ograđenom kopnenom prostoru na kojemu se organizira suhi vez, te tehnološka podrška za brzo vađenje i spuštanje plovila u vodu ili u more u bilo koje vrijeme (0 - 24 sata), a prema zahtjevu vlasnika plovila.

Posebni uvjeti regulirani Pravilnikom za suhe marine su sljedeći:

- ograđen i osvjetljen prostor za smještaj plovila,
- recepcija/portirnica za prihvata plovnih objekata (može biti i montažni objekt) s potrebnom opremom za poslovanje i održavanje suhe marine,
- čuvarska služba 24 sata dnevno,
- stalke (važe) za plovne objekte na suhom,

- organizirana služba za transport plovnih objekata,
- osigurana mogućnost spuštanja plovila na vodenu površinu i podizanje iz vode: škver koji može biti i izvan ograđenoga prostora marine, oprema za spuštanje i podizanje plovila - pokretna dizalica i navoz s „važima“, te navoz za prikolice osobnog automobila,
- vrijedeća polica osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,
- priključak na električnu mrežu od 220V na svakih 20 plovnih objekata,
- priključak na higijenski ispravnu vodu na svakih 50 plovnih objekata,
- jedna skupina prostorija za osobnu higijenu turista nautičara na svakih 100 plovnih objekata.

**Marina** je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za usluge veza i čuvanja plovnih objekata, te za smještaj turista nautičara u plovnim objektima ili u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima, pa i servisiranje i održavanje plovnih objekata.

Sam pojam *marina* talijanskoga je podrijetla i označava malu luku za prihvata rekreacijskih plovila. Marina, kao moderan lučki objekt za prihvata sportskih plovila, opisuje se u stručnoj literaturi još 1928. godine. Prema američkoj „Nacionalnoj udruzi proizvođača motora i brodova“ (*National Association of Engine and Boat Manufactures Incorporated of America*) marina je mjesto gdje jedriličari mogu plovilo prikladno usidriti, porinuti u more, popravljati, opskrbiti gorivom i drugim brodskim potrepštinama, imati topli tuš, objedovati na obali i biti blizu trgovinske, komunikacijske i prometne infrastrukture. To je specijalizirana luka ili suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju. Definira se i kao luka koja pruža usluge veza i čuvanja plovnih objekata, ali u njoj se mogu obavljati održavanje i servisiranje koje obavljaju poduzetnici tih djelatnosti ili servisi smješteni u samoj marini i izvan nje.

Marina je dominirajući tip turističke luke u svijetu, „krajnji domet“ nautičko-turističke ponude, jer u svojem sastavu ima više različito povezanih atraktivnih i lukrativnih uslužnih elemenata za sudionike u zabavnoj navigaciji.

Prema stupnju opremljenosti, marine se mogu podijeliti na:

- standardne, s osnovnom udobnošću,
- luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti,
- rekreacijske, s mogućnošću korištenja sportsko-rekreacijskim i zabavnim sadržajima.

Prema tipovima gradnje marine se razvrstavaju na:

- američki tip,
- atlantski tip,
- mediteranski tip.

**Američki tip marine** karakterističan je po jednostavnoj (i standardnoj), kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji,

funkcionalnom razmještanju sadržaja, dobroj opremljenosti i učinkovitoj organizaciji poslovanja.

*Atlantski tip marine*, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstven tip izgradnje, slabije je opremljen i u prosjeku ima manji kapacitet od američkoga tipa. Stilovi izgradnje ovise o područjima, a mogu biti piramidalni, stupnjeviti, ambijentalni i visoki.

*Mediterranski tip marine* karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekata. Ti tipovi vezani su uz turističko naselje ili su njegov dio. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjeni

su pretežno gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci.

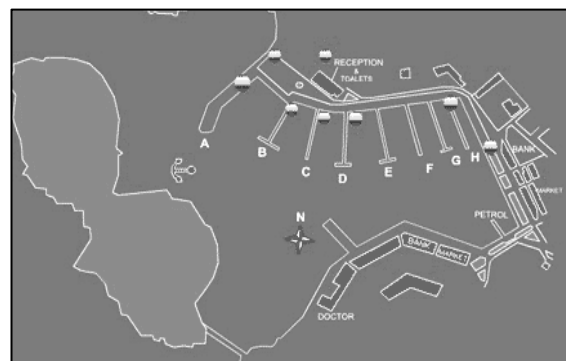
S obzirom na položaj akvatorija prema kopnenom okružju, četiri su temeljna tipa marina:

- otvoreni,
- poluuvučeni,
- uvučeni,
- potpuno uvučeni.

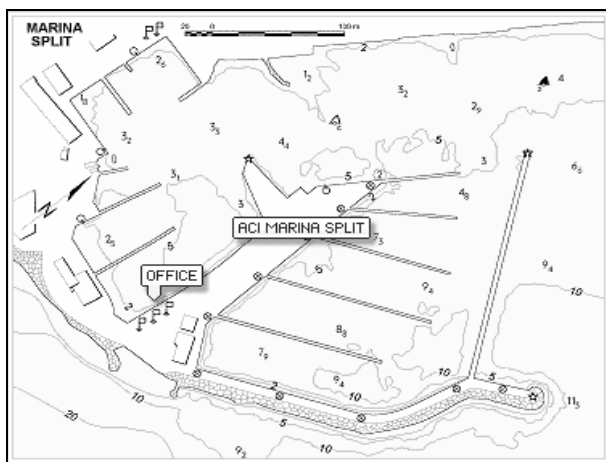
Svaki od tih tipova prilagođava se okolnom terenu i uvjetima izgradnje.



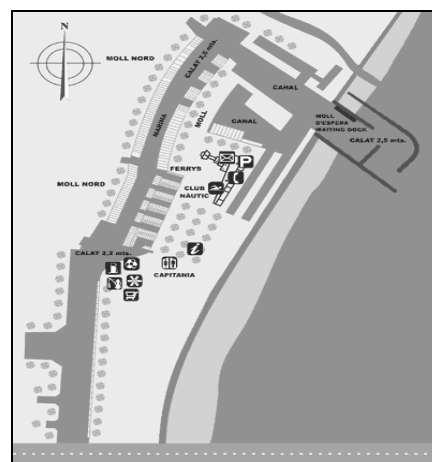
a. Marina Kaštela, otvorena marina



b. Marina Vrsar, poluuvučena marina

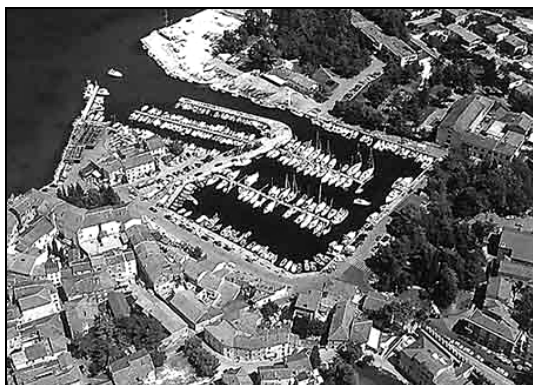


c. Marina Split, uvučena marina



d. Empuriabrava (Španjolska), potpuno uvučena marina

**Slika 1. Marine s obzirom na položaj akvatorija – tlocrtni prikaz**  
**Figure 1. Marinas with regard to the position of maritime zone**



a. Marina Novigrad – uvučena



b. Marina Kremik – potpuno uvučena



c. Marina Vrsar – poluuvučena



d. Marina Puntat - otvorena

**Slika 2. Marine prema poziciji u odnosu prema obali – slikoviti prikaz**

**Fig 2. Marinas according to the position to the shore**

Izvor: Internet, različite stranice

Prema *vlasništvu* marina može biti:

- privatna,
- komunalna,
- javna.

*Privatne marine* komercijalnoga su tipa i njihovo vlasništvo upućuje na odabir poslovne politike i načina vođenja marine. Poduzetništvo je u njima na prvom mjestu.

*Komunalne marine* u načelu su javne i njima upravljaju lučke uprave ili država preko lokalne zajednice. Namijenjene su, uglavnom, domicilnom stanovništvu koje prema njima gravitira.

*Javne marine* u vlasništvu su državnih ili lokalnih vlasti. Karakteristične su po načinu upravljanja i financiranja, te su konkurencija komercijalnim (privatnim) marinama. Najviše javnih marina ima u SAD-u.

Prema *lokaciji* razlikujemo sljedeće vrste marina:

- morske,
- jezerske,
- riječne,
- kanalske.

Ta podjela marina primjenljiva je u kontinentalnom dijelu Europe.

## 2.2. Klasifikacija luka nautičkog turizma

### *Classification of the Ports of Nautical Tourism*

Klasifikacija luka nautičkog turizma odnosi se samo na marine. To znači da se sidrišta, privezišta i suhe marine ne klasificiraju. Ipak, pri registraciji sve luke nautičkog turizma trebaju ispunjavati minimalne uvjete potrebne za obavljanje djelatnosti. Sve one moraju ispunjavati *opće* i *posebne* minimalne uvjete<sup>9</sup> regulirane pravilnikom za svaku od vrsta luka nautičkog turizma.

a) Opći minimalni uvjeti odnose se na:

- ispravnost i funkcionalnost uređaja i opreme,
- opskrbu električnom energijom,
- opskrbu higijenski ispravnom vodom,
- usluge koje se pružaju u luci,
- prostorije za osobnu higijenu turista nautičara,
- uređaje i opremu za zaštitu okoliša,
- protupožarnu zaštitu,
- zaposlenike,
- prostorije za osobnu higijenu zaposlenika.

b) Posebne minimalne uvjete moraju ispunjavati pojedine luke nautičkog turizma ovisno o njihovoj vrsti, a oni se odnose na:

- obvezatnu strukturu uređenja i opreme,
- minimum usluga koje se u luci moraju pružati,
- minimum dopunjujućih usluga (trgovačkih, ugostiteljskih i drugih) koje luka mora osigurati turistima nautičarima.

Marina, kao najrazvijenija vrsta luka nautičkog turizma, klasificira se prema dodatnim kriterijima, i to: *općim minimalnim uvjetima, uređenju i opremi* te

<sup>9</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99), članci od 10. do 24.

*uslugama*. Pritom treba pojasniti da se klasifikacija provodi tako da se marine kategoriziraju u tri kategorije:

- prva kategorija označava marinu najvišega standarda,
- druga kategorija označava marinu srednjega standarda,
- treća kategorija označava marinu najnižega standarda.

Kategorija se mora propisno istaknuti u marini, i to:

1. marina I. kategorije riječima i oznakom: MARINA I. KATEGORIJE,
2. marina II. kategorije riječima i oznakom: MARINA II. KATEGORIJE,
3. marina III. kategorije riječima i oznakom: MARINA III. KATEGORIJE.

Kategorizacija marina provodi se po logici po kojoj marina treće kategorije mora zadovoljavati opće i posebne minimalne uvjete propisane za sve luke nautičkog turizma pojedinačno, a koji su izuzeti iz posebnih uvjeta što se odnose na kategorizaciju.<sup>10</sup> Marine druge i prve kategorije, prema istom pravilniku, nadograđuju se na propisane uvjete marina treće kategorije.<sup>11</sup>

Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, za marine druge i treće kategorije definirani su *posebi uvjeti* po kojima marina mora imati:

*I. Osnovno građevinsko uređenje objekta:*

- razvijeni i izgrađeni dio vodene površine i obale: gat (fiksni ili plutajući) ili mostić, mulo, lukobran, valobran i sl.,
- vezove za privez plovniha objekata,
- lučka svjetla i oznake.

*II. Uređaje i opremu za vez:*

- bitve ili prstene za privez plovniha objekata,
- mrtvo sidro s konopima za privez,
- vez označen brojanom ili slovnim oznakom,
- rasvjetna tijela za stalno osvjetljenje veza/vezova,
- priključak na električnu energiju od 220V na svakih 20 vezova,
- priključak na higijenski ispravnu - pitku vodu - mogućnost priključivanja plovniha objekata fleksibilnom cijevi s izdancima za priključak, na svakih 25 vezova.

*III. Ostale uređaje i opremu:*

- radnu brodicu.

*IV. Osnovne sadržaje i usluge na raspolaganju turistima nautičarima:*

*1. Ured uprave marine, koji ima:*

*1.1. osnovnu opremu:*

- ured smješten u prostoriji objekta koji ne može biti kontejnerskoga tipa,
- recepciju,
- blagajnu,

- opremu i pribor za pružanje prve pomoći,
- najmanje jednu zahodsku kabinu sa školjkom na ispiranje tekućom vodom i s: policom za odlaganje osobnih stvari (torbice), kukom za vješanje odjeće, košem za otpatke s poklopcem, toaletnim papirom, četkom za čišćenje zahodske školjke i sredstvom za osvježavanje prostora, te pretprostor s umivaonikom i priborom za održavanje higijene ruku,
- kolica za prijenos tereta, robe i prtljage.

*1.2. osnovne usluge:*

- portirsku službu 24 sata dnevno,
- recepcijsku službu koja radi najmanje 8 sati dnevno u tijeku sezone,
- mornarsko-čuvarsku službu od 0 do 24 sata,
- meteorološko izvješće – dnevno.

*2. Prostorije za osobnu higijenu turista nautičara:*

- najmanje jednu skupinu prostorija za osobnu higijenu turista nautičara na svakih 80 vezova.

*3. Uređaje i opremu za zaštitu okoliša:*

- plan postupanja za nastanak požara,
- osiguranu opremu i uređaje za odlaganje smeća i otpadnih tvari sukladno posebnim propisima - najmanje jedan spremnik za kruti otpad od najmanje 2 m<sup>3</sup> na 50 vezova,
- najmanje dva spremnika u marini za otpadna ulja (bačve do 200 l),
- plan postupanja pri iznenadnom onečišćenju marine s planom marine koji sadržava organizacijsku shemu postupanja, sredstva za čišćenje i zaštitu, te označena mjesta za smještaj sredstava za čišćenje.

*4. Telefonski i telekomunikacijski standard (telefon, telefaks, VHF veza):*

- najmanje jedan telefon (tipa javne govornice) na raspolaganju turistima nautičarima u marini izvan prostora ureda uprave.

*5. Ostale usluge (osiguranja, parkirališta i drugo):*

- vrijedeću policu osiguranja za plovne objekte od rizika krađe i oštećenja dok se nalaze u marini,
- osigurano parkiralište za automobile turista nautičara za najmanje 25% vezova, izuzevši marine koje su u području gdje nema automobilskog prometa i one gdje to nije moguće imati.

*6. Zaposlenike i prostorije za zaposlenike:*

- zaposlenici moraju nositi bedž s imenom i prezimenom,
- prostoriju za smještaj civilne i možebitne radne odjeće i obuće te drugih osobnih predmeta zaposlenika - garderobu opremljenu garderobnim ormarićima, odvojeno za muškarce i za žene kad je u marini zaposleno više od pet osoba istoga spola u jednoj smjeni.

*V. Ostale dopunjujuće usluge na raspolaganju turistima nautičarima (trgovačke, ugostiteljske i druge):*

*1. Osigurane trgovačke usluge:*

- trgovina namirnicama koja posluje najmanje 8 sati dnevno, na udaljenosti najviše do 500 m od marine, osim u marinama na otocima ili u nacionalnim parkovima, gdje to objektivno nije moguće osigurati.

<sup>10</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99), članci od 10. do 24.

<sup>11</sup> Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99), članci od 25. do 31.

## 2. Osigurane ugostiteljske usluge:

– ugostiteljski objekt u kojemu se pružaju usluge brze prehrane, te se poslužuju pića i napitci, u krugu marine ili u neposrednoj blizini (ugostiteljske usluge u ugostiteljskim objektima može pružati i druga pravna ili fizička osoba - ugostitelj).

Zatim Pravilnik definira posebne uvjete za marinu u kojoj se pružaju i usluge održavanja i servisiranja plovniha objekata, po kojima mora imati:

1. prostor za odlaganje plovniha objekata na kopnu,
2. uređaj za dizanje i spuštanje plovniha objekata od najmanje 10 kN,
3. osiguranu mogućnost korištenja servisom za popravak i održavanje plovniha objekata i motora.

Smatramo da ovakvo zakonodavno definiranje i obrada luka nautičkog turizma pridonosi uvođenju više reda u tu problematiku, ali i standardizaciji uvjeta i kvalitete u Hrvatskoj. Sličnu regulaciju imaju i druge zemlje Mediterana, ali na legislativno drukčiji način.

Kao što smo prethodno naznačili, marine kao luke nautičkog turizma kategoriziraju se u tri kategorij koje označavaju njihov standard.

Godine 1999. (NN, 142/99.) stupio je na snagu novi Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma u Hrvatskoj, kojemu moraju udovoljavati sve luke nautičkog turizma. On je doživio nekoliko dopuna u 2001. godini (NN, 47/00., 121/00., 45/01. i 108/01.), a manje su promjene kontinuirano donesene i u sljedećim godinama, usavršujući ga i usklađujući s novim prilikama i izmjenama u praksi.

Uz navedene luke nautičkoga turizma, mislimo da je vrijedno spomenuti novu vrstu luka kojima se koristi u nautičkom turizmu, a još nisu zakonski regulirane kao specijalizirane luke. To su posebno organizirane luke za prihvatanje velikih *cruisera*. Te luke nastaju kao rezultat sve izraženije potražnje za *cruisingom*, dakle zahtjeva velikih *cruisera*, s tisućama turista, za takvim lukama. Klasične luke nisu adekvatno organizirane, a *cruising* se ubrzano razvija, postavljajući sve izraženije zahtjeve za kvalitetnim privezom i prihvatom turista. Luke koje su zainteresirane za ulazak u taj posao, mijenjaju se i prilagođuju. Osnovne elemente kategorizacije luka nautičkog turizma u smislu osnovnih kriterija prikazujemo u sljedećoj tablici.

Tablica 1. Elementi kategorizacije luka nautičkog turizma  
Table 1. Elements of the classification of the ports of nautical tourism

OPĆI MINIMALNI UVJETI	UREĐENJE I OPREMA	USLUGE
<p><b>Lokacija i stupanj izgrađenosti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zaštita okoliša</li> <li>• sigurnost plovila i ljudi</li> <li>• opskrba vodom</li> <li>• odvod</li> <li>• uklanjanje otpadnih tvari</li> <li>• sanitarna opremljenost</li> <li>• izgrađeni vezovi**</li> <li>• protupožarna oprema**</li> <li>• rasvjeta**</li> <li>• lučka rasvjeta i oznake**</li> </ul>	<p><b>Lokacija</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pristup i prometna povezanost</li> <li>• kopneni prostor</li> <li>• usluge prehrane i pića</li> <li>• trgovine</li> <li>• servisi i oprema</li> <li>• ostali objekti</li> <li>• usluge smještaja</li> <li>• vodoopskrba</li> <li>• elektroopskrba</li> <li>• higijena i čistoća</li> <li>• pogodnosti za goste</li> <li>• prostori za osoblje</li> <li>• prostor na kopnu za odlaganje min. 50% plovila*</li> <li>• Yacht club*</li> </ul>	<p><b>Usluge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prijem i čuvarska služba</li> <li>• održavanje sanitarnih i ostalih prostora</li> <li>• zaštita gostiju</li> <li>• servisne i ugostiteljske usluge i usluge trgovine</li> <li>• znanje stranih jezika</li> <li>• pogodnosti za goste</li> <li>• izgled osoblja*</li> <li>• iznajmljivanje jahti*</li> </ul>

\*Samo za nautičko-turistički centar

\*\*Moraju imati sve luke nautičkog turizma, osim sidrišta i privezišta.

Izvor: Obrada autora prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 142/99.).

### 2.3. Razvojni modeli marina na Mediteranu

#### *Developing Model of Marinas on the Mediterranean*

Luke nautičkog turizma, a posebno marine kao najrazvijenija njihova vrsta, različito su rasprostranjene na obalama Mediterana. Uz to ima razlika u njihovoj opremljenosti i kvaliteti usluge. O kakvim je razlikama riječ? Koje su karakteristike rasprostranjenosti? Što uvjetuje te razlike? Ima li prepoznatljivih činitelja tih razlika? Sve su to pitanja na koja treba odgovoriti.

Analizirajući činitelje razvoja luka nautičkog turizma na obalama Mediterana zapazili smo bitne razlike, a koje ovise o nekoliko izvanjskih i unutarnjih činitelja međusobno uvjetovanih nekim logičnim pravilima. Tako, primjerice, luke nautičkog turizma, posebno marine, kad se osnivaju na lokacijama relativno loše razvijenima, preuzimaju ulogu pokretača lokalnog razvoja. Na takvim lokacijama marine razvijaju svoje proizvode i usluge do najvišeg stupnja kvalitete. Suprotno tomu, locirane u velikim gradovima i turističkim centrima, one se uglavnom oslanjaju na kapacitete drugih subjekata. Slična je razvojna logika i kod sidrišta, privezišta i suhih marina.

*Marine* kao dominantan oblik luka nautičkog turizma mogli bismo, s aspekta međuovisnosti njihove ponude i stupnja razvijenosti lokacije, podijeliti na:

- marine razvijenog dijela Mediterana, koje su dio vrlo jake i agresivne ukupne turističke ponude – sredozemne marine, posebno od Genovskoga zaljeva do početka španjolskog dijela Sredozemlja, s Azurnom obalom kao središnjim dijelom toga modela,
- marine razvijenoga dijela Mediterana, koje nemaju uza se agresivnu turističku ponudu – talijanske marine (jadranske i sredozemne) sve do Genovskoga zaljeva,
- marine srednje razvijenoga dijela Mediterana, koje imaju emitivno razvojni karakter (nisu dio neke jače turističke ponude, nego su one pokretači razvoja ili se naslanjaju na gradsku neagresivnu turističku ponudu) – hrvatske jadranske marine i grčke marine,
- marine dijela Mediterana koji je u razvoju, ili marine maloga geografskog značaja – sve ostale marine (slovenske, crnogorske, albanske, grčke).

Analiziramo li mogućnost razvrstavanja marina prema obliku i vrsti ponude koju pružaju, razlikujemo:

- marine koje svoju ponudu razvijaju samostalno u okvirima svojih granica (neke marine u Hrvatskoj, sidrišta i privezišta, te grčke marine),
- marine koje s razvojem ponude izlaze izvan svojih granica, razvijajući i uključujući lokalitet kao dio šire ponude (primjer marine Frapa),
- marine koje razvoj svoje ponude baziraju na privlačnosti većih gradova (Split, Dubrovnik, Zadar, jadranske talijanske marine, grčke gradske marine),
- marine koje su dio veće turističke ponude, pa svojom skromnom ponudom samo upotpunjuju korporativno oblikovanu ponudu (od Genovskog zaljeva preko Azurne obale do početka španjolskoga obalnog dijela Sredozemlja),
- marine koje imaju održiv suživot s industrijskim i drugim gospodarskim zonama (veće španjolske marine Sredozemlja koje su izraženijega tranzitnog karaktera),

- marine koje svoju ponudu razvijaju i oblikuju kao suživot sa sportskim dijelom marine kojom se koristi domicilno stanovništvo za šport i razonodu, te dio marina kojima se koristi za gospodarski ribolov i djelatnosti povezane s morem (zamjetan dio španjolskih marina uspješno razvija takav oblik djelovanja marina),

- marine koje su dio lokalne sportske marine bez gospodarskih aktivnosti (po cijeloj obali Mediterana).

Marine, kao i druge vrste luka nautičkog turizma, visokovrijedni su objekti kojih razvojna uloga još uvijek nije dostatno istražena. Ipak ostaje činjenica da su one nositelji lokalnog razvoja manje i srednje razvijenih dijelova Mediterana.

Mislimo da je vrijedno istaknuti podatak kako je ACI, kao sustav marina, s dvadeset jednom marinom u sastavu, najveći sustav marina u Europi. I unatoč bombastičnoj najavi o kraju ACI-ja kao sustava marina 2001. godine, i nadalje je ostao neriješen problem što s tim sustavom.<sup>12</sup>

Najveća marina na Mediteranu je „Empuriabrava“ u Španjolskoj, s 5.000 vezova. To je marina-grad kod koje je gotovo nemoguće odvojiti i razlikovati ta dva pojma.



a) ulaz u grad-marinu



b) centar marine

**Slika 3. „Empuriabrava“, najveća marina na Sredozemlju**  
**Figure 3. „Empuriabrava“, the biggest marinas in the Mediterranean**

Izvor: Internet, [www.empuriabrava-info.net](http://www.empuriabrava-info.net)

<sup>12</sup> Vjesnik, 8. lipnja 2001. ([www.vjesnik.com](http://www.vjesnik.com))



Na prestižnomu svjetskom nadmetanju elitnih subjekata svjetskoga turizma koje se održava u Madridu svake druge godine, u konkurenciji od 300 najljepših marina na svijetu za 2005. i 2006. godinu pobijedila je hrvatska marina Frapa, što je još jedno priznanje Hrvatskoj i hrvatskim lukama nautičkoga turizma.

Prema podacima hrvatske službene statistike, stanje luka nautičkog turizma promatrano po županijama u 2006. godini prikazujemo u sljedećoj tablici.

Tablica 2. Stanje luka nautičkog turizma u Hrvatskoj 2006. godine

Table 2. State of the ports of nautical tourism in Croatia in 2006.

Županije	Luke nautičkog turizma ukupno	Sidrišta	Privezišta	Klasificirane m a r i n e				Nerazvrstane luke nautičkog turizma
				Suhe marina	Marine I. kategorije	Marine II. kategorije	Marine III. kategorije	
Primorsko-goranska	29	7	5	8	1	5	2	1
Zadarska	24	8	8	-	-	5	2	1
Šibensko-kninska	11	-	-	-	2	5	4	-
Splitsko-dalmatinska	11	-	2	2	-	5	1	1
Istarska	14	-	1	-	3	5	4	1
Dubrovačko-neretvanska	6	-	1	-	-	2	-	3
<b>HR</b>	<b>95</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>27</b>	<b>13</b>	<b>7</b>

Izvor: Priopćenje: „Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2006.g.“, Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 22. ožujka 2007.

Iz pregleda može se uočiti neravnomjeran raspored luka nautičkog turizma na hrvatskoj obali. Najmanje je zastupljen južni dio Hrvatske. Očito je da će problem rasporeda i razmještaja luka nautičkog turizma u budućnosti biti jedan od ključnih strateških zadataka makrorazvojne politike.

Ipak, važno je zaključiti da je u 2006. godini, u odnosu prema 2005. godini, broj luka nautičkog turizma povećan za 11,3%, a broj vezova povećan je za 6,1%. Iako to iz navedenih podataka ne bismo mogli zaključiti, pod pritiskom sve veće potražnje marine povećavaju svoje kapacitete, a zbog sve češćeg dolaska megajahti provode i unutarnje restrukturiranje vezova. Potražnja za kapacitetima luka nautičkog turizma sve je veća, što najbolje govore podaci o broju plovila na stalnom vezu. U 2006. Hrvatska je imala 15.973 veza, od čega su u funkciji stalnog veza bila čak 13.794, ili 86,4% vezova, a što znači da je za komercijalno poslovanje ostalo samo 13,6% vezova.

## Literatura

### References

1. Dulčić, Ante: *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*, Ekokon Split, Split, 2002.
2. Jadrešić, Vlatko: *Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni*, Školska knjiga, Zagreb, 2001.
3. Luković T. & Strasburger J.: *Yachting on the european part of the Mediterranean* pro literatur Verlag, Nürnberg, Germany, 2005
4. Luković, T. & Gržetić, Z.: *Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana*, Hrvatski hidrografski institut Split, Split/Dubrovnik, 2007.
5. Luković, T. & Šamanović, J.: *Management i ekonomika nautičkog turizma*, Hrvatski hidrografski institut Split, Split, 2007.
6. Luković, Tihomir: „Nautički turizam – definicije i dileme“, *Naše more*, znanstveni časopis Sveučilišta u Dubrovniku, br. 1-2/07.
7. Moutinho, L.: „Strategic Management in Tourism“, May 2000
8. *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod „Miroslav Krleža“, Zagreb, 1990.
9. *Rječnik turizma*, Masmedia, Zagreb, 2001.
10. Ross K. Dowling: „Cruise Ship Tourism“, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia, 2006
11. Šamanović, Josip: *Nautički turizam i management marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.

Rukopis primljen: 21. 6. 2007.