

# IZAZOVI I PERSPEKTIVE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ: ANALIZA UVJETA POSLOVANJA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

REVIEW PAPER  
/ PREGLEDNI RAD

UDK: 338.48-44(26)(497.5)

JEL: L83 ; Z32  
DOI: 10.56321/ijmbs.11.17.5

Autor/Author:

**DORIS PERUČIĆ**

PhD, REDOVITA PROFESORICA

Sveučilište Algebra Bernays

Gradišćanska 24, Zagreb

E-mail: doris.perucic@algebra.hr

ORCID: 0000-0003-1329-2666

---

## SAŽETAK

Razvoj posebnih oblika turizma, uključujući nautički turizam, strateški je prioritet hrvatskog turizma. Nautički turizam predstavlja jedan od najbolje tržišno pozicioniranih turističkih proizvoda u Hrvatskoj, ali njegov daljnji razvoj ograničavaju brojni strukturni i regulatorni izazovi. Rad analizira razinu razvijenosti nautičkog turizma i uvjete poslovanja luka nautičkog turizma, osobito marina kao ključnih infrastrukturnih objekata nautičke ponude, te identificira glavne prepreke ulaganjima, izgradnji novih i modernizaciji postojećih kapaciteta. Unatoč prirodnim prednostima Hrvatske kao mediteranske nautičke destinacije, konkurentnost sektora narušavaju nestabilno investicijsko okruženje, neadekvatan zakonodavni okvir, neodgovarajuće riješeno pitanje prestanka/nastavka koncesije na pomorskom dobru, administrativne prepreke, nelojalna konkurencija i nedovoljna suradnja među dionicima i s lokalnom zajednicom. Nesređeni imovinsko-pravni odnosi dodatno usporavaju razvoj. Nalazi upućuju na potrebu zakonodavnih izmjena i donošenja konkretnih mjera za poticanje ulaganja, povećanje kapaciteta te unaprjeđenje kvalitete i atraktivnosti nautičkog proizvoda, kako za korisnike, tako i za investitore.

**KLJUČNE RIJEČI:** nautički turizam, Hrvatska, jahting, marine, uvjeti poslovanja, konkurentnost

---

## 1. UVOD

Nautički turizam složen je sustav. Dijelom je sastavni dio pomorskog, a dijelom turističkog sustava, i njime treba upravljati prema načelima upravljanja integriranim složenim sustavom (Hrvatski hidrografski institut, 2013). Prema definiciji on podrazumijeva plovidbu i boravak turista (nautičara ili putnika) na plovnim objektima (jahtama, brodicama ili brodu) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet radi odmora, rekreacije i krstarenja (Zakon o pružanju usluga u turizmu), što uključuje jahting i krstarenja. U fokusu ovog rada je jahting, odnosno plovidba nautičara manjim plovilima radi odmora, zabave i rekreacije.

Vrijednost svjetskog tržišta jahting turizma u 2022. godini procijenjena je na 9,1 milijardu dolara, a prema prognozama očekuje se da će do 2030. godine porasti na 13,7 milijardi dolara (World Bank, 2024). Mnoge zemlje diljem svijeta u svojim se planskim dokumentima fokusiraju na razvoj jahting turizma. Europa čini 50 % globalnog jahting tržišta. Više od šest milijuna brodova nalazi se u Europi, koja raspolaze s 10 000 marina koje nude više od milijun vezova kako u moru, tako i na kopnu (European Boating Industry, n.d.).

Najznačajnija europska tržišta jahting turizam su Francuska i Španjolska, u kojima je zajedno s Italijom koncentrirano 80 % nautičke potražnje na Mediteranu. Turska i Grčka su, uz Hrvatsku najposjećenije jahting destinacije na istočnom dijelu Mediterana i ujedno su glavni konkurenti Hrvatskoj (Ioannidis, 2019). Glavne komparativne prednosti Hrvatske kao nautičkog odredišta u odnosu na većinu mediteranskih zemalja su prirodni resursi, ugodna klima i prekrasan krajolik, obala koja je duga više od 6.000 km sa 1.185 otoka, dobra prometna dostupnost i lokacija nautičkih luka, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe na moru.

U Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020 (NN 55/2013) nautički turizam identificiran je kao jedan od strateških ciljeva razvoja. Prepoznat je kao strateški važan proizvod i u Strategiji razvoja održivog turizma do 2030 (NN 2/2023) koji ima dobre osnove za daljnji razvoj. Za ovim posebnim oblikom turizma bilježi se rast potražnje.

Velik broj dionika uključen je u pružanje usluga nautičarima, pri čemu marine predstavljaju ključne infrastrukturne objekte nautičke ponude. Za razliku od drugih objekata u kojima se pružaju turističke usluge u nautičkom turizmu, uvjeti poslovanja marina složeni su jer je njihovo poslovanje vezano za pomorsko dobro. Cilj ovog rada je analizirati postojeće stanje i uvjete poslovanja luka nautičkog turizma te identificirati ograničavajuće faktore razvoja, kao i formulirati preporuke za njegov daljnji razvoj. Upravljanje razvojem s aspekta pružatelja usluga još uvijek je nedovoljno istraženo. Istraživanje se temelji na sekundarnim izvorima podataka.

## 2. PREGLED LITERATURE

Nautički turizam predmet je istraživanja velikog broja hrvatskih i inozemnih autora. Prema rezultatima analize znanstvene produkcije, istraživanja pomorstva i nautičkog turizma u svijetu u razdoblju od 1986. do 2020. godine u najvećem su dijelu koncentrirana u zemljama u kojima su gospodarske djelatnosti vezane uz more, obalu i pomorstvo (Martínez Vázquez, Milán García & De Pablo Valenciano, 2021). Analizom 118 odabranih članaka u časopisima koji se referiraju u bazi Scopus, objavljenih u razdoblju od 2001. do 2020. godine Spinelli & Benevolo (2022) utvrdili su da je tri četvrtine autora s institucija iz Hrvatske, Španjolske, Italije i SAD-a i da su to zemlje u kojima je nautički turizam najčešće predmet istraživanja.

Interes znanstvenika bio je uglavnom usredotočen na tri područja istraživanja: 1) razvoj nautičkog turizma i utjecaj na okoliš, 2) gospodarski učinci nautičkog turizma te 3) utjecaj zakonske regulative na poslovanje luka nautičkog turizma, posebno marina kao temeljnih infrastrukturnih objekata.

Tema o kojoj se najviše raspravlja je utjecaj nautičkog turizma na okoliš. Predmet istraživanja su ekoturizam u morskim zaštićenim područjima, globalne promjene, društveni i ekološki učinci nautičkog turizma na morske ekosustave u destinacijama sa značajnim turističkim prometom (Caparros-Martinez, Martinez Vazquez & De Pablo Valenciano, 2022). Troian et al. (2023) analizirali su znanstvenu produkciju autora koji istražuju utjecaj turizma i rekreacijskih aktivnosti na morske ekosustave, posebice na koraljne grebene. Na temelju zaključaka i preporuka autora Troian et al. (2023) ukazuju kako se većina autora slaže da je potrebna reforma upravljanja nautičkim turizmom na svim razinama kroz koncept održivog razvoja i Globalni etički kodeks za turizam, te da razvoj nautičkog turizma treba temeljiti na plavoj ekonomiji i zaštititi prirodnih obalnih resursa. Povećava se i broj autora koji obrađuju krizne situacije u nautičkom turizmu i procedure upravljanja tim situacijama (Gračan i Agbaba, 2021).

Da je za nautički turizam izuzetno važno očuvanje prirodnih resursa i da je za to je potrebno uskladiti stavove o razvoju nautičkog turizma, odnosno poštovati prostorne, ekonomske, tehničko-ekološke i druge aspekte u skladu s održivim razvojem mišljenja su Kovačić, Bošković i Favro (2006). Prema Arismayanti (2019), takav razvoj treba planirati i njime upravljati kako bi on pozitivno utjecao na zajednicu i zaštitu okoliša. Za izradu plana razvoja nautičkog turizma neophodno je definirati sve dionike koji pružaju usluge, raspolagati s relevantnim podacima o broju nautičara, plovila i luka, o njihovom utjecaju na ekonomiju i okoliš, o nosivom kapacitetu prostora i sl. (Moreno & Otamendi, 2017).

Što se tiče ekonomskog učinka nautičkog turizma, velik broj autora smatra da je ovaj posebni oblik turizma koristan za gospodarski razvoj zemlje, posebno destinacija koje gravitiraju lukama nautičkog turizma. Najznačajniji pozitivni učinci razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj zabilježeni su na lokalnim razinama, posebno na otocima (Hrvatski hidrografski institut i sur., 2006). Na značaj luka nautičkog turizma za turistički i gospodarski razvoj zemlje ukazuju Jugović, Kovačić i Hadžić (2011) i predlažu model razvoja luka nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja. I lokalno stanovništvo u obalnim područjima na sjevernom dijelu Jadranskog mora mišljenja je da nautički turizam pozitivno utječe na razvoj destinacije i da je on katalizator razvoja turizma i privlačenja međunarodnih turista (Gon, Osti & Pechlaner, 2016). Kovačić, Favro i Mezak (2016) u studiji slučaja grada Rijeke tvrde da bi izgradnja luke nautičkog turizma pozitivno utjecala na razvoj turizma grada Rijeke. Na primjeru Andaluzije Martinez-Vazquez, De Pablo Valenciano & Milan-Garcia (2022) ukazuju na pozitivne učinke marina na razvoj gravitirajućeg područja i na razvoj čitavog niza popratnih industrija koje podupiru rad luke, a unutar su sustava nautičkog turizma. Ivanić, Perić-Hadžić i Mohović (2018) smatraju da razvoj marina i ulaganja u infrastrukturu ne samo da povećavaju profitabilnost i zapošljavanje, nego i potiču razvoj povezanih aktivnosti poput brodogradnje, trgovine i ugostiteljstva. Stoga nautički turizam vide kao jedan od ključnih pokretača regionalnog i nacionalnog gospodarskog rasta

Razvoj luke nautičkog turizma i mjesta međusobno su uvjetovane pojave. Luka nautičkog turizma utječe na razvoj gravitirajućeg područja, posebice na gospodarsku, društvenu i ekološku održivost, a razvoj mjesta na kvalitetu usluge koja se pruža u lukama nautičkog turizma (Jugović, Zubak i Kovačić, 2013). Zadovoljstvo i doživljaj nautičara ovise o

velikom broju faktora – o kvaliteti nautičkog proizvoda, sigurnosti, ekološki održivom upravljanju marinama ali i o kvaliteti turističkih usluga u mjestu (Lam Gonzalez, De Leon Ledesma & Leon Gonzalez, 2015). Nautičari su ljudi istančanog ukusa, osjetljivi na specifičnu ljepotu lokacije u kojoj je marina izgrađena, na ambijent mjesta, turističke sadržaje, slikovitost i ljepotu prirode i stalno su u potrazi za sličnim mjestima i doživljajima. Npr. poseban šarm i privlačnost nekim ACI marinama, koje se nalaze u neposrednoj blizini nacionalnih parkova, daje stopljenost s prirodom i ambijentom (Peručić, 2016). Mikulić, Krešić i Kožić (2015) temeljem istraživanja ključnih faktora koji utječu na doživljaj nautičara u Hrvatskoj, ukazuju kako iskustvo boravka u destinaciji ima najveći utjecaj na cjelokupni doživljaj, premda ova dimenzija nije izravno povezana s primarnim motivom putovanja, a to je jedrenje. Mišljenja su da će atributi sadržani u ovoj dimenziji vjerojatno biti odlučujuće odrednice za tržišnu poziciju nautičkog odredišta u odnosu na konkurenciju.

Prethodna istraživanja ukazuju da razvijenost i kvaliteta nautičke ponude ovisi o zakonskim propisima koji određuju uvjete poslovanja luka nautičkog turizma, posebno marina kao temeljnih infrastrukturnih objekata. Nalazi potvrđuju da zakonski okvir može direktno utjecati na poslovanje glavnih dionika relevantnih za razvoj jahting turizma, a time i na ulaganja u razvoj nautičke infrastrukture. Više autora slaže se da su u Hrvatskoj neodgovarajući zakonski propisi koji reguliraju korištenje pomorskog dobra i dodjelu koncesije, česte izmjene Zakona o pomorskom dobru i birokracija otežavali poslovanje marina i investiranje u modernizaciju nautičke infrastrukture i nove vezove (Asić, 2021; Institut za turizam, 2015; Hrvatski hidrografski institut, 2013; Vlastic, Poldrugovac i Jankovic, 2019; Luković i Piplica, 2021.) Tuhtan, Grgić i Bulum (2018) također su mišljenja da pravna regulativa u Hrvatskoj predstavlja kočnicu za razvoj luka nautičkog turizma i da ne potiče koncesionara na ulaganja u nove usluge. U Turskoj, prema Sariisik & Ozbay (2023), zakoni i propisi na nacionalnoj i lokalnoj razini, koji su se donosili bez konzultacija s dionicima u nautičkom turizmu i nedostatak zajedničke suradnje s javnom i lokalnom upravom, udrugama, gospodarskim komorama, sveučilištima i drugim organizacijama na svim razinama, uzrokovali su teškoće u poslovanju marina i ograničavajuće su djelovali na ulaganja u infrastrukturu i atraktivnost nautičkog proizvoda. U prilog tim nalazima idu i rezultati istraživanja, koje su proveli Moreno & Otamendi (2017) intervjuiranjem dionika u nautičkom turizmu u Španjolskoj (predstavnicima udruga i nautičkih tvrtki, javnih institucija i Gospodarske komore), koji potvrđuju da španjolsko zakonodavstvo i regionalna neujednačenost nisu pogodovali gospodarskom razvoju jahting turizma. Mišljenja su da se propisi i porezna politika trebaju prilagoditi specifičnostima ovog sustava i biti ujednačeniji u svim mediteranskim zemljama, i u ostatku Europe. Chen, Chrysanthi, Nijkamp, Panoraia & Dimitrios (2016) uspoređivali su nautički turizam u Grčkoj s konkurentskim mediteranskim zemljama kako bi identificirali probleme i relevantne faktore važne za njegov održivi razvoj. Rezultati istraživanja pokazuju da su promjene porezne politike i nesigurnost pravnog okvira bile prepreke razvoju jahting turizma i da država treba izmjenom legislative osigurati poticajno okruženje za ulaganja u nautičku infrastrukturu. Kragić (2018) se također zalaže za izmjenu zakonskih rješenja u Hrvatskoj koja nisu optimalna za nautički turizam u cilju podizanja njegove konkurentnosti i razvoja. Luković i Piplica (2021) kritički se osvrću na model razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj koji se temelji na koncesiji i kao pozitivan primjer navode Njemačku kao državu koja osigurava podršku razvoju marina, a model razvoja temelji na suradnji države, marine i znanstvene institucije te na stabilnom sustavu poduprtom zakonima.

### 3. ANALIZA STANJA

Europskim nautičarima Mediteran je najprivlačnija regija za plovidbu radi odmora, zabave i rekreacije. Gotovo polovica vezova kojima raspolažu europske luke nautičkog turizma (48 %) nalazi se na Mediteranu. Ovom regijom plovi oko šest milijuna plovila u rekreacijske svrhe, pri čemu 90 % plovila koja se koriste za rekreaciju ima duljinu od 2,5 do 24 metra i čine 90 % ukupne flote na Mediteranu (Eco-union, 2020). Popularnost ove regije raste i među korisnicima velikih plovila. Sukladno svjetskim trendovima povećava se broj velikih jahti, više od 50% svjetske flote mega jahti je na Mediteranu (Plan Bleu - Regional Activity Centre of UNEP/MAP, 2022) što često stvara veliki pritisak na nautičku infrastrukturu i okoliš. Mnoge zemlje kao odgovor na povećanu potražnju ulažu u izgradnju novih vezova.

Hrvatska, prema podacima Državnog zavoda za statistiku, raspolaže s ukupno 19.073 vezova u 226 luka nautičkog turizma, od čega su 85 marine (20 je suhih marina), 81 sidrišta, 16 privezišta i 44 odlagališta plovnih objekata (Državni zavod za statistiku, 2025a). Izgradnja novih 15.000 vezova (10 tisuća vezova u postojećim lukama i na novim lokacijama i 5 tisuća mjesta za smještaj plovnih objekata na kopnu), planiranih Strategijom razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2029. (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, 2008) nije realizirana. Kapaciteti luka nautičkog turizma u planskom razdoblju 2009.-2019 povećani su s 16.848 vezova na 18.179, odnosno za 7,9 % (realizirano je otprilike 9 % od planiranog broja vezova).

U razdoblju od 2019. do 2024. godine ukupan broj vezova povećan je za gotovo 5 %. Sukladno zahtjevima tržišta, bilježe se veća ulaganja u izgradnju vezova za duža plovila. Kapacitet vezova za plovila duljine 10–12 m povećan je za 14,2 %, za plovila duljine 12–15 m za 10,6 %, a za plovila duljine veće od 20 metara za 22,0 %, što odražava rastuću potražnju za vezovima prilagođenima većim plovilima.

**Tablica 1.** Kapaciteti luka nautičkog turizma u razdoblju od 2019. do 2024. godine

	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
<b>Broj vezova, ukupno</b>	18.179	18.625	18.942	19.105	19.131	19.073
<b>Od toga za plovila duljine:</b>						
<b>do 6 m</b>	674	755	1.049	858	854	800
<b>6 – 8 m</b>	1.246	1.271	1.532	1.709	1.696	1.623
<b>8 – 10 m</b>	2.840	2.676	2.440	2.359	2.315	2.270
<b>10 – 12 m</b>	4.511	4.620	4.666	5.156	5.027	5.151
<b>12 – 15 m</b>	5.116	5.290	5.848	5.592	5.601	5.657
<b>15 – 20 m</b>	2.984	3.078	2.455	2.464	2.648	2.586
<b>više od 20 m</b>	808	935	952	967	990	986
<b>Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu</b>	5.551	6.068	6.137	6.906	7.102	7.050

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2025a; Državni zavod za statistiku, 2024; Državni zavod za statistiku, 2022; Državni zavod za statistiku, 2020

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, najveći broj luka nautičkog turizma nalazi se u Šibensko-kninskoj i Zadarskoj županiji, svaka sa po 58 luka, što zajedno čini polovicu ukupnog broja takvih luka u Hrvatskoj. Slijede Primorsko-goranska županija s 37 luka, Splitsko-dalmatinska s 36, Istarska s 21 te Dubrovačko-neretvanska županija sa 16 luka. Ukupan broj luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj iznosi 226 (Državni zavod za statistiku, 2025b).

Ukupna prosječna popunjenost vezova u 2024. godini iznosila je 68 %, vezova u moru 76,5 %, a vezova na kopnu 48,7 %. U lukama nautičkog turizma u 2024. godini na stalnom vezu bilo je 16.845 plovila. U odnosu na 2019. godinu ostvaren je porast broja plovila na stalnom vezu za 18,2 %. Prema duljini plovila u 2024. godini najviše su bila zastupljena plovila duljine od 12 do 15 metara (33 %) i plovila duljine od 10 do 12 metara (27 %), što čini 60 % od ukupnog broja plovila na stalnom vezu u moru (Državni zavod za statistiku, 2025a).

**Tablica 2.** Broj plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma

Županija	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
<b>Primorsko-goranska</b>	3.040	3.108	3.181	3.651	3.482	3.313
<b>Zadarska</b>	2.877	2.839	2.829	3.122	3.157	3.219
<b>Šibensko-kninska</b>	3.117	3.112	3.242	3.422	3.533	3.932
<b>Splitsko-dalmatinska</b>	2.064	2.077	2.306	2.319	2.359	2.469
<b>Istarska</b>	2.544	2.619	2.718	3.058	3.327	3.281
<b>Dubrovačko-neretvanska</b>	607	557	529	604	624	631
<b>Ukupno</b>	14.249	14.312	14.805	16.176	16.482	16.845

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2025b

Prema posljednjem izvještaju Benchmarking marina za 2022. godinu prosječna iskorištenost kapaciteta veza, prema stalnom ugovoru u moru i na kopnu, kod malih marina do 250 vezova iznosila je 57,74 %, kod srednjih marina koje raspolažu s 250 i više vezova iznosila je 77,42 %, a kod velikih marina s više od 450 vezova 78,20 % (Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, 2023).

Broj plovila u tranzitu u razdoblju od 2019. do 2024. godine povećan je za 4,7 %. Najviše plovila u tranzitu u 2024. godini zabilježeno je u Splitsko-dalmatinskoj županiji (26,0 %), Šibensko-kninskoj županiji (25,0 %) i Zadarskoj županiji (21,6 %). Gotovo 50 % plovila u tranzitu i na stalnom vezu bilo je pod hrvatskom zastavom (Državni zavod za statistiku, 2025a). Vidljiv je pad broja plovila u 2020. godini, što se može objasniti restrikcijama u putovanjima uzrokovanim pandemijom koronavirusa. Ipak, bilježi se i daljnji pad broja plovila u razdoblju od 2022. do 2024. godine, i to za 8,5 %, što ukazuje na nastavak prilagodbi tržišta nakon kriznih godina.

**Tablica 3.** Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma

Županija	2019.	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.
Primorsko-goranska	22.326	19.308	22.481	25.895	26.077	23.539
Zadarska	38.980	24.676	38.628	45.581	46.663	46.273
Šibensko-kninska	51.804	28.492	55.063	56.297	50.858	53.594
Splitsko-dalmatinska	55.633	28.468	59.768	64.856	59.573	55.914
Istarska	19.219	9.566	17.606	20.840	19.123	17.401
Dubrovačko-neretvanska	16.896	11.026	16.525	21.027	22.110	17.911
<b>Ukupno</b>	<b>204.858</b>	<b>121.536</b>	<b>210.071</b>	<b>234.496</b>	<b>224.404</b>	<b>214.632</b>

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2025b

U 2024. godini luke nautičkog turizma ostvarile su 180,5 milijuna eura prihoda bez PDV-a. Najveći udio u ukupnim prihodima luke nautičkog turizma ostvaruju od iznajmljivanja vezova, gotovo tri četvrtine prihoda (71,2 %). Po ostvarenim prihodima vodeće mjesto zauzima Šibensko-kninska županija s 25,0 % udjela, a na drugom mjestu je Splitsko-dalmatinska županija s 24,0 %, slijedi Zadarska županija s 19,7 %, Istarska županija s 13,0 %, Primorsko-goranska županija s 12,7 % i na posljednjem mjestu Dubrovačko-neretvanska s udjelom od 5,6 % u ukupno ostvarenim prihodima luka nautičkog turizma u Hrvatskoj (Državni zavod za statistiku, 2025a).

**Tablica 4.** Ostvareni prihod luka nautičkog turizma u 2024. godini bez PDV-a

Županija	Prihod (tis. Eura)
Primorsko-goranska županija	23.067
Zadarska županija	35.586
Šibensko-kninska županija	45.035
Splitsko-dalmatinska županija	43.303
Istarska županija	23.441
Dubrovačko-neretvanska županija	10.043
<b>Republika Hrvatska - ukupno</b>	<b>180.475</b>

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2025a

#### 4. IZAZOVI JAČANJA KONKURENTNOSTI HRVATSKOG NAUTIČKOG TURIZMA

Hrvatska ima idealne uvjete za daljnji razvoj nautičkog turizma. Prepoznata je kao jedna od najpoželjnijih jahting destinacija na Mediteranu. Prednosti Hrvatske u odnosu na konkurentske destinacije su: ljepota prirode i krajolika, čistoća mora, osobna sigurnost, atmosfera/ugodaj, gostoljubivost stanovništva i očuvanost okoliša (Institut za turizam, 2023). Jedna od najvećih prijetnji razvoju nautičkog turizma je gubitak navedenih prednosti uslijed prevelike urbanizacije obale i zagađenje okoliša (Hrvatski hidrografski institut, 2013). Da bi se dugoročno održala i podigla razina konkurentnosti nužna su ulaganja u cjelokupnu nautičko-turističku ponudu kako bi se nautičarima pružio doživljaj veće dodane vrijednosti i to prema modelu koji osigurava održivi rast. Obogaćivanje ponude nautičkog odredišta, posebno sadržaja u marinama, omogućilo bi višu razinu zadovoljstva nautičara i bolje pozicioniranje Hrvatske na europskom nautičkom tržištu kao destinacije visoke kvalitete i izvrsnosti (Alkier, 2019).

Istraživanja provedena u više regija pokazala su da se ponašanje nautičara mijenja u skladu s održivim razvojem, te da su za nautičare, pored kvalitete pružene usluge, ljubaznosti i profesionalnosti osoblja, razvijenosti infrastrukture i sigurnosnih standarda u marinama, važni i drugi elementi kao što su okolišno odgovorno poslovanje, raspoloživost popratnih usluga, ugostiteljskih i smještajnih, zabavnih sadržaja u marinama i mjestima u kojima su marine izgrađene (Skaržauskiene, Labanauskaite & Timonina-Mickevičiene, 2022). Očekuje se nastavak rasta potražnje za bogatijom nautičko turističkom ponudom, personaliziranom uslugom, jedinstvenim doživljajem i nezaboravnim iskustvima.

Tablica 5. SWOT analiza jahtinga u Hrvatskoj

SNAGE	SLABOSTI	PRILIKE	PRIJETNJE
Ljepota prirode i krajolika Čisto more Geografski položaj Razvedenost obale Očuvanost okoliša Gostoljubivost stanovništva Osobna sigurnost Relativno razvijena nautička infrastruktura	Sezonalnost potražnje Nedostatna ponuda popratnih sadržaja u marinama i mjestima Nedovoljan broj vezova za veće jahte Neadekvatan zakonodavni okvir kojim se reguliraju ulaganja na pomorskom dobru Neriješeni imovinsko pravni odnosi Neriješeno pitanje prestanka/nastavka koncesije	Rast potražnje Razvoj nautičke infrastrukture i modernizacija ponude (tehnički servis, popratni kulturni, sportski, zabavni i slični sadržaji) Okolišno odgovorno poslovanje i digitalizacija Osiguranje pravne sigurnosti i uklanjanje regulatornih prepreka Snažnija međusektorska koordinacija	Konkurencija unutar mediteranske regije Prevelika urbanizacija obale Klimatske promjene Degradacija okoliša Nelojalna konkurencija

Izvor: autor

Iako postoje značajni resursni potencijali, konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma suočava se s brojnim izazovima, od regulatornih prepreka i infrastrukturnih ograničenja do stagnacije ulaganja i nedostatne ponude dodatnih sadržaja.

U proteklom planskom razdoblju u Hrvatskoj je zabilježena stagnacija ulaganja u nautičku ponudu. Prema Asić (2021) izostanak realizacije izgradnje novih vezova, planiranih Strategijom razvoja nautičkog turizma 2009.-2019., treba tražiti u neadekvatnim zakonskim propisima koji uređuju korištenje pomorskog dobra, neriješenim imovinsko-pravnim odnosima, nejasnim pravnim aktima dodjele koncesija, pojedinim loše odabranim lokacijama koje su planirane za izgradnju luka nautičkog turizma u prostornim planovima itd. Da neprilagođeni zakonski propisi na nacionalnoj i lokalnoj razini, česte promjene propisa i birokracija mogu otežati ulaganja u nautičku infrastrukturu i uvjete poslovanja marina potvrđuju prethodna istraživanja (Sariisik & Ozbay, 2023; Chen et al, 2016; Moreno & Otamendi, 2017).

U Hrvatskoj je 2015. godine izrađen Akcijski plan razvoja nautičkog turizma (Institut za turizam, 2015) kojim su definirani ciljevi i programske smjernice za razvoj jahting-turizma. Planom su također utvrđene mjere/aktivnosti potrebne za unaprjeđenje kvalitete ponude i povećanje atraktivnosti proizvoda. Unatoč tome, velik broj planiranih aktivnosti nije realiziran. U okviru Programa 1 za razvoj jahting-turizma istaknuto je da je prioritet rješavanje pitanja prestanka/nastavka koncesija lukama nautičkog turizma, s obzirom na poteškoće koje to stvara prilikom ulaganja, što do danas nije adekvatno riješeno. Na problem koncesija koje otežavaju poslovanje luka nautičkog turizma ukazano je još davne 2006. godine u Studiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske (Hrvatski hidrografski institut i sur., 2006). Neizvjesnost i upitno produljenje koncesija na pomorskom dobru predstavlja prepreku marinama za nastavak započetih investicija i za daljnja ulaganja u nautičku ponudu. To je ograničavajući čimbenik razvoja koji umanjuje konkurentsku poziciju jer marine ne mogu biti konkurentne bez daljnjih ulaganja u modernizaciju i popratne sadržaje. Zbog nedostatka adekvatne infrastrukture/ponude, kako se navodi u Strategiji razvoja održivog turizma do 2030. godine (NN 2/2023), u proteklom razdoblju realizirani su manji prihodi od potencijala kojeg ima nautički turizam.

Primjerice ACI (Adriatic Croatia International Club) je ovlaštenik koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra temeljem Ugovora o koncesiji s Vladom Republike Hrvatske na razdoblje do 2030. godine. Kratak rok do isteka koncesijskog razdoblja, kao i neizvjestan status nakon isteka koncesijskog razdoblja (mogućnost prestanka ili nastavka koncesije) znatno utječe na cjelokupno poslovanje. Društvo je osnovano 1983. godine i u proteklom razdoblju izvršena su brojna ulaganja. Najznačajnije investicije realizirane su tijekom 80-ih i ranih 90-ih godina prošlog stoljeća i u razdoblju od 2014. do 2019. godine kada je izgrađena nova marina „Veljko Barbieri“ u Slanom kraj Dubrovnika i rekonstruirane dvije marine, marina „Rovinj“ i marina „Pomer“. Ukoliko se ne nastavi ulagati u modernizaciju infrastrukture i u podizanje kvalitete usluge, ponuda marina kvalitetom, u mnogim elementima, neće moći pratiti sve veću konkurenciju. Ključ dugoročnog, održivog razvoja je pronalaženje načina za valoriziranje realiziranih ulaganja, a izostanak novih ulaganja imat će značajne posljedice na profitabilnost Društva. Neizvjesnost je ograničavajući faktor razvoja ne samo ACI-a nego svih gospodarskih

subjekata unutar nautičkog sektora i destimulirajuće djeluje na potencijalne investitore. Tome svakako treba dodati i problem nesređenosti i neusklađenosti zemljišnih knjiga, što znatno koči nova ulaganja. Režim pomorskog dobra bio je drugačiji u vrijeme izgradnje marina, odnosno kada su koncesije dodijeljene, pri čemu su promjene legislative i režima pomorskog dobra dodatno otežale imovinsko-pravne odnose (Peručić, 2015). Ulaganja u marine, u sustavu tijekom više od 40 godina postojanja Društva, svakako bi trebala biti glavni faktor prilikom donošenja odluke o mogućnosti produljenja koncesija.

Problem, također, predstavljaju različiti uvjeti pružanja usluge veza nautičarima u marinama, lukama otvorenim za javni promet, lučicama i privezištima. Ulazak Hrvatske u EU i liberalizacija režima omogućili su državljanima drugih europskih zemalja da plove pod hrvatskom zastavom i borave u raznim lučicama i privezištima bez ikakvih ograničenja, čime su takvi vezovi postali konkurencija vezovima u marinama. Primjerice, vezovi u nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet, komunalni vezovi i vezovi u sportskim lukama iznajmljuju se vlasnicima jahti po znatno nižim cijenama od onih u marinama, ali i uz znatno niže standarde. Takvi vezovi ne ispunjavaju brojne kriterije koji se odnose na kvalitetu usluge, zaštitu okoliša, sigurnost, dodatne sadržaje itd., koje moraju ispunjavati marine. Uvjeti na tim vezovima ne mogu se usporediti s uvjetima koje pružaju marine, te se ni na koji način ne bi trebali poistovjeđivati. Marine, kao najvažniji objekti ponude nautičkog turizma, nude siguran vez i kvalitetnu uslugu, čime izravno štite okoliš, a popratne usluge predstavljaju dodanu vrijednost. Ako Hrvatska želi biti prepoznata i konkurentna na tržištu kao destinacija za nautički turizam, treba kontinuirano ulagati u razvoj infrastrukture, visoku kvalitetu usluge veza i svih popratnih sadržaja u skladu s trendovima na nautičkom tržištu. Upravo te dodatne usluge koje predstavljaju dodanu vrijednost mogu ponuditi marine / luke nautičkog turizma (Peručić, 2015).

Kovačić, Bošković i Favro (2006) smatraju da bi donošenje prostornih i detaljnih planova uređenja prostora i ostalih zakonskih propisa u funkciji izgradnje luka nautičkog turizma, moglo poticajno djelovati na razvoj nautičkog turizma i imati pozitivne učinke na sređivanje koncesijskih prava na bespravno izgrađenim privezištima, na kojima se ne naplaćuju koncesijske naknade, i gdje se godišnje gube velika financijska sredstva s osnove gospodarskog korištenja pomorskog dobra. Marine plaćaju stalni i promjenjivi iznos koncesijske naknade za gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Stalni dio naknade za koncesiju određuje se prema površini koncesijskog područja, dok se promjenjivi iznos naknade utvrđuje kao postotak od ostvarenih prihoda. Veći prihodi marina neposredno znače i veće prihode za državni proračun i dugoročno omogućuju investiranje u uređenje obale i u unaprjeđenje sigurnosti plovidbe, na korist cjelokupnoj zajednici (Peručić, 2015).

Jedna od zakonskih odredbi u novom Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 83/23) jest mogućnost dodjele koncesija na zahtjev za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, što do sada nije bio slučaj. Ova izmjena može pospješiti ulaganja u podizanje razine kvalitete usluga za sedam kategorija koje su Zakonom predviđene i gdje se mogu dati koncesije na zahtjev. Između ostalog, koncesija na zahtjev može se dati za privremeno pontonsko privezište koje je infrastrukturno povezano s jednim ugostiteljskim objektom do kojeg se može doći samo morskim putem ili ako nije cestovnim putem moguća opskrba objekta i pristup gostiju. Koncesija na zahtjev može se dodijeliti i za privremeno privezište unutar zaštićenog parka prirode, pri čemu je prethodno potrebno ishoditi mišljenje ministarstva nadležnog za poslove zaštite prirode. Važno je istaknuti da je postupak dodjele koncesija na zahtjev zakonom određenim kategorijama izuzetak te da se koncesije u pravilu i dalje dodjeljuju putem postupka javnog prikupljanja ponuda.

Svim gospodarskim subjektima u sustavu nautičkog turizma treba uređeno tržište na kojem su svi dionici obvezni zadovoljiti jednake uvjete i u skladu sa zakonskim propisima plaćati koncesijsku naknadu. U zajedničkom je interesu državnih tijela kao i svih gospodarskih subjekata koji posluju na pomorskom dobru ili od njega žive stvoriti izvjesne i predvidive uvjete poslovanja na pomorskom dobru na dulje vremensko razdoblje, koji su temeljna pretpostavka za unaprjeđenje poslovanja i za nove investicije (Peručić, 2015). Neizvjesnost je ograničavajući faktor razvoja nautičkog turizma.

Odobrene koncesije lukama nautičkog turizma predstavljaju pokretačku snagu gospodarskog razvoja mjesta i omogućuju nadzor i očuvanje pomorskog dobra. Od iznimne je važnosti uspješno upravljati pomorskim dobrom kao jednim od najvažnijih hrvatskih strateških resursa. Podizanjem opće i pojedinačne svijesti o važnosti obalnog pojasa, redovitim preispitivanjem uvjeta dodjele koncesije, sustavnim rješavanjem upisa pomorskog dobra u zemljišne knjige itd. unaprijedila bi se valorizacija pomorskog dobra (Peručić i Perko, 2018).

Za daljnji razvoj turizma u Hrvatskoj, pa tako i nautičkog potrebno je osigurati poticajno poslovno okruženje „jer su investicije ključna poluga za održavanje konkurentnosti, što je jedno od prioritetnih područja za ostvarenje strateškog cilja Konkurentan i inovativni turizam u Hrvatskoj do 2030“ (Strategija održivog turizma do 2030, 2023). Razvoj i unaprjeđenje nautičko-turističke ponude u Hrvatskoj prije svega treba temeljiti na kvaliteti proizvoda i usluga, sigurnosti i zaštiti okoliša, da se ne bi obezvrijedili prirodni resursi. I konkurentne zemlje temelje svoj razvoj na održivosti i podizanju kvalitete ponude. Primjerice, Italija kontinuirano ulaže u modernizaciju marina, jahting klubova i drugih nautičkih objekata, Francuska u turističke sadržaje na obali, a Grčka u poboljšanje distribucijskih kanala i digitalnu transformaciju marina (Brnić, Jugović i Aksentijević, 2024).

## 5. ZAKLJUČAK I RASPRAVA

Premda je nautički turizam jedan od najbolje tržišno pozicioniranih hrvatskih turističkih proizvoda, i dalje postoje značajni neiskorišteni potencijali za njegov daljnji razvoj i povećanje razine konkurentnosti. U suvremenom kontekstu, sustav se suočava s brojnim izazovima – od regulatornih prepreka i infrastrukturnih ograničenja do stagnacije ulaganja u infrastrukturu i razvoj dodatnih sadržaja. Rezultati istraživanja sugeriraju da je za daljnji razvoj nužno osigurati poticajno investicijsko okruženje te stabilan i predvidiv zakonodavni okvir za dodjelu/nastavak koncesija na pomorskom dobru. Takvim pristupom stvaraju se uvjeti za ulaganja u razvoj i poboljšanje infrastrukturne opremljenosti marina, obogaćivanje popratnim sadržajima te povećanje atraktivnosti nautičkog proizvoda za posjetitelje i investitore. Adekvatna zakonska regulativa u Hrvatskoj može olakšati rad postojećih gospodarskih subjekata, upravljanje i gospodarsko korištenje pomorskog dobra i potaknuti ulaganja u izgradnju luka nautičkog turizma (Ivanić, Perić-Hadžić i Mohović, 2018). Da je poticajno zakonodavstvo poluga za ulaganja u obogaćivanje turističko nautičke ponude i da može doprinijeti održivom razvoju ovog sektora ukazuju Chen et al. (2016).

Premda se bilježi rast zadovoljstva nautičara svim elementima hrvatske nautičke i turističke ponude, ne treba zanemariti činjenicu da su i u 2022. godini prema posljednjem istraživanju Instituta za turizam (Institut za turizam, 2023) nautičari, od svih elemenata ponude, najlošije ocijenili mogućnosti za kupnju, tehnički servis, sanitarije i ponudu ugostiteljskih, kulturnih i sportskih sadržaja u marinama i pogodnosti za kupnju u mjestima. Za pozicioniranje Hrvatske kao vodeće destinacije nautičkog turizma na Mediteranu potrebno je otkloniti navedene nedostatke, jačati suradnju između marina, lokalne zajednice i dionika na državnoj i lokalnoj razini, kontinuirano ulagati u kvalitetu cjelokupne turističko nautičke ponude i nautičarima pružiti turističko iskustvo veće dodane vrijednosti. Nužnost ulaganja u kvalitetu nautičkog proizvoda i u turističke sadržaje u Hrvatskoj ističu brojni autori (Jugović et al., 2013; Mikulić et al., 2015; Alkier, 2019). Brnić et al. (2024) također, smatraju da će Hrvatska morati i dalje ulagati u nautičku infrastrukturu kako bi odgovorila sve većoj potražnji nautičara i istovremeno očuvala okoliš. Razvoj nautičkog turizma ne smije ugroziti izuzetno bogatu resursnu osnovu. Treba ga planirati prema modelu koji osigurava održivi razvoj i koji će pružiti nautičarima kvalitetu cjelokupne turističke i nautičke ponude i jedinstven i nezaboravan doživljaj. Kvaliteta i inovacija, temeljene na prirodnim ljepotama i autentičnosti, trebaju biti temelj razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Buduća istraživanja trebala bi se usredotočiti na analizu međusektorske koordinacije (turizam, pomorstvo, okoliš) jer su jačanje institucionalne suradnje i partnerski odnos također ključni za podizanje konkurentnosti i dugoročno održiv razvoj nautičkog turizma.

## LITERATURA

- Alkier, R. (2019) Perspectives of development of luxury nautical tourism in Republic of Croatia. *Pomorski zbornik*, 56(1), 109-124. DOI: 10.18048/2019.56.07
- Arismayanti, N. (2019) Development strategy of ecotourism marine sustainable in Indonesia. *Asean Journal of Hospitality and Tourism*, 15(2), 118-138. <http://dx.doi.org/10.5614/ajht.2017.15.2.4>
- Asić, A. (2021) *Plan razvoja luka nautičkog turizma na području Dubrovačko-neretvanske županije*. Dubrovnik: Dubrovnik konzalting d.o.o. <https://www.dnz.hr/plan-razvoja-luka-nautickog-turizma-na-podrucju-dubrovačko-neretvanske-zupanije/>
- Brnić, I., Jugović, A. & Aksentijević, D. (2024) Comparative analysis of chartering in nautical tourism in the Republic of Croatia and competitive countries of the European Union. *Pomorstvo*, 38(2), 188-199. <https://doi.org/10.31217/p.38.2.2>
- Caparros-Martinez, J. L., Martinez-Vazquez, R. M. & De Pablo Valenciano, J. (2022) Analysis the global research trends on nautical tourism and green coastal infrastructures: The case of coral reefs and seagrass meadows. *Environmental Sciences Europe*, 34(1). <https://enveurope.springeropen.com/articles/10.1186/s12302-022-00614-2>
- Chen, J. M., Chrysanthi, B., Nijkamp, P., Panoraia, P. & Dimitrios, L. (2016) The sustainability of yachting tourism: A case study on Greece. *International Journal of Research in Tourism and Hospitality*, 2(2), 42-49. <https://doi.org/10.20431/2455-0043.0202005>
- Državni zavod za statistiku. (2020) *Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019*. Priopćenje 15. svibnja. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- Državni zavod za statistiku. (2022) *Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2021*. Priopćenje 29. travnja. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- Državni zavod za statistiku. (2024) *Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2023*. Priopćenje 26. travnja. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- Državni zavod za statistiku. (2025a) *Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2024*. Priopćenje 2. svibnja. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- Državni zavod za statistiku. (2025b) *Turizam, pregled po županijama*. Zagreb: Državni zavod za statistiku.
- Eco-union. (2020) *Managing the environmental sustainability of nautical tourism in Mediterranean Marine Protected Areas*. <http://www.ecounion.eu/en/>
- European Boating Industry. (n.d.). *Facts and figures about the industry*. <https://www.europeanboatingindustry.eu/about-the-industry/facts-and-figures>
- Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu (2023) *Benchmarking marina, izvještaj za prosinac 2022*, [https://www.hotel-benchmarking.com/uploads/MARINE\\_12\\_2022\\_HR.pdf](https://www.hotel-benchmarking.com/uploads/MARINE_12_2022_HR.pdf)
- Gon, M., Osti, L. & Pechlaner, H. (2016) Leisure boat tourism: Residents' attitudes towards nautical tourism development. *Tourism Review*, 71(3), 180-191. <https://doi.org/10.1108/TR-07-2016-0025>
- Gračan, D. & Agbaba, R. (2021) Analysis of crisis situation in nautical tourism. *Pomorstvo*, 35(1), 16-22. <https://doi.org/10.31217/p.35.1.2>
- Gračan, D., Alkier Radnić, R. & Vizjak, A. (2006) Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu. *Pomorski zbornik*, 44(1), 123-137.
- Hrvatski hidrografski institut i sur. (2006) *Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske*. Zagreb: Hrvatski hidrografski institut.
- Hrvatski hidrografski institut. (2013) *Akcijski plan razvitka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije*. Split: Hrvatski hidrografski institut.
- Institut za turizam. (2002) *TOMAS Nautika 2001: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
- Institut za turizam. (2005) *TOMAS Nautika 2004: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
- Institut za turizam. (2008) *TOMAS Nautika 2007: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
- Institut za turizam. (2012) *TOMAS Nautika Jahting 2012: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
- Institut za turizam. (2015) *Akcijski plan razvoja nautičkog turizma*. Zagreb. [https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151022\\_AP-%20nauticki-www.pdf](https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151022_AP-%20nauticki-www.pdf) (10. prosinac, 2024.).
- Institut za turizam. (2018) *TOMAS Nautika Jahting 2017: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.

26. Institut za turizam. (2023) *TOMAS Nautika 2022: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2022. godini*. Zagreb: Institut za turizam.
27. Ioannidis, S. A. K. (2019) An overview of yachting tourism and its role in the development of coastal area of Croatia. *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 1(1), 30-43.
28. Ivanić, K., Perić-Hadžić, A. & Mohović, Đ. (2018) Nautical tourism: Generator of Croatian economy development. *Pomorstvo*, 32(1), 59-66. <https://doi.org/10.31217/p.32.1.7>
29. Jugović, A., Kovačić, M. & Hadžić, A. (2011) Sustainable development model for nautical tourism ports. *Tourism and Hospitality Management*, 17(2), 175-186.
30. Jugović, A., Zubak, A. & Kovačić, M. (2013) Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije. *Pomorski zbornik*, 47-48(1), 61-72.
31. Kovačić, M., Bošković, D. & Favro, S. (2006) Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničko-tehnološkog razvoja luka nautičkog turizma. *Naše more*, 53(1-2), 54-62.
32. Kovačić, M., Favro, S. & Mezak, V. (2016) Construction of nautical tourism ports as an incentive to local development. *Environmental Engineering and Management Journal*, 15(2), 395-403. <http://dx.doi.org/10.30638/eemj.2016.041>
33. Kragić, P. (2018) Prijedlog dorade pravnog režima za nautički turizam radi podizanja njegove konkurentnosti. *Provedbeno pomorsko pravo*, 57(172), 17-46. <https://doi.org/10.21857/yk3jwhr3v9>
34. Lam Gonzalez, Y. E., De Leon Ledesma, J. & Leon Gonzalez, C. J. (2015) European nautical tourists: Exploring destination image perceptions. *Tourism and Hospitality Management*, 21(1), 33-49.
35. Luković, T. & Piplica, D. (2021) Poslovanje marina u pristupima malog i srednjeg poduzetništva. *Naše more*, 68(2), 120-130. <https://doi.org/10.17818/NM/2021/2.8>
36. Martínez Vázquez, R. M., Milán García, J. & De Pablo Valenciano, J. (2021) Analysis and trends of global research on nautical, maritime and marine tourism. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(1), 2-19. <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>
37. Martinez Vazquez, R. M., De Pablo Valenciano, J. & Milan-Garcia, J. (2022) Impact analysis of marinas on tourism in Andalusia. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(6), 780. <https://doi.org/10.3390/jmse10060780>
38. Mikulić, J., Krešić, D. & Kojić, I. (2015) Critical factors of the maritime yachting tourism experience: An impact-asymmetry analysis of principal components. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 32(1). <https://doi.org/10.1080/10548408.2014.981628>
39. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture & Ministarstvo turizma. (2008) *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009–2019*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture; Ministarstvo turizma.
40. Moreno, M. J. & Otamendi, F. J. (2017) Fostering nautical tourism in the Balearic Islands. *Sustainability*, 9(12). <https://doi.org/10.3390/su9122215>
41. Peručić, D. (2015) Razvoj, perspektive i investicije. <https://www.pomorskodobro.com/razvoj-perspektive-i-investicije/>
42. Peručić, D. (2016) Tajna uspjeha ACI-ja. In: *ACI postanak: Kako je stvoren najveći sustav marina u svijetu*. Opatija: Adriatic Croatia International Club d.d., 443-446.
43. Peručić, D. & Perko, N. (2018) The importance of the procedures for the award of concessions for marinas in the Republic of Croatia – De lege lata et de lege ferenda. *International Journal of Multidisciplinarity in Business and Science*, 4(5), 150-155.
44. Plan Bleu – Regional Activity Centre of UNEP/MAP. (2022) *Guidelines for the sustainability of cruises & recreational boating in the Mediterranean region*. [https://planbleu.org/wp-content/uploads/2022/04/Guidelines\\_planbleu\\_Cruise\\_FINAL.pdf](https://planbleu.org/wp-content/uploads/2022/04/Guidelines_planbleu_Cruise_FINAL.pdf)
45. Sarişik, M. & Ozbay, K. (2023) A qualitative investigation into the main problems of yacht and marina operator in Turkey. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos*, 13, 1-12. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10443105>
46. Skaržauskiene, A., Labanauskaite, D. & Timonina-Mickevičienė, A. (2022) Development of marina services in the context of sustainable water and coastal tourism. *Knowledge*, 2(4), 652-662. <https://doi.org/10.3390/knowledge2040037>
47. Spinelli, R. & Benevolo, C. (2022) Towards a new body of marine tourism research: A scoping literature review of nautical tourism. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2022.100569>
48. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. (2013) *Narodne novine*, 55/2013.
49. Strategija razvoja održivog turizma do 2030. (2023) *Narodne novine*, 2/2023.
50. Troian, M., Prokopenko, O., Jarvis, M., Saichuk, V., Komarnitskiy, I. & Glybovets, V. (2023) International marine tourism: Trends and prospects for sustainable development. *Scientific Journal of Maritime Research*, 37, 23-31. <https://doi.org/10.31217/p.37.1.3>
51. Tuhtan Grgić, I. & Bulum, B. (2018) Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Hrvatskoj. *Provedbeno pomorsko pravo*, 57(172), 299-337. <https://doi.org/10.21857/y54jofp20m>
52. Vlašić, D., Poldrugovac, K. & Janković, S. (2019) The competitive pricing in marina business: Exploring relative price position and price fluctuation. *Journal of Tourism, Heritage & Services Marketing*, 5(1), 3-8. <https://doi.org/10.5281/zenodo.2640935>
53. World Bank. (2024) *Tourism research study on yachting sector: Capo Verde*. Washington D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099107104222433189>
54. Zakon o pružanju usluga u turizmu. *Narodne novine*, 130/2017, 25/19, 98/19, 42/20, 70/21.
55. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. *Narodne novine*, 83/2023.

## DEVELOPMENT OF NAUTICAL TOURISM IN CROATIA: CHALLENGES, PERSPECTIVES, AND BUSINESS CONDITIONS IN NAUTICAL PORTS

### ABSTRACT

The development of special forms of tourism, including nautical tourism, constitutes a strategic priority within Croatia's tourism sector. Nautical tourism represents one of the best market-positioned tourist products in Croatia, but its further development is limited by numerous structural and regulatory challenges. This paper analyses the level of development of nautical tourism and the business conditions of nautical tourism port, particularly marinas as key infrastructure facilities of the nautical supply and identifies the main obstacles to investment, the construction of new facilities, and the modernization of existing ones. Croatia, despite its advantages as a Mediterranean nautical destination, faces challenges to sectoral competitiveness due to an unstable investment climate, an underdeveloped legislative framework, unresolved issues regarding maritime property concessions, bureaucratic obstacles, unfair competition, and insufficient cooperation among stakeholders and with the local community. Unresolved property and land registry issues further slow development. The findings highlight the need for legislative reforms and targeted measures to stimulate investment, increase capacity, and enhance the quality and attractiveness of the nautical tourism product, for both users and investors.

**KEY WORDS:** nautical tourism, Croatia, yachting, marinas, business conditions, competitiveness