



AKCIJSKI PLAN RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Zagreb, 2015.

AKCIJSKI PLAN RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

Naručitelj:
Ministarstvo turizma RH

Voditelj:
Dr. sc. Siniša Horak

Autori:
Dr. sc. Siniša Horak
Zrinka Marušić, dipl.ing.mat., univ.spec.oec.
Dr. sc. Hrvoje Carić
Ivan Sever, univ.spec.oec.

Zagreb, 2015.

1. UVOD	4
2. METODOLOŠKI OKVIR IZRADE AKCIJSKOG PLANA	6
3. DIONICI U NAUTIČKOM TURIZMU U HRVATSKOJ	10
4. JAHTING TURIZAM - JAHTARENJE	12
4.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi	12
4.2. Faktori uspjeha.....	14
4.3. Osnovne značajke i ocjena stanja jahting turizma u Hrvatskoj.....	14
4.4. SWOT	21
4.5. Vizija	22
4.6. Ciljevi razvoja	22
4.7. Programi za razvoj jahing turizma.....	22
5. DOMAĆA VIŠEDNEVNA BRODSKA KRSTARENJA (DOMAĆI KRUZING).....	33
5.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi	33
5.2. Faktori uspjeha.....	33
5.3. Osnovne značajke i ocjena stanja domaćih krstarenja u Hrvatskoj	33
5.4. SWOT	36
5.5. Vizija	36
5.6. Ciljevi razvoja	37
5.7. Programi za razvoj domaćih brodskih krstarenja.....	37
6. MEĐUNARODNA BRODSKA KRSTARENJA (KRUZING).....	46
6.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi	46
6.2. Faktori uspjeha.....	49
6.3. Osnovne značajke i ocjena stanja međunarodnih krstarenja u Hrvatskoj	50
6.4. SWOT	54
6.5. Vizija	55
6.6. Ciljevi razvoja	55
6.7. Programi za razvoj međunarodnih krstarenja	55
7. MEĐUNARODNA RIJEČNA KRSTARENJA	64
7.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi	64
7.2. Faktori uspjeha.....	66
7.3. Osnovne značajke i ocjena stanja riječnih krstarenja u Hrvatskoj	67
7.4. SWOT	78
7.5. Vizija	79
7.6. Ciljevi razvoja	79
7.7. Programi za razvoj riječnih krstarenja	80

1. UVOD

Akcijski plan razvoja nautičkog turizma nastavak je planiranih aktivnosti na realizaciji Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine. Akcijski plan razvoja nautičkog turizma izrađuje se pod vodstvom Ministarstva turizma RH, a cilj mu je detaljnije definirati vrstu i plan aktivnosti proizašlih iz Strategije te usuglasiti djelovanje glavnih dionika relevantnih za razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj na razini nadležnih ministarstava i profesionalnih udruga. Za koordinaciju svih aktivnosti na provedbi Strategije nadležno je Međuministarsko stručno vijeće za provedbu Strategije, dok je za provedbu Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma nadležno Ministarstvo turizma RH u suradnji s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture RH.

Nautički turizam se u ovom dokumentu definira kao vrsta turizma u kojoj je glavni motiv putovanja plovidba, odnosno s njom povezani doživljaji na vodi i kopnu. Radi se o višednevnim boravcima na plovilima koja takav boravak omogućuju. U praksi i teoriji dolazi do različitih gledišta o tome što bi se trebalo smatrati nautičkim turizmom, prije svega zbog toga što se dugo godina pod tim nazivom podrazumijevala plovidba i s njom povezani događaji samo na brodicama i jahtama te u lukama posebne namjene - marinama. Razvoj turističkih 'proizvoda', međutim, rezultirao je pojavom većih brodova za krstarenje u domaćem i međunarodnom prometu, sa svrhom putovanja putnika koja je gotovo ista kao i kod onih na brodicama i jahtama, ali su korištene druge vrste luka, drugačiji itinereri i taj je oblik nautičkog turizma dijelom poprimao karakteristike masovnosti. Budući da se u osnovi radi o istoj svrsi putovanja, ali o donekle različitim pojavnostima (veličina broda, individualni-masovni, itinereri, luke itd.) trebalo je uvesti nazive za svaki takav pojavni oblik nautičkog turizma.

Tako su se pojavile sintagme 'kruzing turizam' i 'jahting turizam', kao složenice koje, koristeći engleske riječi u hrvatskim izvedenicama, opisuju dva ključna pojavna oblika nautičkog turizma. Unutar njih, dalje se govori o tome gdje se takav turizam odvija – na moru ili rijekama, u domaćem ili u međunarodnom prometu, na unajmljenom ili vlastitom plovilu itd. U hrvatskom jeziku ti se nazivi nisu još 'udomaćili' i zapravo još uvijek traje potraga za odgovarajućim nazivljem. Prijedlozi jezikoslovaca su da se 'jahting turizam' zamijeni s riječju 'jahtarenje' (kao planinarenje, ronjenje i sl.), jer je to u duhu hrvatskog jezika, a da se 'kruzing turizam' zamijeni s riječju 'krstarenje', koja, iako se može odnositi i na krstarenje jahtama, ipak u hrvatskom jeziku 'preteže' na pojam krstarenja većim brodovima (od jahti).

U ovom je dokumentu nautički turizam, prema obilježjima 'proizvoda', podijeljen na dvije osnovne podvrste koje se mogu odvijati unutar jedne ili više zemalja na jednom putovanju te na moru, rijekama i jezerima:

- 'jahting' turizam ili jahtarenje, koji podrazumijeva plovidbu i boravak na brodicama i jahtama, bez obzira na vlasništvo plovila, na kojima se plovi uglavnom u društvu s prijateljima ili obitelji koji tijekom plovidbe mogu odlučiti o itinereru ili njegovoj promjeni, a brodom upravljaju sami, uz pomoć skipera ili profesionalne posade ako se radi o većem plovilu, te
- 'kruzing' turizam ili krstarenje, koji podrazumijeva plovidbu i boravak na većim i velikim plovilima – krstašima (kruzerima), s profesionalnom posadom, na kojima se putnici u pravilu međusobno ne poznaju i koji najčešće imaju unaprijed poznatu rutu/itinerer plovidbe s posjetom određenom broju destinacija na kopnu ili otocima, a o eventualnoj promjeni itinerera tijekom plovidbe odlučuje brodar.

U Hrvatskoj se nautički turizam danas odvija u okviru sljedećih podvrsta (proizvoda):

- plovidba na vlastitim ili unajmljenim (čarter) brodicama i jahtama (jahting turizam ili jahtarenje)
- krstarenja morem na brodovima (uglavnom tzv. guletima) pod hrvatskom zastavom (domaći kruzing ili višednevna domaća krstarenja na moru)
- krstarenja morem na malim, srednjim i velikim brodovima pod stranom zastavom (međunarodni kruzing ili međunarodna krstarenja na moru) te
- krstarenja rijekama brodovima pod stranim zastavama (riječni kruzing ili međunarodna riječna krstarenja).

Nautički turizam je jedna od najrazvijenijih vrsta turizma u Hrvatskoj s još uvijek velikim razvojnim potencijalom. Sukladno tome, ovaj Akcijski plan treba osigurati strateški razvojni okvir djelovanja i provedbe aktivnosti različitih relevantnih dionika razvoja u sferi nautičkog turizma u planskom razdoblju Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine. Problematika nautičkog turizma odnosno svakog pojedinog njegovog oblika u Hrvatskoj u Akcijskom se planu promatra primarno sa stajališta ponude, odnosno sa stajališta održivog razvoja i aktivnosti koje bi trebalo poduzeti s ciljem unapređenja ponude i povećanja atraktivnosti proizvoda za korisnike/posjetitelje i investitore. Akcijski plan definira probleme, odnosno odgovara na pitanje što koči njegov razvoj danas u Hrvatskoj te predlaže aktivnosti koje bi trebalo poduzeti za rješavanje tih problema.

U ovom Akcijskom planu će se, osim navedenih pojava oblika nautičkog turizma, dio pažnje usmjeriti i na jednodnevne brodske izlete te na domaću 'malu' i tradicionalnu brodogradnju, kao važne segmente ukupnog nautičkog poslovanja.

Nakon metodološkog okvira izrade i glavnih dionika u nautičkom turizmu, za svaki od navedenih oblika nautičkog turizma danas prisutnih u Hrvatskoj ukratko se opisuje današnje stanje proizvoda u Hrvatskoj, međunarodno relevantni trendovi i ključni faktori uspjeha. Slijedi SWOT analiza te vizija i ciljevi razvoja određenog oblika nautičkog turizma. Programi razvoja pojedinog oblika nautičkog turizma sadrže popis potrebnih mjera/aktivnosti, nositelje programa i ostale dionike uključene u njegovu realizaciju, izvore financiranja programa i prioritetnost provođenja.

2. METODOLOŠKI OKVIR IZRADE AKCIJSKOG PLANA

Prijedlog razvoja svih oblika nautičkog turizma u Akcijskom planu slijedi ključne odrednice postavljene u sljedećim dokumentima:

- Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine¹
- Strategija razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009.-2019.²
- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014-2020.³
- Strategija razvitka riječnog prometa u RH 2008-2018.⁴
- Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda RH 2009-2016.⁵
- Europe 2020. – Europska strategija za pametan, održiv i uključiv rast⁶
- Europe, the world's No 1 tourist destination: A new political framework for tourism in Europe⁷
- Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj (2007.)⁸
- Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj (2014.)⁹
- Zaključci Saborskog odbora za turizam od 26.04.2012. te od 08.05.2014.¹⁰
- A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism, COM(2014) 86
- Strategija EU za dunavsku regiju (u izradi)
- Strategija upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem (NN 112/14)
- Nacionalna strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti (u izradi)
- Nacionalni plan djelovanja za okoliš (NN 46/02)
- Strategija gospodarenja otpadom Republike Hrvatske (NN 130/05)
- Maritime spatial planning (Directive 2014/89/EU)
- EU Recreational craft framework (Directive 94/25/EC s amandmanima)

¹ Ministarstvo turizma RH (2013.). Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020., Narodne novine, br. 55/13, http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html.

² Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture RH (2008). Strategija razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009.-2019., <http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20RH%201.pdf>.

³ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture RH (2008). Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014-2020., http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija_pom_razvitka%20_uz_odluku_289.pdf.

⁴ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture RH (2008). Strategija razvitka riječnog prometa u RH 2008-2018., Narodne novine, br. 65/08.

⁵ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture RH (2008). Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda RH 2009-2016., <http://www.mppi.hr/UserDocImages/srednjorocni%20%20plan.pdf>.

⁶ Europska komisija (2010). Europe 2020. – Europska strategija za pametan, održiv i uključiv rast, http://www.mingo.hr/public/documents/eu_hr.pdf.

⁷ Europska komisija (2010). *Europe, the world's No 1 tourist destination: A new political framework for tourism in Europe*, http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/documents/communications/commission-communication-2010/index_en.htm.

⁸ Institut za turizam (2007). Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, <http://www.mint.hr/UserDocImages/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>

⁹ Institut za turizam (2014). Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj, <http://www.iztg.hr>.

¹⁰ <http://www.sabor.hr/Default.aspx?sec=5206&PageIndex=1&Year=2014>.

- Direktiva o sumporu u gorivima 2012/33/EU - Fuel Sulphur Directive
- Direktiva o otpadu u lukama 2000/59/EC - Port Waste Directive.

Osim oslanjanja na ključne odrednice razvoja u prethodno navedenim dokumentima, postoji čitav niz recentnih i relevantnih istraživanja na čijim se rezultatima temelji izrada Akcijskog plana pojedinog oblika nautičkog turizma. To su, prije svega, sljedeći dokumenti:

Za jahting turizam	<p>Prijedlog - Akcijski plan otklanjanja prepreka razvoju nautičkog turizma RH 2013-2020., Ministarstvo turizma RH, 01.04.2013., radni materijal</p> <p>TOMAS Nautika Jahting 2012. – Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj u 2012., Institut za turizam, 2013.</p>
Za međunarodni kruzing na moru	<p>TOMAS Brodska kružna putovanja 2006. - Stavovi i potrošnja putnika i članova posade na kružnim putovanjima brodom u Hrvatskoj, Institut za turizam, 2006.</p> <p>Prijedlog lučke tarifne politike za brodove na međunarodnim kružnim putovanjima u Dubrovniku u razdoblju 2012–2017., Institut za turizam, 2010.</p> <p>Ballast water management system for Adriatic sea protection – BALMAS, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture RH, u tijeku</p>
Za međunarodni kruzing na rijekama	<p>Međunarodna krstarenja Dunavom: Trendovi, faktori uspjeha i benchmark, Institut za turizam, 2013.</p> <p>Istraživanje stavova i potrošnje posjetitelja s međunarodnih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj u 2013. i 2014. godini, Institut za turizam, 2014.</p>

Metodološki pristup izradi Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma sagledavao je nautički turizam kao multidisciplinarnu pojavu, a, osim na multidisciplinarnom pristupu, zasnivao se na transparentnosti procesa rada, uključivanju dionika te relevantnim, reprezentativnim i pouzdanim podacima. Izrada Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma odvijala se u uskoj suradnji Instituta za turizam s Ministarstvom turizma, a u izradu dokumenta bio je uključen, putem strateških radionica, fokus grupa i dubinskih intervjua čitav niz dionika na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Vremenska dinamika aktivnosti na izradi Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma prikazana je u tablici 2.1.

Tablica 2.1. Tijek aktivnosti na izradi Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma

AKTIVNOST	RAZDOBLJE (2014.)
Prvi sastanak na izradi Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma održan je u Ministarstvu turizma RH, pod vodstvom pomoćnika ministra, g. Želimira Kramarića. Osim predstavnika Ministarstva turizma RH, na čelu s koordinatorom, mr. sc. Davorom Njirićem, i predstavnika Instituta za turizam, na sastanku su bili prisutni predstavnici triju ministarstava (MPPI, MINZOP, MINGPU te HZPR). Na sastanku je ukratko predstavljen pristup izradi plana i tijek aktivnosti te su uspostavljeni temelji suradnje između ministarstava.	rujan
Izbor predstavnika najvažnijih dionika za svaki oblik nautičkog turizma	
Održavanje polustrukturiranih dubinskih intervjua s dionicima radi definiranja glavnih aktivnosti	listopad/ studen
Uobličavanje Akcijskog plana i njegova prezentacija širem skupu dionika za svaki oblik nautičkog turizma te posebno za čarter (uz prethodnu provjeru s MINT-om)	studen/ prosinac
Primanje pismenih primjedbi i prijedloga	
Izrada konačne verzije Akcijskog plana za svaki oblik nautičkog turizma	

Ukupno je obavljeno 35 dubinskih intervjua s relevantnim dionicima u nautičkom turizmu, a na prezentacijama radnih verzija Akcijskog plana pojedinih oblika nautičkog turizma ukupno je bilo više od 100 dionika.

Za neke oblike nautičkog turizma, osim dubinskih intervjua i radionica, provedena su i dodatna primarna istraživanja i analize koje se detaljnije opisuju u nastavku.

Analiza baze podataka o veličini i obilježjima domaćih brodskih kružnih putovanja i brodskih izleta

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture RH zaduženo je za vođenje evidencije prijave i odjave brodova u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi u lukama otvorenim za javni promet. Do 26.11.2013. godine podaci su prikupljeni ispunjavanjem obrazaca Prijava o dolasku broda u luku i Prijava o odlasku broda iz luke (PP/M-31a i PP/M-31b). Od tog datuma prestaje obveza ispunjavanja 'papirnatih' obrazaca i uvodi se elektronička dostava podataka putem Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sustava CIMIS.

Od MPPI zatraženi su sljedeći podaci za putničke brodove pod hrvatskom zastavom (isključujući one u linijskom prometu i ribarske brodove) iz sustava DOB za 2013. te sustava CIMIS za 2014. godinu:

- kapetanija
- luka prijave
- ime broda
- godina gradnje broda
- duljina broda preko svega
- vrijeme dolaska
- luka iz koje je brod došao
- broj putnika u tranzitu

- broj iskrcanih putnika
- broj dolaznih turnusa za koje se evidentira broj putnika
- vrijeme odlaska
- luka u koju brod odlazi
- broj putnika u tranzitu
- broj ukrvanih putnika
- broj odlaznih turnusa za koje se evidentira broj putnika.

Navedeni podaci omogućili su definiranje broda na kružnom putovanju odnosno izletničkog broda te izračun pokazatelja neophodnih za procjenu broja putnika i ostvarenih noćenja na domaćim brodskim kružnim putovanjima, odnosno izletima u 2013. i 2014. godini.

Prikupljanje podataka o potrebnim mjerama i planiranim/potrebnim projektima lučkih uprava (na moru i rijekama)

U cilju prikupljanja potrebnih informacija od lučkih uprava, definiran je upitnik kojim su od lučkih uprava prikupljeni sljedeći podaci:

1. Prijedlog potrebne izmjene, dorade, dopune i sl. postojeće legislative koja, u većoj ili manjoj mjeri, utječe na razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, posebice međunarodnog i domaćeg kruzinga, ali i jahtinga, u lukama otvorenim za javni promet u nadležnosti lučkih uprava;
2. Popis investicija/projekata u nadležnosti lučkih uprava koji su u tijeku, a vezani su uz nautički turizam;
3. Prijedlog potrebnih investicija/projekata lučkih uprava i/ili javno-privatnog partnerstva lučkih uprava u cilju poboljšanja ponude vezane uz međunarodni i domaći kruzing te jahting u lukama otvorenim za javni promet; pri tome se investicije mogu odnositi i na one koje, primjerice, treba financirati lokalna samouprava, kao što su komunalna ili ostala infrastruktura (izvan luke, ali vezano uz luke); prijedlozi investicija odnose se na one investicije koje bi se trebale ostvariti ili započeti tijekom razdoblja 2015-2020. godina;
4. Ostalo (prijedlog investicija privatnog sektora koje bi trebalo potaknuti kako bi se poboljšala/unaprijedila ponuda i usluga u kruzing i jahting turizmu u hrvatskim lukama otvorenim za javni promet, prijedlog potreba izrade pojedinih studija, elaborata ili drugih aktivnosti kao što su, primjerice, udruživanja, vezanih uz unapređenje proizvoda nautičkog turizma koje su u nadležnosti lučkih uprava).

Upitnici su poslani elektronskom poštom na adrese šest državnih lučkih uprava i 22 županijske lučke uprave, prema popisu na stranicama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=661>). Upitnici su predstavnicima lučkih uprava upućeni 6.10.2014. godine, uz podsjetnik poslan 20.10.2014. S obzirom na to da Akcijski plan razvoja nautičkog turizma obuhvaća i međunarodna krstarenja rijekama, upitnici su, u suradnji s LU Vukovar, upućeni i svim lučkim upravama u unutarnjoj plovidbi (osim LU Vukovar, to su LU Osijek, LU Slavonski Brod i LU Sisak). Prikupljeni su podaci od tri državne uprave, sedam županijskih uprava i četiri lučke uprave u unutarnjoj plovidbi.

3. DIONICI U NAUTIČKOM TURIZMU U HRVATSKOJ

S obzirom na to da je jedno o načela izrade Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma njegova *uključivost*, odnosno uključivanje u njegovu izradu većine glavnih dionika u nautičkom turizmu u Hrvatskoj, u ovom se poglavlju navode glavni dionici, prvo oni zajednički svim oblicima nautičkog turizma, a zatim najvažniji dionici specifični za pojedine oblike nautičkog turizma.

Dionici zajednički svim oblicima nautičkog turizma u Hrvatskoj

- Ministarstva
 - Ministarstvo turizma
 - Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
 - Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja
 - Ministarstvo zaštite okoliša i prirode
- Jedinice lokalne i regionalne samouprave na području odvijanja nautičkog turizma
 - Županije
 - Gradovi
- Lučke uprave
 - Državne lučke uprave
 - Županijske lučke uprave
- Sustav turističkih zajednica na području odvijanja nautičkog turizma
 - TZ županija
 - TZ gradova
- Razvojne agencije na području odvijanja nautičkog turizma
- Nevladine udruge zaštite okoliša

Dionici specifični za jahting turizam uključujući čarter

- Udruge
 - Udruženje nautičkog turizma (marina) (HGK)
 - Udruženje hrvatskih marina
 - Udruženje pružatelja usluga na plovilima – charter (HGK)
 - Udruženje male brodogradnje (HGK)
 - Udruga nautičkog sektora (HUP)
 - Udruga skipera Jadrana
- ACI
- Marine
- Čarter kompanije
- Hrvatski registar brodova
- Brodski agenti za megajahte
- Agencije za najam brodova sa stalnom posadom
- Istaknuti pojedinci

Dionici specifični za domaća krstarenja na moru

- Udruge
 - Udruženje turističkih brodara (HGK), Grupacija jahte s profesionalnom posadom
 - Udruga malih brodara sjevernog Jadrana
 - Hrvatska udruga privatnih brodara
 - Udruženje male brodogradnje (HGK)
 - Udruga nautičkog sektora (HUP)
- Turističke agencije
- Turističke atrakcije
- Vlasnici brodova/brodske kompanije
- Hrvatski registar brodova
- Istaknuti pojedinci

Dionici specifični za međunarodna krstarenja na moru

- Brodski agenti
- Brodske kompanije
- Turističke agencije
- Istaknuti pojedinci
- Turističke atrakcije

Dionici specifični za međunarodna krstarenja na rijekama

- Lučke uprave Vukovar, Sisak, Osijek, Slavonski Brod
- Agencija za vodne putove
- Brodski agenti
- Brodske kompanije
- Turističke agencije
- Turističke atrakcije
- Centar za razvoj unutarnje plovidbe
- Istaknuti pojedinci

4. JAHTING TURIZAM - JAHTARENJE

4.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi

Međunarodne usporedbe ponude i potražnje u jahting turizmu u svijetu, Europi i na Mediteranu otežane su prije svega zbog nedostatnih podataka, a zatim i nemogućnosti usporedbe raspoloživih podataka koji su najčešće temeljeni na različitim izvorima i različitim metodologijama prikupljanja, od definicije pojmova i obuhvata istraživanja do načina prikupljanja i prikaza podataka. Veličinu europskog i mediteranskog tržišta moguće je stoga tek okvirno procijeniti na temelju podataka iz nekoliko izvora. Na razini Europe to su, prije svega, ICOMIA¹¹, međunarodno udruženje na svjetskoj razini, i European Boating Industry¹², međunarodno europsko udruženje. Oba udruženja okupljaju nacionalne predstavnike subjekata uključenih u djelatnosti vezane uz rekreaciju na moru (*leisure/recreational marine industry*) kao što su proizvođači plovila, proizvođači opreme za plovila, marine te udruge pružatelja različitih usluga u području rekreacije na moru.

Prema navedenim izvorima, Europa raspolaže s više od 70.000 km obale i 27.000 km unutarnjih voda. U Europi, vodećoj jahting destinaciji na svijetu je, na moru i unutarnjim vodama, više od 4.500 marina u kojima je na raspolaganju 1,75 milijuna vezova za oko 6,3 milijuna plovila za rekreaciju. Na području Europe se realizira i oko 70% svjetskog jaht-čartera, od čega najveći dio na Mediteranu. Radi se o gospodarskoj aktivnosti koja samo u području proizvodnje rekreativnih plovila, uključujući brodske motore i pripadajuću opremu, izravno zapošljava oko 280.000 ljudi u Europi, gotovo isključivo (97%) u malim i srednjim poduzećima, i ostvaruje prihod veći od 20 milijardi eura godišnje.¹³

Usporednim pokazateljima, prije svega onim o proizvodnji plovila za rekreaciju (raznih veličina), unutarnjih i vanjskih brodskih motora i prateće opreme, na razini zemalja raspolaže ICOMIA. Prema tom izvoru, u proizvodnji plovila, ali i plovnom parku, broju tvrtki, broju zaposlenih u sektoru te broju raspoloživih vezova zemalja na Mediteranu prednjači Francuska (tablica 4.1.1.). Najveći broj marina ima Italija, a zatim Francuska i Španjolska. Odnos broja vezova i broja marina ukazuje na prosječno 420 vezova po marini, pri čemu Francuska ima najveće marine s 541 vezom u prosjeku. Podaci ICOMIA, međutim, ne pružaju mogućnost analize kapaciteta i prometa u jahting turizmu samo na Mediteranu, a upitne su, među pojedinim analiziranim zemljama, i definicije 'plovnog parka' ili 'marina' koje uključuju i tzv. *yacht harbours* te privezišta/sidrišta koja se nazivaju *open moorings*.

¹¹ <http://www.icomia.com/>

¹² <http://www.europeanboatingindustry.eu/>

¹³ http://www.europeanboatingindustry.eu/images/Members_Documents/130314contributiontourism2013.pdf

Tablica 4.1.1.

POKAZATELJI VELIČINE JAHTING TURIZMA U HRVATSKOJ I IZABRANIM KONKURENTSKIM ZEMLJAMA

Zemlja	Proizvodnja plovila u 2013.		Plovni park (broj plovila)	Broj tvrtki	Broj zaposlenih	Broj marina	Broj vezova i mjesto na kopnu	Broj privezišta/ sidrišta
	Broj plovila	U mln. eura						
Hrvatska	540	-	102,475	129	-	53	22.413	-
Francuska	20,994	210	483,051	6,552	33,830	370	200,000	60,000
Grčka	1,425	15	156,413	1,153	9,260	22	8,100	1,200
Italija	-	1,287	469,038	-	18,079	429	156,606	-
Španjolska	179	-	195,730	2,549	14,960	360	130,000	1,500
Turska	3,005	89	83,075	1,580	11,400	67	30,000	13,500

Izvor: *Recreational Boating Industry Statistics 2013, ICOMIA.*

Napomene:

Za Hrvatsku je podatak o broju marina i vezova preuzet iz Državnog zavoda za statistiku (NAUTIČKI TURIZAM - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2013., Priopćenje 4.3.5.) jer nije bio raspoloživ u izvještaju ICOMIA-e; prema Državnom zavodu za statistiku u lukama nautičkog turizma u 2013. godini je bilo 13.735 plovila na stalnom vezu.

Plovni park uključuje ukupan broj rekreacijskih plovila do 24 metra dužine.

Broj tvrtki uključuje proizvođače plovila i motora, proizvođače opreme za plovila i marine te pružatelje usluga u jahting turizmu.

Posljednjih nekoliko godina dostupni su i pokazatelji o veličini ponude i potražnje u jahting turizmu u Jadranskom moru¹⁴ koje također obilježava nedovoljna transparentnost korištenih izvora podataka i definicije osnovnih pojmova kao što su 'male luke' i sl. Prema tom izvoru, Hrvatska na Jadranu ima 27% ukupnog broja vezova (koji je procijenjen na nešto manje od 80 tisuća), nakon Italije koja na jadranskoj strani ima više od 47 tisuća vezova ili 62%.

Trendovi prisutni u jahting turizmu danas su:

- pad proizvodnje brodova, posebno mega-jahti, uzrokovan gospodarskom krizom, uz očekivanje oporavka (ponovnog rasta) već u 2014. godini (3 do 5% u odnosu na 2013. godinu) te daljnjeg rasta
- rast kvalitete ukupne ponude u jahting turizmu; prilagodba plovila starijoj populaciji nautičara-jahtaša
- okolišno odgovorno poslovanje, odnosno razvoj 'čistih tehnologija' u proizvodnji plovila i izgradnji marina
- inovativna ponuda 'stay&sail' aranžmana
- ulaganja u klubove mladih radi razvoja strasti za jahtingom od rane dobi
- pojava novih tržišnih segmenata (u međunarodnim okvirima to su prije svega Kina i Rusija, a s obzirom na dob raste udio 55+ godišta)
- rast potražnje za plovilima većim od 12 metara i mega-jahtama (24+ m)
- rast potražnje za vezovima za veća plovila (12+ m) i mega-jahte (24+ m)

¹⁴ <http://www.adriaticseaforum.com/hr/adriatic-sea-tourism-report-2014/>

- skraćivanje boravka nautičara-jahtaša na plovilu
- rast broja aktivnosti kojima se nautičari-jahtaši bave tijekom putovanja
- rast svijesti nautičara-jahtaša o potrebi očuvanja okoliša i prirode.

4.2. Faktori uspjeha

Niz faktora određuje uspješnost poslovanja i razvoja jahting turizma. Sa stajališta jahtaša, faktori uspjeha turističkog odredišta svode se na uvjete, atraktivnost i sigurnost plovidbe:

Uvjeti za plovidbu	Odgovarajuće vodene površine za plovidbu, mogućnost sigurnog veza i sidrenja plovila, povoljni klimatski uvjeti
Atraktivnost plovidbe	Ljepota i čistoća okoliša i prirode, prostorni raspored marina, privezišta i sidrišta, odgovarajući servisi za plovila i odgovarajuća opremljenost luka (trgovački, zabavni, ugostiteljski i drugi sadržaji), uslužnost i educiranost osoblja u marinama, atraktivnost i sadržajnost destinacija na kopnu
Sigurnost	Osobna sigurnost, medicinska skrb, spašavanje na moru itd.

Sa stajališta pružatelja usluga u jahting turizmu, faktori uspjeha su:

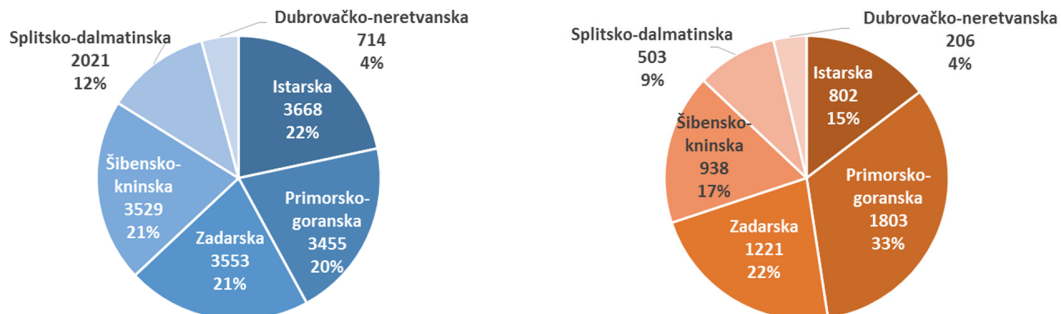
Uvjeti poslovanja gospodarskih subjekata u jahting turizmu	Legislativa, porezna politika i cijene usluga te mogućnosti međusobne suradnje na svim razinama
Učinkovita promocija i prodaja	Različiti kanali prodaje, specijalizirane agencije, sredstva promocije, ciljani tržišni segmenti itd.
Izgradnja privlačnog imidža destinacija	Prepoznatljivost i odgovarajuće brendiranje
Učinkovito upravljanje zagađenjem i rizicima od jahting turizma	Primjena odgovarajućih konvencija i praćenje indikatora

4.3. Osnovne značajke i ocjena stanja jahting turizma u Hrvatskoj

Ponuda

Hrvatski jahting turizam raspolaže s oko 17.000 namjenskih vezova u moru za brodice i jahte te s oko 5.500 vezova na kopnu, u ukupno 106 luka nautičkog turizma, od čega su 53 marine. To je tek dio kapaciteta za prihvat brodica i jahti u jahting turizmu, koje se u tranzitu mogu vezati u nizu luka otvorenih za javni promet i lučica te na mnogobrojnim, opremljenim i neopremljenim, sidrištima. Podjednaki broj namjenskih vezova u moru za jahting turizam imaju četiri sjeverne priobalne županije, dok Splitsko-dalmatinska, a posebno Dubrovačko-neretvanska županija znatno zaostaju u raspoloživim kapacitetima za tu namjenu. U mjestima na kopnu, s udjelom od 33%, dominira Primorsko-goranska županija.

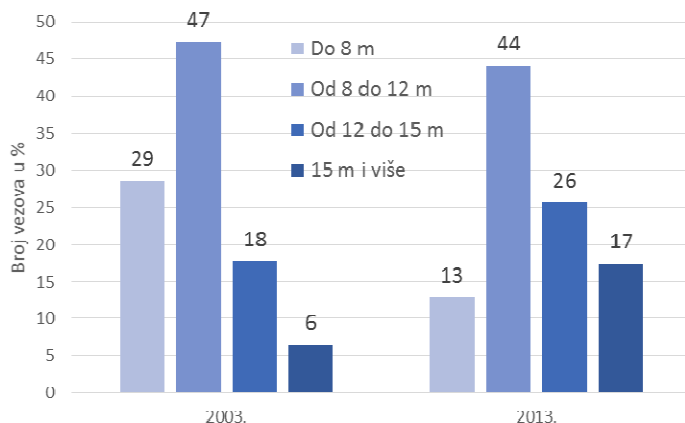
Slika 4.3.1.
STRUKTURA KAPACITETA (BROJ VEZOVA) U HRVATSKOJ PREMA ŽUPANIJAMA U 2014. GODINI
Vezovi u moru Mjesta na kopnu



Izvor: NAUTIČKI TURIZAM - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2013., Priopćenje 4.3.5., Državni zavod za statistiku RH.

U razdoblju od 2003. do 2013. godine došlo je do promjene u strukturi ponude vezova prema veličini plovila – smanjen je udio vezova za plovila do 12 m dužine, a povećan udio vezova za plovila duža od 12 m, posebno ona duža od 15 m (rast od 209%).

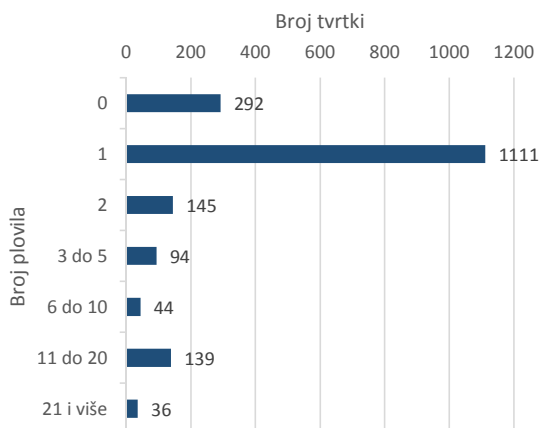
Slika 4.3.2.
STRUKTURA KAPACITETA (BROJ VEZOVA) U HRVATSKOJ PREMA DULJINI PLOVILA



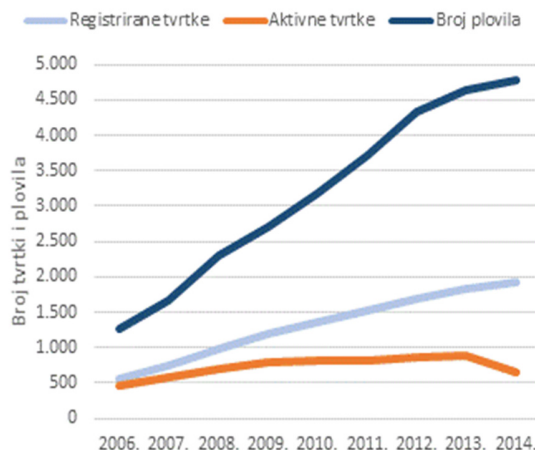
Izvor: NAUTIČKI TURIZAM - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2013., Priopćenje 4.3.5., Državni zavod za statistiku RH.

Znatan dio ponude u jahting turizmu čine čarter tvrtke. U Hrvatskoj je u 2014. godini bilo 1.913 registriranih čarter tvrtki (od čega su 652 bile aktivne) s 4.784 čarter plovila. U razdoblju 2006-2014. godina, broj plovila u čarteru je znatno rastao dok se broj aktivnih čarter tvrtki nije bitnije mijenjao do 2013. godine, da bi u 2014. godini bio registriran pad njihovog broja, koji je vjerojatno dijelom uzrokovan i padom najmova u 2013. godini.

Slika 4.3.3.
BROJ ČARTER TVRTKI PREMA BROJU PLOVILA U 2013. GODINI



Slika 4.3.4.
BROJ PLOVILA I ČARTER TVRTKI U HRVATSKOJ OD 2006. DO 2014. GODINE

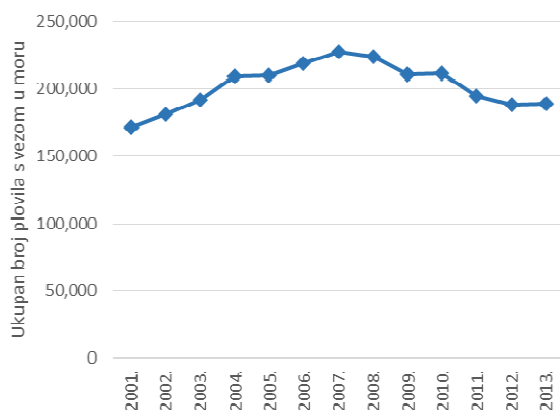


Izvor: Analiza ostvarenih rezultata charter Hrvatske, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za turizam, Biograd Boat Show, Biograd, 26.10.2013., dostupno na http://www.hgk.hr/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/analiza_ostvarenih_rezultata.pdf

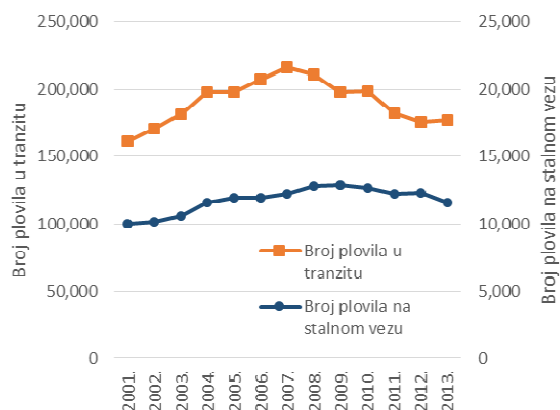
Potražnja

Broj plovila na stalnom vezu bio je u kontinuiranom rastu od 2001. do 2008. godine, od koje započinje lagani pad potražnje koji traje sve do danas. U godini 2008. počinje znatan pad broja plovila i u tranzitu, koji se u 2013. godini vratio na brojke koje su registrirane deset godina ranije. Početak pada potražnje poklapa se s počecima gospodarske krize u svijetu i Europi, pa je realno očekivati ponovni porast potražnje s gospodarskim oporavkom europskih zemalja.

Slika 4.3.5.
UKUPAN BROJ PLOVILA S VEZOM U MORU U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ OD 2001. DO 2013. GODINE



Slika 4.3.6.
BROJ PLOVILA S VEZOM U MORU U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ OD 2001. DO 2013. GODINE PREMA VRSTI VEZA



Izvor: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma, DZS.

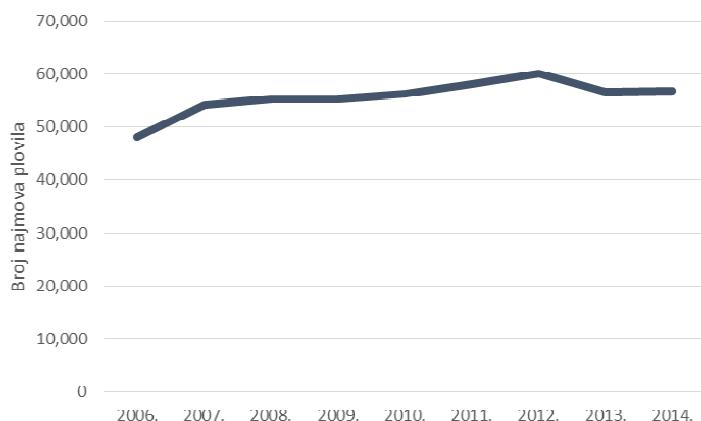
U lukama nautičkog turizma u 2013. godini bilo je ukupno 188.859 plovila s vezom u moru, od čega 11.605 plovila na stalnom vezu i 177.254 plovila u tranzitu (slike 4.3.5. i 4.3.6.). Osim plovila s vezom u moru, dodatnih 7.797 plovila ili 4% ukupnog broja plovila, od čega 2.130 na stalnom vezu i 5.667 u tranzitu, koristilo je isključivo mjesto na kopnu.¹⁵ U odnosu na prethodnu godinu broj plovila na stalnom vezu u moru manji je za oko 6% dok je broj plovila u tranzitu neznatno povećan (0,7%).

Zanimljivo je, da se broj najмова u čarteru počeo smanjivati tek 2013. godine te da je na sličnoj, dosegnutoj razini ostao i 2014. (slika 4.3.7.). Unatoč tomu, broj dolazaka u čarteru je i u te dvije zadnje godine rastao po stopi od 2% godišnje, vjerojatno kao posljedica većeg broja nautičara na plovilima. Tako je u razdoblju siječanj-rujan 2014. u čarteru u Hrvatskoj ostvareno oko 2,2 milijuna noćenja.

U promatranom razdoblju primjetno je povećanje duljine plovila u lukama nautičkog turizma. Iako su i dalje najzastupljenija plovila duljine 8 do 12 metara, a zatim ona između 12 i 15 metara duljine, i u tranzitu i na stalnom vezu, u posljednjih deset godina udio kraćih plovila se smanjuje, a udio duljih povećava (slike 4.3.8. i 4.3.9.). Pri tome je najviše povećan udio plovila dužih od 15 metara (na stalnom vezu s 5% u 2003. na 13% u 2013. godini, a u tranzitu s 5% u 2003. na 10% u 2013.).

Slika 4.3.7.

UKUPAN BROJ NAJMOVA PLOVILA (ČARTER) U HRVATSKOJ OD 2006. DO 2014. GODINE

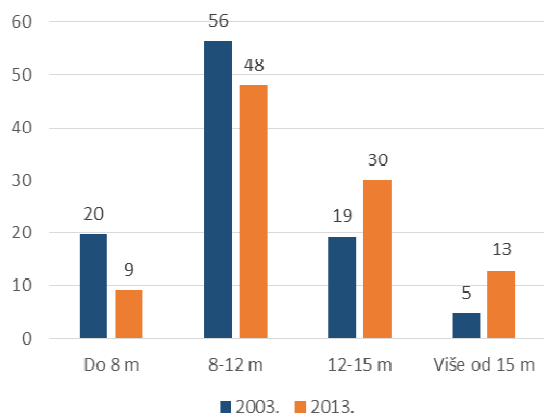


Izvor: Analiza ostvarenih rezultata charter Hrvatske, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za turizam, Biograd Boat Show, Biograd, 26.10.2013., dostupno na http://www.hgk.hr/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/analiza_ostvarenih_rezultata.pdf

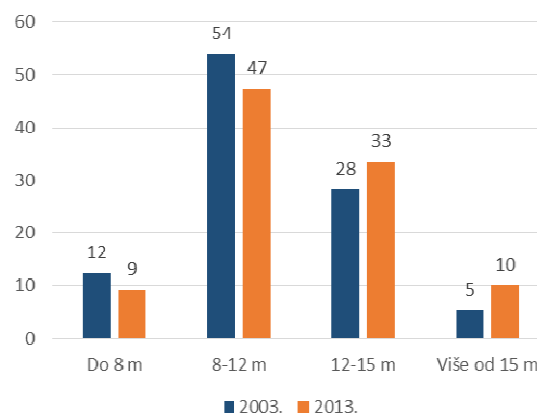
Broj plovila u lukama nautičkog turizma, onih u tranzitu, obilježava izrazita sezonalnost potražnje. Više od polovice ukupnog broja plovila u tranzitu u 2013. godini (55%) zabilježeno je u lukama nautičkog turizma u srpnju i kolovozu (slika 4.3.10.), a 83% u razdoblju od lipnja do rujna. U odnosu na 2001. godinu, kada je u dva ljetna mjeseca zabilježeno 60%, a u četiri ljetna mjeseca 86% plovila u tranzitu, sezonalnost je u 2013. godini neznatno smanjena.

¹⁵ Vez u moru dio je morskog prostora u kojem se može smjestiti plovni objekt. Prostor za smještaj plovila na kopnu jest uređena površina za odlaganje (smještaj) plovila.

Slika 4.3.8.
STRUKTURA PLOVILA NA STALNOM VEZU U LUKAMA NAUČIKOG TURIZMA U HRVATSKOJ U 2003. I 2013. PREMA DULJINI PLOVILA

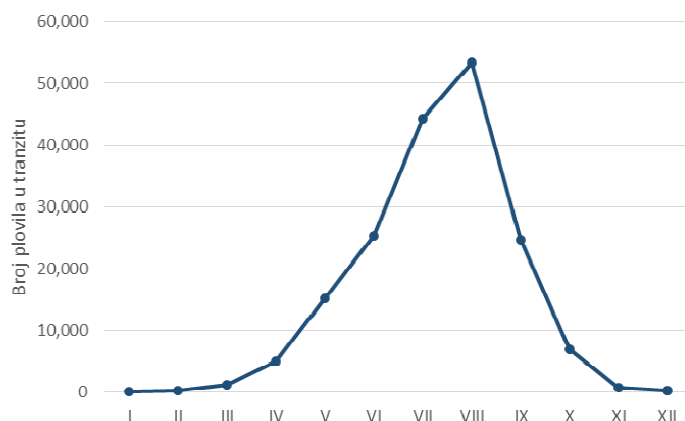


Slika 4.3.9.
STRUKTURA PLOVILA U TRANZITU U LUKAMA NAUČIKOG TURIZMA U HRVATSKOJ U 2003. I 2013. PREMA DULJINI PLOVILA



Izvor: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma, DZS.

Slika 4.3.10.
SEZONSKA RAZDIJOBA PLOVILA U TRANZITU U LUKAMA NAUČIKOG TURIZMA U HRVATSKOJ U 2013.



Izvor: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2013., DZS.

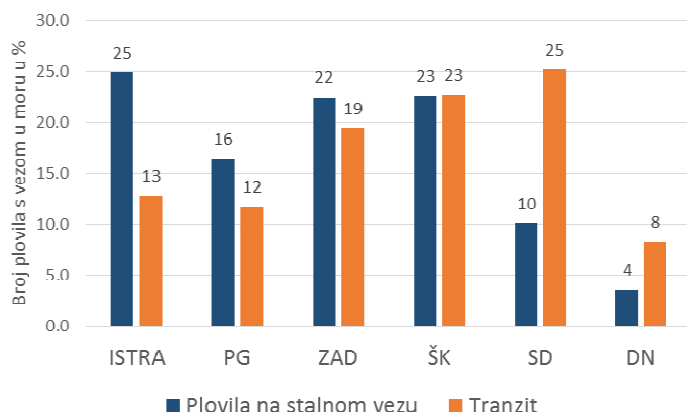
Sukladno najvećem broju vezova raspoloživom u lukama nautičkog turizma, Istarska županija ima i najveći broj plovila na stalnom vezu – četvrtina svih plovila na stalnom vezu je u lukama nautičkog turizma u Istarskoj županiji (slika 4.3.11.). Slijede Šibensko-kninska i Zadarska županija s 23% odnosno 22% svih plovila na stalnom vezu te Primorsko-goranska sa 16%. Najmanji kapacitet mjereno brojem vezova pa i najmanji broj plovila na stalnom vezu je u dvije najjužnije županije, 10% u Splitsko-dalmatinskoj i 4% u Dubrovačko-neretvanskoj.

Razdioba broja plovila u tranzitu je, međutim, u potpunosti drugačija. Dok Šibensko-kninska županija s istim udjelom (23%) sudjeluje i u broju plovila u tranzitu i u broju plovila na stalnom vezu, Istarska, Primorsko-goranska i Zadarska županija imaju manji udio u broju plovila u tranzitu od onog kojeg imaju u broju plovila na stalnom vezu (prije svega Istarska županija čiji je udio u broju plovila u tranzitu gotovo dvostruko manji od udjela županije u broju plovila na stalnom

vezu), a Splitsko-dalmatinska i Dubrovačko-neretvanska imaju dvostruko veći udio u broju plovila u tranzitu od onog kojeg imaju u broju plovila na stalnom vezu.

Slika 4.3.11.

STRUKTURA BROJ PLOVILA U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ U 2013. PREMA VRSTI VEZA I ŽUPANIJI



Izvor: Nautički turizam - Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2013., DZS.

U 2012. godini na plovilima su u prosjeku bile 4 osobe, uključujući skipera ili unajmljenu posadu. Putovanje/plovidba je, u prosjeku, uključivala 12 noćenja, od čega oko 7 noćenja u marinama te po jedno do dva noćenja u mjesnim lučicama i na bovi odnosno sidru izvan mjesnih lučica i marina. Nautičari tijekom plovidbe posjete, u prosjeku, 3 marine.

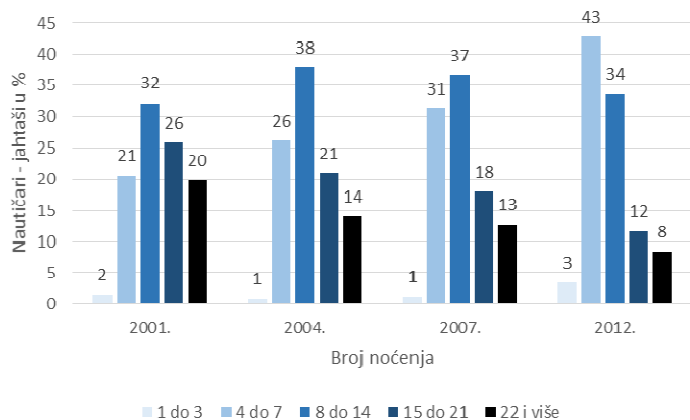
Najčešća su putovanja/plovidbe s 4 do 7 noćenja (43%), a na svakom trećem putovanju (34%) ostvari se 8 do 14 noćenja. Duža putovanja, ona s 15 i više noćenja, čine oko petine ukupnih putovanja. Tijekom razdoblja od 2001. do 2012. godine došlo je do znatne promjene strukture putovanja/plovidbe s obzirom na duljinu, tj. broj ostvarenih noćenja. Tijekom cijelog promatranog razdoblja udio putovanja s 8 do 14 noćenja je relativno stabilan, udio kraćih putovanja, onih do 7 noćenja raste, a udio onih dužih se smanjuje (slika 4.3.12.).

Nautičari su u 2012. godini tijekom plovidbe/putovanja (ne uključujući izdatke za prijevoz do i od polazne luke) trošili prosječno 100 eura na dan po osobi (tablica 4.3.1.). Oko dvije trećine tih izdataka (65 eura) vezano je uz plovilo, dok se od ostalih izdataka najviše izdvajalo na ugostiteljske usluge (18 eura) i trgovinu (12 eura). Prosječni dnevni izdaci čarteraša više su nego dvostruko veći od prosječnih dnevnih izdataka ostalih nautičara (161 euro prema 68 eura) kao odraz prije svega izdataka za najam plovila.

Nautičari su 2012. godine bili izrazito zadovoljni ljepotom prirode i krajolika te osobnom sigurnošću. U usporedbi s konkurentskim zemljama na Mediteranu – Španjolskom, Francuskom, Italijom, Grčkom i Turskom, Hrvatska je ocijenjena boljom kad je riječ o čistoći mora i obalnih mjesta, ljepoti i očuvanosti prirode te klimi, kao i u socijalnim elementima – sigurnosti, gostoljubivosti i imidžu zemlje. Boljim od konkurencije ocijenjen je i prostorni raspored marina. Nautička (ponuda čartera, raspoloživost tranzitnih vezova i opremljenost marina) i ugostiteljska ponuda ocijenjene su lošijima u usporedbi sa Španjolskom, Francuskom i Italijom. Vrijednost za novac ukupne nautičke ponude ocijenjena je boljom jedino u usporedbi s Italijom.

Slika 4.3.12.

DULJINA BORAVKA NA PUTOVANJU/PLOVIDBI NAUTIČARA-JAHTAŠA U RAZDOBLJU 2001. - 2012.



Izvor: TOMAS Nautika – Jahting 2001., 2004., 2007. i 2012., Institut za turizam.

Tablica 4.3.1.

PROSJEČNI DNEVNI IZDACI NAUTIČARA-JAHTAŠA U 2012.

Izdaci	U eurima	U %
Ukupno	100,18	100,0
Izdaci za plovilo	65,49	65,4
Izdaci za najam	30,43	30,4
Izdaci za skipera (ukoliko nisu uključeni u najam)	2,28	2,3
Izdaci za vez plovila (ne uključujući izdatke za stalni vez)	11,06	11,0
Izdaci za gorivo i mazivo	17,94	17,9
Izdaci za servisne usluge i ostali izdaci	3,77	3,8
Ostali izdaci tijekom plovidbe/boravka	34,70	34,6
Izdaci za smještaj na kopnu	0,67	0,7
Izdaci za ugostiteljske usluge	18,26	18,2
Izdaci za kupnju	11,93	11,9
Izdaci za kulturu, zabavu, sport, rekreaciju i izlete	2,98	3,0
Ostalo	0,85	0,8

Izvor: TOMAS Nautika – Jahting 2012., Institut za turizam.

Na charter brodovima u prosjeku je bilo 5 osoba, uključujući i eventualno unajmljenog skipera. Čarteraši su, u prosjeku, na putovanju/plovidbi ostvarili 8,5 noćenja. Najviše je čarteraša (64%) ostvarilo na putovanju/plovidbi 4 do 7 noćenja, a slijede oni s 8 do 14 noćenja (30%). Prosječni dnevni izdaci čarteraša više su nego dvostruko veći od prosječnih dnevnih izdataka ostalih nautičara (161 euro prema 68 eura) kao odraz prije svega izdataka za najam plovila. Čarteraši, naime, za najam plovila u Hrvatskoj izdvajaju prosječno 88 eura na dan, što čini 55% njihovih ukupnih dnevnih izdataka, a bilježe i veće izdatke koji nisu vezani uz plovilo (39 eura prema 33 eura koliko ostvaruju ostali nautičari).

4.4. SWOT

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Prirodne ljepote, čisto more • Razvedena obala, brojni otoci • Povoljna klimatska obilježja • Prirodne atrakcije (NP, PP) • Biološka raznolikost • Ekološki očuvan krajolik i podmorje • Neizgrađenost obale • Osobna sigurnost • Sigurnost plovidbe (sustav spašavanja) • Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta) • Prometna povezanost/dostupnost • Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti) i gostoljubivost • Tradicija u turističkoj djelatnosti • Kvalificirani kadrovi i pomorska tradicija • Nautička infrastruktura (luke nautičkog turizma) • Mogućnost proširenja kapaciteta postojećih luka i lučica • Prostorne mogućnosti za izgradnju novih luka nautičkog turizma • Postojanje Strategije razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009.-2019. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neusklađenost zakonskih propisa • Administrativne prepreke • Neodgovarajuća kategorizacija luka nautičkog turizma • Nedovoljan broj vezova • Nedostatak vezova za veće jahte • Sadržaj ponude u marinama i razina usluge • Razina tehničke usluge u marinama i status serviseru u jahting turizmu • Izražena sezonalnost potražnje • Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga • Vrijednost za novac • Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada • Nedovoljna educiranost • Nedostatak obrazovnih/strukovnih institucija • Nepovezanost elemenata sustava • 'Crni' čarter • Neučinkoviti sustavi zaštite okoliša • Nedostatna informacijska osnovica • Neodgovarajuća promocija
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> • Jedinstveno tržište EU • Trendovi u turizmu (rast potražnje u nautičkom turizmu, otvaranje novih tržišta, povećanje atraktivnosti bliskih destinacija, lako dostupnih, sigurnih, sa zaštićenom prirodom i visokim zdravstvenim standardima) • Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija • Daljnje unapređenje prometne dostupnosti Hrvatske (izgradnja prometne infrastrukture, niskotarifni zračni prijevoznici, uvođenje novih linija) • Klimatski uvjeti povoljni za značajno proširenje sezone • Stabilnost u regiji • Razvoj domaće male brodogradnje • Porast kvalitete ostale turističke ponude • Strana ulaganja 	<ul style="list-style-type: none"> • Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put, eksploatacija podmorja itd.) • Pad atraktivnosti ponude zbog preizgrađenosti obala, zagađenja okoliša itd. • Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanja bioraznolikosti • Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa • Poremećaji na emitivnim tržištima • Neodgovarajuća privatizacija • Klimatske promjene/nepogode

4.5. Vizija

Hrvatska je najpoželjnija jahting destinacija na Sredozemlju, kreirana prema mjeri čovjeka koji poštuje prirodu i okoliš, dijeleći baštinu predaka s budućim generacijama.

4.6. Ciljevi razvoja

Ciljevi razvoja proizlaze iz vizije, a mogu se podijeliti na opće i posebne. Opći ciljevi razvoja jahtarenja u Hrvatskoj u skladu su sa strateškim ciljevima *Strategije razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.*¹⁶ i *Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*¹⁷:

- Dugoročno održiv razvoj (nosivi kapacitet prostora, zaštita i unapređenje prirodnih i resursa)
- Podizanje razine blagostanja stanovništva (prihod i zapošljavanje)
- Razvoj koji ne izaziva konflikte u društvu, koji je vidljiv i potiče na uključivanje

Posebni ciljevi razvoja su:

- Urediti i uskladiti legislativu te ujednačiti službenu terminologiju
- Povećati kapacitete (broj vezova)
- Prilagoditi poreznu politiku konkurentskim zemljama
- Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja
- Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje jahtingom
- Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje
- Unaprijediti promociju
- Podići razinu vještina i kompetencija dionika
- Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode
- Povećati potrošnju jahtaša i prihoda od jahtinga
- Povećati sigurnost plovidbe i spašavanja na moru
- Povećati domaću proizvodnju plovila i opreme za plovila

4.7. Programi za razvoj jahting turizma

Za ostvarenje navedenih ciljeva kreirano je osam programa od kojih svaki uključuje više aktivnosti. U svakom programu su navedeni: naziv programa, ciljevi koji se postižu ostvarenjem programa, obrazloženje pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u provedbu, izvori financiranja te prioritetnost programa. Kreirani su sljedeći programi razvoja jahting turizma:

- | | |
|---|--|
| 1. Legislativa i terminologija | 5. Zaštita okoliša i prirode |
| 2. Povećanje kapaciteta i podizanje kvalitete | 6. Obrazovanje |
| 3. Marketing | 7. Poticanje razvoja domaće brodogradnje |
| 4. Unapređenje informacijske osnove | 8. Unapređenje suradnje dionika |

¹⁶ <http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>

¹⁷ Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, NN 55/13.

Program 1.	Legislativa i terminologija
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Urediti i uskladiti legislativu te ujednačiti službenu terminologiju ▪ Povećati kapacitete (broj vezova) ▪ Prilagoditi poreznu politiku konkurentskim zemljama
Obrazloženje	<p>Nedorečena, neusklađena i neprimjerna legislativa, a ponekad i nepostojeća, otežava poslovanje postojećim gospodarskim subjektima u jahtingu te usporava i otežava mogući održivi rast i razvoj</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zakon o pružanju usluga u turizmu (usluga veza) primijeniti i u lukama otvorenim za javni promet (do sada se nije primjenjivao) ▪ Pravilnikom predvidjeti isti način razvrstavanja prihvatnih objekata (vezova) u lukama otvorenim za javni promet i izvan luka otvorenih za javni promet ▪ U Zakonu o prostornom planiranju uvesti različite vrste objekata za prihvat plovila sukladno Zakonu o pružanju usluga u turizmu i Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama ▪ Uskladiti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama i Zakon o pružanju usluga u turizmu u smislu: <ul style="list-style-type: none"> ○ ujednačavanja uvjeta pružanja usluge veza na cijelom području Hrvatske (u marinama se naplaćuje usluga veza, a u lukama otvorenim za javni promet usluge priveza/odveza te korištenja obale – posljedice su različite obveze plaćanja PDV-a i poreza na dobit, što čini nelojalnu konkurenciju marinama) te ○ ujednačavanja terminologije/pojmova (npr.: nautički turizam, krusing/krstarenje, jahting/jahtarenje, luka nautičkog turizma - marina, privezište, sidrište, mega jahta itd.) ▪ U Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama odgovarajuće riješiti pitanja: prestanka/nastavka koncesije (prepreka investiranju), primjerenijeg/učinkovitijeg načina/modela naplate koncesijskih naknada (sada u % i po m²) i primjerenijeg sustava odlučivanja o dodjeli koncesija na različitim razinama (države, županije, jedinica lokalne samouprave) i dr. ▪ Razmotriti opravdanost izravnog dodjeljivanja koncesija investitoru za izgradnju prihvatnih kapaciteta (vezova) u okviru integralnog projekta ▪ Razmotriti mogućnosti da se Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama uspostavi 'Fond za razvoj nautičkog turizma' iz kojeg bi se financirali dokumenti u fazi pripreme natječaja za dodjelu koncesija, studije razvoja nautičkog turizma, rješavali imovinsko-pravni odnosi i dr. ▪ Razmotriti mogućnosti da (u svrhu bržeg stvaranja uvjeta za realizaciju projekata i privlačenja investitora) tijelo nadležno za donošenje odluke o koncesiji prije natječaja samo pribavi i financira dio dokumentacije: mjerenja dubina i sastava podmorja, studije utjecaja na okoliš i dr. i troškove prenese na budućeg investitora ▪ Unapređenje razvrstavanja i kategorizacije <u>objekata</u> nautičkog turizma, a prije svega donošenje jednog Pravilnika (sada umjesto jednog postoje dva pravilnika „stari“ i „novi“) ▪ Unapređenje razvrstavanja i kategorizacije <u>plovila</u> nautičkog turizma, a prije svega donošenje jednog Pravilnika (sada umjesto jednog postoje dva Pravilnika „stari“ i „novi“)

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvođenje (u Pravilnik) suvremenih standarda, a posebno minimalnih standarda opremanja sidrišta ▪ Unapređenje načina razlikovanja plovila prema veličini te njihovo usklađivanje s praksom država EU, što bi zbog sadašnjih davanja vezanih uz pojam 'jahte' bitno povećalo konkurentnost za plovila do 24 metra dužine ▪ Razmatranje opravdanosti uvođenja licenciranja za charter tvrtke u cilju podizanja kvalitete usluga i određivanje uvjeta obavljanja charter djelatnosti u okviru EU ▪ Razmatranje mogućnosti/mjera suzbijanja pojave crnog chartera ▪ Pojednostaviti procedure vezane uz izdavanje viza za posade jahti i omogućiti njihov duži boravak u Hrvatskoj (npr. prilikom servisiranja i popravaka te zimovanja jahti) ▪ Pojednostaviti/unaprijediti sustav prikupljanja podataka u charteru (formati i slanje crew lista MUP-u, TZ, DZS) ▪ Jasnije porezno definirati Advance Provisioning Allowance (APA) u charteru ▪ Zadržati stopu PDV-a od 13% u charteru i razmotriti mogućnost smanjenja na razinu konkurentskih zemalja (5 do 7%), te razmotriti mogućnost smanjenja PDV-a marinama (primjer Italije) ▪ Utvrđivanje novih etalonskih standarda za vezove od: 12, 15, 20, 25, 30, 35 m itd., da bi se struktura vezova mogla iskazivati/utvrđivati u različitoj kombinaciji etalonskih veličina ▪ Razmotriti opravdanost uspostave novog načina/modela raspodjele prihoda od boravišne pristojbe u nautičkom turizmu između turističkih mjesta ▪ Standardizacija tehničkih servisa u NT (certificiranje) ▪ Razmotriti sustav pružanja servisnih usluga u marinama (npr., naplaćivanje ulaza u marine serviserima bez ugovora s marinama i sl.)
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma ▪ za pojedine aktivnosti i druga nadležna ministarstva
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> • HGK s udrugama • HTZ • DZS • Ostala ministarstva
Izvori financiranja	-
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 2.	Povećanje kapaciteta i podizanje kvalitete
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećati kapacitete (broj vezova) ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Povećati potrošnju jahtaša i prihoda od jahtinga ▪ Povećati sigurnost plovidbe i spašavanja na moru
Obrazloženje	<p>Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. ne ostvaruje se kako je planirano. Do sada je realizirano tek oko 10% od 15.000 planiranih novih vezova pa je potrebno poduzeti mjere da se planirani broj vezova izgradi do kraja planskog razdoblja. Osim toga, potrebno je poduzeti i niz drugih aktivnosti kako bi se razvojem i u kvalitativnom smislu podigla razina konkurentnosti hrvatskog jahting turizma.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izrada studija nosivog kapaciteta jahtinga (marina, privezišta i sidrišta) u Hrvatskoj, uključujući stratešku procjenu utjecaja na okoliš, kao preduvjet održivog i okolišno prihvatljivog razvoja ▪ Analiza planiranih vezova (broj, razmještaj i vrsta) u postojećim dokumentima prostornog uređenja (prostornim planovima) i njihova eventualna revizija ▪ Razmatranje pokretanja projekta izgradnje privezišta i sidrišta nautičkog turizma (sezonskih tranzitnih vezova) koja su zapostavljena u prostornim planovima (projekt sličan projektu 100 lučica) u okviru svake od 7 županija ▪ Stvaranje uvjeta (ekspertna grupa - posebni paket mjera) za realizaciju plana izgradnje vezova prema Strategiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. ▪ Priprema javnih integralnih projekata tj. projekata razvoja luka otvorenih za javni promet i pratećih projekata komunalne infrastrukture (iskoristiti mogućnost sufinanciranja sredstvima fondova EU) ▪ Uvođenje Obalne straže i unapređenje službe spašavanja na moru ▪ Poticanje razvoja mreže postaja za opskrbu plovila gorivom ▪ Utvrditi potrebe za izgradnju centara za održavanje i popravak jahti u okviru marina ili izvan njih ravnomjerno raspoređenih duž čitave obale ▪ Nautički dio luka otvorenih za javni promet primjereno opremiti priključcima za opskrbu električnom energijom i vodom te sustavom za prihvaćanje i odgovarajuće zbrinjavanje otpadnih voda
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave ▪ Lokalna samouprava (županije, gradovi i općine)
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ HGK s udrugama ▪ Privatni poduzetnici
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6ii ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (državne lučke uprave) ▪ Lokalna samouprava (županijske lučke uprave) ▪ Poduzetnici
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 3. Marketing	
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unaprijediti promociju ▪ Povećati potrošnju jahtaša i prihoda od jahtinga
Obrazloženje	Hrvatskom jahting turizmu nedostaje marketing plan, u kojem treba poseban naglasak dati promociji koja u sadašnjem stanju nije zadovoljavajuća.
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi marketing plana jahting turizma <ul style="list-style-type: none"> ○ Razvoj programa nautičkih doživljaja na moru i na kopnu te stvaranje brenda hrvatskog nautičkog stila života ○ Poboljšanje dostupnosti informacija o turističkoj ponudi destinacije nautičarima u marinama i lukama otvorenim za javni promet ○ Kreiranje on-line informacijsko-prodajne platforme specijalizirane za nautički turizam/jahting s atraktivnim i lako dostupnim sadržajem, mogućnost rezervacije i kupnje ○ Umrežavanje lokalnih i regionalnih agencija te partnerstva s globalnim distributerima, specijaliziranim agencijama za prodaju mega jahti s posadom ○ Redizajn teme na portalima HTZ-a i sustava TZ-a, dodavanje informativnog i doživljajnog sadržaja ○ Inoviranje nautičkih turističkih vodiča u tiskanom i digitalnom obliku ○ Intenziviranje odnosa s javnošću kroz specijalizirane on i off-line medije ▪ Organiziranje studijskih putovanja za specijalizirane posrednike ▪ Osiguranje primjerenijeg nastupa na specijaliziranim sajmovima i manifestacijama ▪ Organiziranje domaćih i međunarodnih manifestacija koje doprinose promidžbi nautičkog turizma: regate, festivali s temom mora i dr. ▪ Podizanje broja i kvalitete usluga koje se pružaju plovilima, putnicima i posadi u svim objektima za prihvata plovila unutar i izvan luka otvorenih za javni promet ▪ Posebno/izdvojeno promovirati 'luksuzni' jahting
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave ▪ HGK s udrugama ▪ Turističke zajednice ▪ Turističke agencije ▪ Privatni poduzetnici
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ ▪ HGK
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 4.	Unapređenje informacijske osnove
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje jahtingom
Obrazloženje	<p>Sustav raspoloživih podataka o jahting turizmu u Hrvatskoj nije dostatan za odgovarajuće upravljanje i nadzor nad sustavom nautičkog/jahting turizma. Stoga je potrebno definirati vrstu i skup podataka koji će se pratiti, način njihovog prikupljanja i diseminacije.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unapređenje statistike praćenja potražnje i ponude u jahting turizmu <ul style="list-style-type: none"> ○ Uspostavljanje redovitog statističkog praćenja cjelovite ponude i potražnje u jahtingu (evidencija svih prihvatnih kapaciteta, broja tvrtki, broja plovila i prometa unutar i izvan luka otvorenih za javni promet) ○ Definiranje i formiranje javno dostupne baze podataka potrebne za upravljanje i nadzor nad sustavom nautičkog/jahting turizma (baza podataka prihvatnih kapaciteta, tvrtki, plovila) ▪ Praćenje ukupnih gospodarskih učinaka nautičkog (i jahting) turizma (izrada satelitskog računa – TSA – nautičkog (i jahting) turizma prema metodologiji UNWTO) ▪ Kontinuirano praćenje obilježja potražnje u jahtingu (TOMAS Nautika – Jahting) te proširenje istraživanja elementima koji se odnose na zaštitu okoliša i prirode
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma ▪ Državni zavod za statistiku
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ HGK s udrugama ▪ Ministarstvo financija ▪ Ministarstvo gospodarstva ▪ Privatni poduzetnici ▪ Znanstvene institucije
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma ▪ Državni zavod za statistiku
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 5.	Zaštita okoliša i prirode
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Urediti i uskladiti legislativu te ujednačiti službenu terminologiju ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje
Obrazloženje	<p>Okoliš i priroda su primarni turistički resursi zbog kojih se dolazi u destinacije i ostvaruje turistička potrošnja. Njihova primjerena zaštita i interpretacija preduvjeti su održivog i uspješnog razvoja turizma pa tako i jahting turizma u Hrvatskoj.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi listu pokazatelja utjecaja nautičkog turizma na okoliš/zaštićenu prirodu koristeći postojeće podatke i legislativne procese ▪ Odrediti načine zajedničkog djelovanja nadležnih ministarstva kako bi se omogućila dostupnost podataka te eliminirale eventualne legislativne nedorečenosti i kontradikcije ▪ Napraviti analizu rizika za NT od ostalih gospodarskih aktivnosti na Jadranu te od mogućih klimatskih promjena ▪ Provjeriti i doraditi legislativnu učinkovitost na upravljanje otpadom te prevenciju nastajanja morskog otpada <ul style="list-style-type: none"> ○ ispuštanje otpadnih (crnih i zauljenih) voda ○ emisiju protuobraštajnih sredstava (deskriptor 8 MSFD, SUMOOP) ○ emisiju podvodne buke ○ unošenje invazivnih vrsta ▪ Razmotriti donošenje propisa za ugradnju i korištenje spremnika za otpadne vode u plovilima te uređaja za pražnjenje u lukama, kao i nadzor tih postupaka sukladno novoj direktivi 'on recreational craft and personal watercraft' (COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)) ▪ Razmotriti uvođenje nacionalnog programa (npr. Prijatelja okoliša i/ili certifikat Ministarstva turizma) za eko-certificiranje marina i čartera prema postojećim nacionalnim sustavima, ISO sustavima i EMAS –a (Eco management audit scheme; Uredba EZ. br. 1221/2009) čije uvođenje podupire FZOEU (http://emas.azo.hr/). Primjeri sličnih inicijativa: IMCI Blue star http://www.bluestarmarina.org/en/certification ▪ Aktivno poticati svijest i odgovorno ponašanje nautičara putem kampanja, direktnog informiranja promotivnim materijalima, aplikacijama i web stranicama sa ciljem minimiziranja <ul style="list-style-type: none"> ○ emisija (otpad, plutajući morski otpad, otpadne vode, kaljuža, brodska goriva, buka, biocidni premazi ...) i ○ ugroza bioraznolikost (ugrožene vrste i staništa, invazivne vrste) ▪ Poduprijeti trenutne i planirane investicije u interpretaciju prirodne baštine i NATURA 2000 kao što su centri za posjetitelje i informacijski centri, poučne staze, aplikacije za pametne telefone i sl. ▪ Formirati koordinacijsko tijelo koje će povezati sektore turizma i zaštite prirode radi brže realizacije projekata od zajedničkog interesa ▪ Uspostava sustava sidrišta s minimalnim utjecajem na okoliš te online rezerviranjem u zaštićenim područjima ▪ Uskladiti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama te Zakon o prostornom uređenju sa Zakonom o zaštiti prirode kako bi se ostvario cilj zaštite ugroženih livada morske cvjetnice (posidonije oceanice) učinkovitim sustavom davanja koncesija na pomorskom dobru za sidrišta i privezišta

Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo zaštite okoliša i prirode ▪ Ministarstvo turizma ▪ Fond zaštite okoliša i energetske učinkovitosti ▪ Državni zavod za zaštitu prirode ▪ Agencija za zaštitu okoliša
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim područjima ▪ Lučke uprave ▪ DMO/turističke zajednice ▪ Lokalna samouprava ▪ Fakulteti, instituti, strukovne/sektorske udruge
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6c, 6e, 6i, 6ii, 6iii; FZOEU; MPPI; MINT; EU fondovi (LIFE +) ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo zaštite okoliša i prirode ▪ Ministarstvo turizma ▪ Fond zaštite okoliša i energetske učinkovitosti ▪ I drugi
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 6.	Obrazovanje
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika
Obrazloženje	Razina vještina i kompetencija u jahting turizmu ocjenjuje se nezadovoljavajućom, kao i svijest šire društvene zajednice o važnosti jahtinga za gospodarski i društveni razvoj.
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izrada i provedba programa edukacije zaposlenih u sustavu nautičkog turizma (jahtinga) (upravljačke metode, nove tehnologije, odnos s gostima/nautičarima, PR aktivnosti, strani jezici, trendovi itd.) ▪ Unapređenje formalnog obrazovanja za jahting (srednje strukovne škole i fakulteti, izborni programi) ▪ Podizanje razine svijesti svim dionicima o važnosti jahtinga putem raznih programa (povremena predavanja o važnosti jahting turizma, informativni leci, zaštita okoliša, predstavljanje pojedinih istraživanja, nastupi u medijima itd.) ▪ Kreiranje portala za sve studente turizma u Hrvatskoj s njihovim životopisima radi moguće prakse ili stalnog posla u jahting turizmu
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marine ▪ Lučke uprave ▪ Škole i fakulteti s programima za turizam ▪ Turističke agencije ▪ HGK s udrugama ▪ Privatni poduzetnici
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje; Investicijski prioritet 9a ▪ Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa ▪ Ministarstvo turizma
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 7.	Poticanje razvoja domaće brodogradnje
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećati domaću proizvodnju plovila i opreme za plovila ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika ▪ Povećati potrošnju jahtaša i prihoda od jahtinga
Obrazloženje	<p>Proizvodnja plovila za rekreaciju je gospodarska aktivnost koja može generirati mnogobrojna radna mjesta u SME sektoru i ostvariti znatne gospodarske učinke pa je treba posebno poticati, prije svega imajući u vidu tradiciju i vještinu naših brodograditelja. U tome posebnu pažnju treba dati oživljavanju starih brodograditeljskih zanata i vještina koje izumiru, a imaju važnu povijesnu, ali i tržišnu vrijednost.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poticanje razvoja proizvodnje plovila za jahting i opreme za nautičare (na kontinentu i u brodogradilištima na obali, SME) ▪ Programi oživljavanja tradicionalnih zanata i vještina koje izumiru, a osobito izgradnje tradicionalnih brodice (kalafati i brodograditelji, SME)
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo gospodarstva ▪ Ministarstvo turizma ▪ Ministarstvo poduzetništva i obrta ▪ HGK
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privatni poduzetnici
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 3: Poslovna konkurentnost; Investicijski prioritet 3a, 3d ▪ Ministarstvo gospodarstva ▪ Ministarstvo obrta i malog poduzetništva
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 8.	Unapređenje suradnje dionika
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje jahtingom ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika ▪ Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Povećati potrošnju jahtaša i prihoda od jahtinga
Obrazloženje	Suradnja na svim razinama, horizontalno i vertikalno, u sustavu jahting turizma u Hrvatskoj nije zadovoljavajuća. Ocjenjuje se da je takva suradnja preduvjet za realizaciju svih navedenih ciljeva u ovom programu.
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Razvijanje različitih oblika suradnje ministarstava nadležnih za turizam, pomorstvo, prostorno uređenje i dugih, a posebno u okviru Međuministarskog stručnog vijeća za provedbu Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine ▪ Interesno povezivanje svih segmenata nautičkog sektora (klasteri), vertikalno i horizontalno povezivanje dionika, uključujući i malu brodogradnju
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo gospodarstva ▪ Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja i druga ministarstva ▪ HGK s udrugama ▪ TZ ▪ Privatni poduzetnici i drugi
Izvori financiranja	-
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

5. DOMAĆA VIŠEDNEVNA BRODSKA KRSTARENJA (DOMAĆI KRUZING)

5.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi

Domaća brodska krstarenja u Hrvatskoj danas su među 50 najpoželjnijih putovanja na svijetu prema časopisu Traveler.¹⁸ To je danas jedan od 'must see' proizvoda među mladima razvijenih zemalja Commonwealth-a. Sličan proizvod na Mediteranu postoji u Grčkoj i Turskoj. Međutim, nisu dostupni podaci koji bi opisali taj 'turistički proizvod' u navedenim konkurentskim zemljama, a niti u Hrvatskoj nema službeno objavljenih podataka o ponudi i potražnji na višednevnim domaćim brodskim krstarenjima.

Trendovi danas prisutni na tržištu domaćih brodskih krstarenja u Hrvatskoj temeljeni su na stavovima i ocjenama glavnih dionika, broдача i turističkih agencija uključenih u kreiranje i ostvarenje tog turističkog proizvoda:

- Rast kvalitete ukupne ponude brodova uključenih u domaća krstarenja
- Diversifikacija proizvoda prema pojedinim tržišnim segmentima
- Okolišno odgovorno poslovanje - razvoj 'čistih tehnologija'
- Kontinuirani rast potražnje
- Novi tržišni segmenti potražnje
- Rast potražnje za manjim brodovima (šira obiteljska krstarenja, krstarenja s prijateljima)
- Rast svijesti turista na domaćim brodskim krstarenjima o potrebi očuvanja okoliša i prirode.

5.2. Faktori uspjeha

U domaćim krstarenjima radi se o sljedećim preduvjetima uspješnosti 'proizvoda':

- uvjeti poslovanja,
- privlačni imidž proizvoda i plovidbenih ruta (uključujući sigurnost plovidbe i boravka u destinacijama, atraktivnost itinerera, sadržajnost destinacije, educiranost posada) te
- učinkovita promocija i prodaja kapaciteta (specijalizirane agencije i internet).

5.3. Osnovne značajke i ocjena stanja domaćih krstarenja u Hrvatskoj

Iako već postoje desetak i više godina u Hrvatskoj, kružna putovanja brodovima u domaćem prometu u teritorijalnom i unutrašnjem moru tek su zadnjih godina postala prepoznatljiv i poželjan turistički proizvod. Od prvotnoga turističkog proizvoda domaćeg krzuinga koji je u pravilu uključivao prijevoz putnika od luke do luke, bez organiziranog boravka na kopnu, eventualno zaustavljanje zbog kupanja te prehranu na brodu, danas je taj proizvod donekle diversificiran pa se tako nude kombinacija krstarenja s biciklističkim turama po otocima, gastronomske ili avanturističke ture itd.

¹⁸ Best Tours in Europe, From Traveler Magazine's 2011 Tours of a Lifetime, National Geographic Society.

Ponuda

Prema evidenciji prijave i odjave brodova u nacionalnoj i međunarodnoj plovidbi u lukama otvorenim za javni promet¹⁹, ponudu u domaćem krizingu 2013. godine činilo je 140 brodova (26% više u odnosu na 2009.), u prosjeku starih 40 godina (8 brodova stariji od 100 godina) te prosječne duljine od 30 m. Svega nekolicina brodova ima izlazak iz kabina u zatvoreni prostor pa su pogodni i za plovidbu u širem izvansezonskom razdoblju. Putovanja se nude najčešće u trajanju od 8 dana (7 noćenja), a polazne luke su uglavnom naše najpoznatije obalne destinacije od sjevera do juga (Opatija, Zadar, Split, Dubrovnik itd.). Itinereri obuhvaćaju pojedina područja priobalja (Dalmaciju, Kvarner i Istru), svaku se noć ostaje u drugoj luci/destinaciji, a nude se itinereri različitih sadržaja (razgledavanja, opuštanja i druženja, tematski itinereri, posebni interesi kao što su biciklističke i planinske rute itd.).

Tablica 5.3.1.

BROJ BRODOVA UKLJUČENIH U DOMAĆA KRSTARENJA U 2013. GODINI PREMA VELIČINI

Dužina broda	Broj brodova u %
Do 20 m	14
20 do 29,9 m	49
30 do 39,9 m	34
40 m i duži	3

Izvor: Posebna obrada baze podataka MPPI.

Na izletima je bilo angažirano 100 brodova (14% više nego u 2009.), u prosjeku dugih 18 m te starih 46 godina.

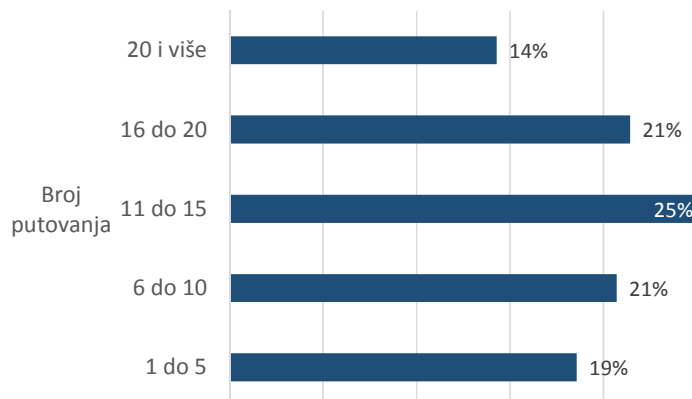
Potražnja

U 2013. godini bilo je 1.810 realiziranih putovanja (24% više u odnosu na 2009.), odnosno u prosjeku 13 putovanja po brodu (isto i u 2009.).

Na tim je putovanjima bilo 41.833 putnika (41% više u odnosu na 2009.), odnosno 23 putnika po putovanju u prosjeku (20 putnika u 2009.) te je ostvareno oko 300.000 noćenja na tim putovanjima (45% više u odnosu na 2009.), a uključene u itinerere su bile 113 luke ticanja. Pri tome je tridesetak luka bilo s više od 50 ticanja, a dvadesetak luka s više od 100 ticanja. Najposjećenije luke su bile: Korčula, Hvar, Dubrovnik (Gruž), Trstenik, Stari Grad, Makarska, Split, Pomena, Krk, Trogir i Rab.

¹⁹ Interna baza podataka Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture RH, od 2014. godine tzv. sustav CIMIS.

Slika 5.3.1.
BROJ BRODOVA UKLJUČENIH U DOMAĆA KRSTARENJA
PREMA BROJU REALIZIRANIH PUTOVANJA U 2013.



Izvor: Posebna obrada baze podataka MPPI.

Najčešći putnici na tim putovanjima bili su Britanci (gotovo svaki drugi gost), Nijemci, Austrijanci, Švicarci, Skandinavci, a u prosjeku su potrošili 956 € po putovanju i osobi. Pri tome su 70% bili izdaci za paket aranžman, a 30% ostali izdaci.²⁰

Godine 2013. bilo je 4.412 izleta (dvostruko više nego u 2009.), odnosno oko 44 izleta po brodu u prosjeku, na kojima je bilo oko 115 tisuća putnika (58% više nego u 2009.) ili 26 putnika po izletu u prosjeku.

Tablica 5.3.2.
BROJ BRODOVA PREMA BROJU IZLETA U 2013. GODINI

Broj izleta	Broj brodova
Do 10	45
11-20	12
21-50	16
51-100	10
>100	17
UKUPNO	100

Izvor: Posebna obrada baze podataka MPPI.

²⁰ Istraživanje obilježja putnika na višednevnim brodskim kružnim putovanjima u Hrvatskoj, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu i Institut za turizam, Zagreb, 2009.

5.4. SWOT

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Prirodne ljepote, čisto more • Razvedena obala, brojni otoci • Povoljna klimatska obilježja • Prirodne atrakcije (NP,PP) • Biološka raznolikost • Ekološki očuvan krajolik i podmorje • Neizgrađenost obale • Osobna sigurnost • Sigurnost plovidbe (sustav spašavanja) • Geografski položaj (blizina emitivnih tržišta) • Prometna povezanost/dostupnost • Prateća turistička infrastruktura (uslužne djelatnosti) i gostoljubivost • Tradicija u turističkoj djelatnosti • Kvalificirani kadrovi i pomorska tradicija • Nautička infrastruktura (luke) • Mogućnost proširenja kapaciteta postojećih luka 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepostojanje odgovarajućih matičnih luka • Nemogućnost sigurnog veza u lukama otvorenim za javni promet • Razina usluge u lukama otvorenim za javni promet • Nedovoljna promocija • Izražena sezonalnost potražnje • Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga • Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada s brodova • Nedovoljna educiranost posada • Nepovezanost elemenata sustava
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> • Jedinstveno EU tržište • Rast potražnje za krstarenjima u svijetu • Trendovi u turizmu (bliske destinacije, lako dostupne, sigurne, zaštićena priroda, visoki zdravstveni standardi, nova tržišta) • Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija • Daljnje unapređenje prometne dostupnosti (izgradnja prometne infrastrukture, niskotarifni zračni prijevoznici i nove linije, itd.) • Klimatski uvjeti povoljni za proširenje sezone • Očekivana stabilnost u regiji • Razvoj domaće brodogradnje • Porast kvalitete turističke ponude u destinacijama 	<ul style="list-style-type: none"> • Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, eksploatacija podmorja, plovni put itd.) • Ne rješavanje problema vezova u lukama otvorenim za javni promet • Rast inozemne (nelojalne) konkurencije u Hrvatskoj • Zagađenje mora/okoliša • Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa • Klimatske promjene/vremenske nepogode/ekstremi • Poremećaji na emitivnim tržištima

5.5. Vizija

Hrvatska je prepoznata kao jedna od najpoželjnijih destinacija na Svijetu za krstarenje malim brodovima i to kako u doživljaju plovidbe tako i u doživljajima na kopnu.

5.6. Ciljevi razvoja

Ciljevi razvoja proizlaze iz vizije, a mogu se podijeliti na opće i posebne. Opći ciljevi razvoja domaćih krstarenja u Hrvatskoj u skladu su sa strateškim ciljevima *Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*²¹:

- Dugoročno održiv razvoj (nosivi kapacitet prostora, zaštita i unapređenje prirodnih resursa)
- Podizanje razine blagostanja stanovništva (prihod i zapošljavanje)
- Razvoj koji ne izaziva konflikte u društvu, koji je vidljiv i potiče na uključivanje.

Posebni ciljevi razvoja su:

- Povećati broj vezova u lukama otvorenim za javni promet
- Osigurati siguran vez u lukama otvorenim za javni promet
- Osigurati potreban broj matičnih luka/zimovališta
- Obnoviti i povećati flotu
- Unaprijediti promociju
- Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja
- Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje ovom vrstom turizma
- Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje
- Podići razinu vještina i kompetencija dionika
- Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode
- Povećati potrošnju turista/nautičara
- Povećati sigurnost plovidbe i spašavanja na moru

5.7. Programi za razvoj domaćih brodskih krstarenja

Za ostvarenje navedenih ciljeva kreirano je sedam programa od kojih svaki uključuje više aktivnosti. U svakom programu su navedeni: naziv programa, ciljevi, opis razloga pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u njihovu provedbu, izvori financiranja te prioritetnost programa. Kreirani su sljedeći programi razvoja domaćih krstarenja:

1. Osiguranje veza u lukama otvorenim za javni promet
2. Unapređenje ponude u lukama otvorenim za javni promet
3. Marketing
4. Zaštita okoliša i prirode
5. Obrazovanje dionika
6. Unapređenje informacijske osnove
7. Poticanje razvoja domaće brodogradnje

²¹ Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, NN 55/13.

Program 1.	Osiguranje veza u lukama otvorenim za javni promet
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećati broj vezova u lukama otvorenim za javni promet ▪ Osigurati siguran vez u lukama otvorenim za javni promet ▪ Osigurati potreban broj matičnih luka/zimovališta ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje
Obrazloženje	<p>Danas je najveća prepreka odgovarajućem razvitku ove vrste turizma raspoloživost/nemogućnost sigurnog veza u lukama otvorenim za javni promet u nekim atraktivnim destinacijama uključenim u itinerere.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definirati luke u kojima se vez treba osigurati i broj potrebnih vezova ▪ Definirati način osiguranja veza za brodove na domaćim krstarenjima u tim lukama ▪ Unaprijediti sustav najave dolaska brodova na domaćim krstarenjima u takve luke ▪ Izgraditi/proširiti luke prema postojećim planovima i potrebama za unapređenjem ponude ▪ Osigurati potreban broj matičnih luka/zimovališta
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ HGK s udrugama ▪ Turističke agencije ▪ Privatni poduzetnici
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6ii ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 2.	Unapređenje ponude u lukama otvorenim za javni promet
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećati broj vezova u lukama otvorenim za javni promet ▪ Osigurati siguran vez u lukama otvorenim za javni promet ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika ▪ Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Povećati potrošnju turista/nautičara
Obrazloženje	<p>Povećanje kvalitete ponude u lukama namijenjene prije svega brodovima, ali i posjetiteljima s tih brodova, znači podizanje konkurentnosti ne samo takvog 'turističkog proizvoda' nego i destinacija u cjelini.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izgradnja uređaja za opskrbu broda električnom energijom u lukama u kojima još ne postoje ▪ Osiguravanje priključaka za ispušt otpadnih voda i njihov odgovarajući tretman ▪ Osiguravanje priključaka za opskrbu pitkom vodom ▪ Uvođenje većeg reda u lukama (prioriteti veza, način veza/sidrenja u luci, adresiranje plaćanja troškova ronioca, cijene veza, plaćanje karticama ili virmanom itd.)
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokalna samouprava
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6ii ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 3.	Marketing
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unaprijediti promociju ▪ Povećati potrošnju turista/nautičara
Obrazloženje	<p>Za 'proizvod' domaćih krstarenja danas ne postoji marketing plan. Istraživanje potražnje ukazalo je na postojanje mogućnosti i potreba unapređenja 'proizvoda'. Povrh toga, dionici su ukazali na nezadovoljavajuću i nedostatnu promociju.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izrada marketinške strategije ▪ Unapređenje PR aktivnosti ▪ Nastupi na specijaliziranim sajmovima ▪ Izrada odgovarajućih promotivnih materijala
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HGK i udruge ▪ DMO/turističke zajednice ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ Turističke agencije
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ ▪ Ministarstvo turizma
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 4.	Zaštita okoliša i prirode
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje ovom vrstom turizma ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika ▪ Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode
Obrazloženje	<p>Okoliš i priroda su primarni turistički resursi, zbog kojih se dolazi u destinacije i ostvaruje turistička potrošnja. Njihova primjerena zaštita i interpretacija preduvjeti su održivog i uspješnog razvoja turizma, pa tako i domaćih brodskih krstarenja u Hrvatskoj. Stoga je potrebno poduzeti niz različitih aktivnosti kako bi se postojeće stanje zaštite okoliša i prirode unaprijedilo.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi listu pokazatelja utjecaja domaćih brodskih krstarenja na okoliš/zaštićenu prirodu koristeći postojeće podatke i legislativne procese ▪ Provjeriti i doraditi legislativnu učinkovitost koja se odnosi na upravljanje otpadom, prevenciju nastajanja morskog otpada, te ispuštanje otpadnih (crnih i sivih) voda ▪ Raznim mjerama (edukacija, brošure, filmovi i sl.) aktivno poticati svijest i odgovorno ponašanje turista na brodovima s ciljem minimiziranja emisija i ugroza bioraznolikost ▪ Poduprijeti trenutne i planirane investicije u interpretaciju prirodne baštine i NATURA 2000 kao što su centri za posjetitelje i informacijski centri, poučne staze, aplikacije za pametne telefone i sl. ▪ Formirati koordinacijsko tijelo koje će povezati sektore turizma i zaštite prirode radi brže realizacije projekata od zajedničkog interesa kao što su uspostave sustava sidrišta za nautičare i izletničke brodove za ronioce ▪ Pripremiti plan i operacionalizirati pokazatelje (fokusirati se na već postojeće podatke) ▪ Napraviti analizu rizika za NT od ostalih aktivnosti na Jadranu te aspekata okolišnih pritisaka kao što su klimatske promjene ▪ Provjeriti i doraditi legislativnu učinkovitost koja se odnosi na upravljanje otpadom te prevenciju nastajanja morskog otpada <ul style="list-style-type: none"> ▪ ispuštanje otpadnih (crnih i zauljenih) voda ▪ emisiju protuobraštajnih sredstva (deskriptor 8 MSFD, SUMOOP) ▪ emisiju podvodne buke ▪ unošenje invazivnih vrsta ▪ Uspostaviti sustav sidrišta s minimalnim utjecajem na okoliš te online rezerviranjem u zaštićenim područjima ▪ Uskladiti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama te Zakon o prostornom uređenju sa Zakonom o zaštiti prirode kako bi se ostvario cilj zaštite ugroženih livada morske cvjetnice (posidonije oceanice) učinkovitim sustavom davanja koncesija na pomorskom dobru za sidrišta i privežišta
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo zaštite okoliša i prirode ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo zdravlja
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Javne ustanove za upravljanje zaštićenim područjima ▪ Lokalna samouprava ▪ Lučke kapetanije ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Ministarstvo turizma
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa ▪ Investicijski prioritet 6c, 6e, 6i, 6ii, 6iii ▪ FZOEU; MPPI; MINT ▪ EU fondovi (LIFE +)
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 5.	Obrazovanje dionika
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika ▪ Povećati sigurnost plovidbe i spašavanja na moru
Obrazloženje	<p>Odgovarajuća razina obrazovanja dionika uključenih u domaća brodska krstarenja na moru preduvjet je uspješnog turističkog 'proizvoda'. To se jednako odnosi na one u neposrednom kontaktu s turistima, kao i na one dionike koji u tom 'proizvodu' sudjeluju na posredan način. Ocjenjuje se da u postojećem stanju potrebna razina znanja dionika nije dosegnuta te da, u cilju povećanja atraktivnosti 'proizvoda' i njegove konkurentnosti te s tim u vezi i ukupnih pozitivnih učinaka od te vrste turizma u nas, ta znanja treba unaprijediti.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osmišljavanje i izrada edukacijskih programa za uključene u domaća brodska krstarenja (posada, vođiči, pružatelji usluga na kopnu, lučke uprave, gradske i mjesne uprave/samouprave i drugi) u cilju podizanja kvalitete proizvoda – cjeloživotno i formalno obrazovanje
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa ▪ HGK i udruge
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obrazovne i znanstvene institucije ▪ Lokalna samouprava ▪ Razvojne agencije
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje; Investicijski prioritet 9a ▪ MZOŠ ▪ MINT
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 6.	Unapređenje informacijske osnove
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja
Obrazloženje	Za odgovarajuće upravljanje i praćenje učinaka od domaćih krstarenja neophodno je raspolagati nizom relevantnih pokazatelja i kvalitetnom informacijskom osnovicom, što danas nedostaje.
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definiranje skupa pokazatelja neophodnog za praćenje, planiranje i razvoj aktivnosti domaćih brodskih krstarenja u Hrvatskoj ▪ Određivanje načina prikupljanja podataka ▪ Formiranje baze podataka ▪ Definiranje načina diseminacije podataka ▪ Uspostava kontinuiranog istraživanja obilježja potražnje
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Državni zavod za statistiku RH ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Znanstveni instituti ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MPPI ▪ MINT ▪ DZS
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 7.	Poticanje razvoja domaće brodogradnje
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obnoviti i povećati flotu ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika
Obrazloženje	<p>Domaća brodogradnja usko je povezana s nautičkim turizmom, od izgradnje malih do velikih brodova, izvor je novih radnih mjesta, mogućnosti zarade te nastavlja tradiciju znanja izgradnje brodova. Država treba pronaći način kako stimulirati taj razvoj.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poticanje razvoja domaće male brodogradnje (SME) ▪ Programi oživljavanja tradicionalnih zanata i vještina koje izumiru, a osobito izgradnje tradicionalnih brodice (kalafati i brodograditelji, SME)
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo poduzetništva i obrta
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ Lokalne razvojne agencije ▪ Privatni poduzetnici ▪ HGK ▪ Ministarstvo gospodarstva
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 3: Poslovna konkurentnost; Investicijski prioritet 3a, 3d ▪ Ministarstvo gospodarstva ▪ Ministarstvo obrta i malog poduzetništva
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

6. MEĐUNARODNA BRODSKA KRSTARENJA (KRUIZING)

6.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi

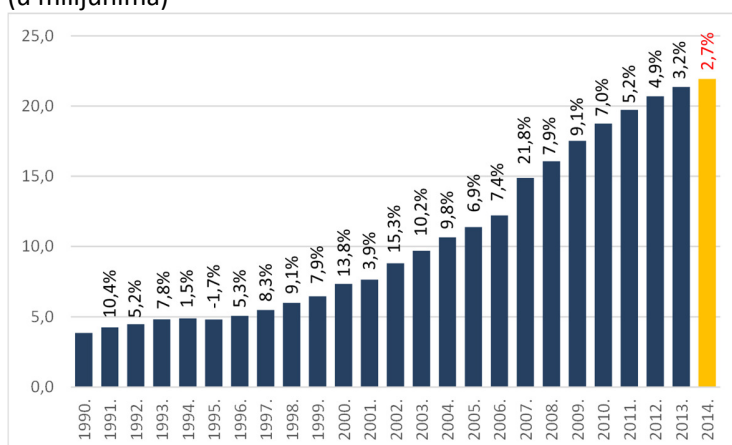
Međunarodna kružna turistička putovanja putničkim brodovima izgrađenim za dulji, komforan boravak turista na brodu, u zadnjih dvadesetak godina u svijetu bilježe izuzetno visoke, dvoznamenkaste stope rasta. U začetima razvoja sredinom 1960-tih, kruzing turizam je bio prije svega namijenjen uskom, elitnom dijelu segmenta turističke potražnje. S vremenom, zbog rasta ponude koji je pratio povećani interes tržišta za ovom vrstom turizma, kruzing turizam se diversificira – u jednom, manjem dijelu i dalje zadržava ekskluzivitet, a u drugom, dominirajućem dijelu, postaje proizvod dostupan velikom dijelu turističkog tržišta pa poprima karakteristike tzv. masovnog turizma.

Brod za kružna putovanja je zapravo plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo, odnosno od luke do luke. Veliki brodovi, kakvi su često uključeni u međunarodni kruzing, zbog raznolike ponude na brodu imaju i obilježja pokretne destinacije. Na takvim se brodovima provodi većina vremena putovanja, pa se oni smatraju primarnom destinacijom boravka turista, a sve usputne destinacije u kojima pristaju (luke ticanja), smatraju se sekundarnim.

Međunarodna krstarenja danas predstavljaju jedan od najbrže rastućih segmenata turističke potražnje u svijetu, a zbog svog obujma, rasprostranjenosti u svijetu i utjecaja na turističke destinacije postaje sve zanimljivija mnogim destinacijama kao i stručnjacima u turizmu. U 2013. godini na međunarodnim brodskim krstarenjima u svijetu bilo je 21,4 milijuna, a u 2014. gotovo 22 milijuna putnika (slika 6.1.1.).

Slika 6.1.1.

UKUPAN BROJ PUTNIKA NA MEĐUNARODNIM BRODSKIM KRSTARENJIMA U SVIJETU
(u milijunima)



Izvor: A MedCruise Report, 2014.

Napomena: Za 2014. godinu broj putnika je procijenjen.

Europa je drugo najveće tržište za međunarodna kružna putovanja u svijetu. U zadnjih 10 godina udvostručen je broj Europljana koji su bili na kružnom putovanju te je danas njihov godišnji broj veći od 5,7 milijuna. Kružna putovanja u Europi privlače godišnje više od milijun putnika izvan

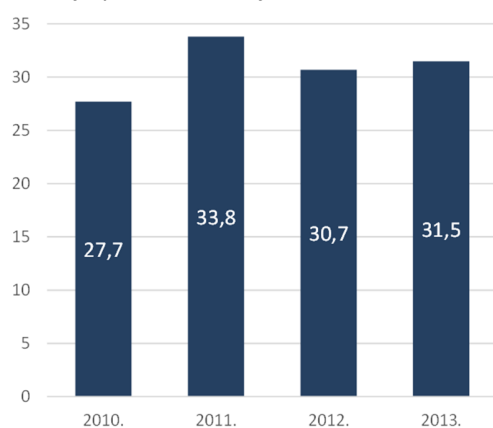
Europe, a ta industrija generira oko 38 milijardi eura prihoda od dobara i usluga (od toga u 2012. godini 15,5 milijardi eura izravne potrošnje). Industrija kružnih putovanja zapošljava više od 326.000 ljudi u Europi, a svaki novi milijun potrošnje rezultira s 21 novim radnim mjestom s bruto prihodom po zaposlenom od 31.000 eura.²²

Udio Mediterana na tržištu međunarodnih brodskih krstarenja raste sa 17,6% cjelokupne flote alocirane u Mediteranu u 2008. na 21,7% u 2013. godini. Najveći promet na međunarodnim kružnim putovanjima na Mediteranu ostvaren je 2011. godine (slika 6.1.2.), a u 2013. godini ponovno je zabilježen rast broja noćenja u odnosu na 2012. godinu. S obzirom na regije, najveći broj putnika na međunarodnim krstarenjima je na području zapadnog Mediterana (70%), a zatim Jadranskog mora (19%, slika 6.1.3.).

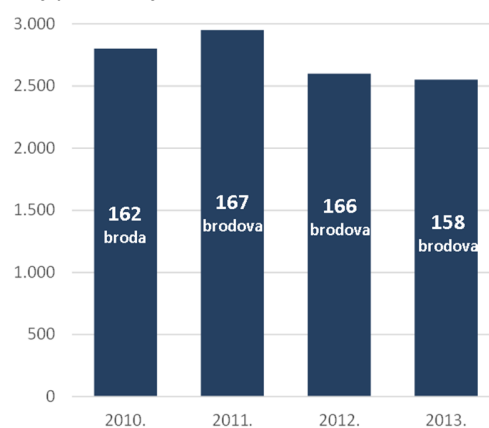
Slika 6.1.2.

POTRAŽNJA ZA MEĐUNARODNIM BRODSKIM KRSTARENJIMA NA MEDITERANU

Noćenja putnika u milijunima



Broj putovanja

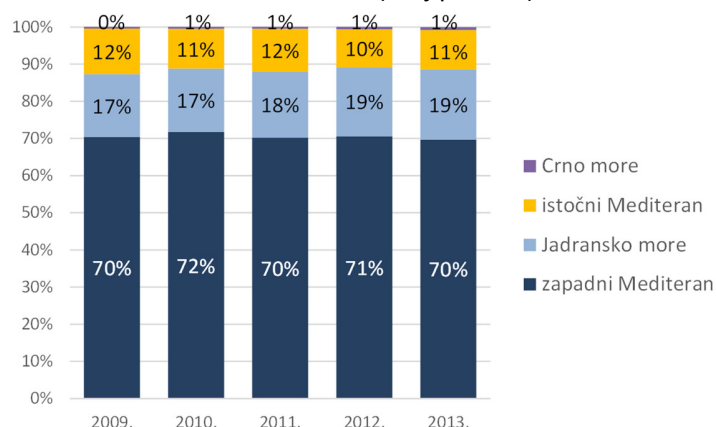


Izvor: A MedCruise Report, 2014.

Slika 6.1.3.

POTRAŽNJA ZA MEĐUNARODNIM BRODSKIM KRSTARENJIMA NA MEDITERANU

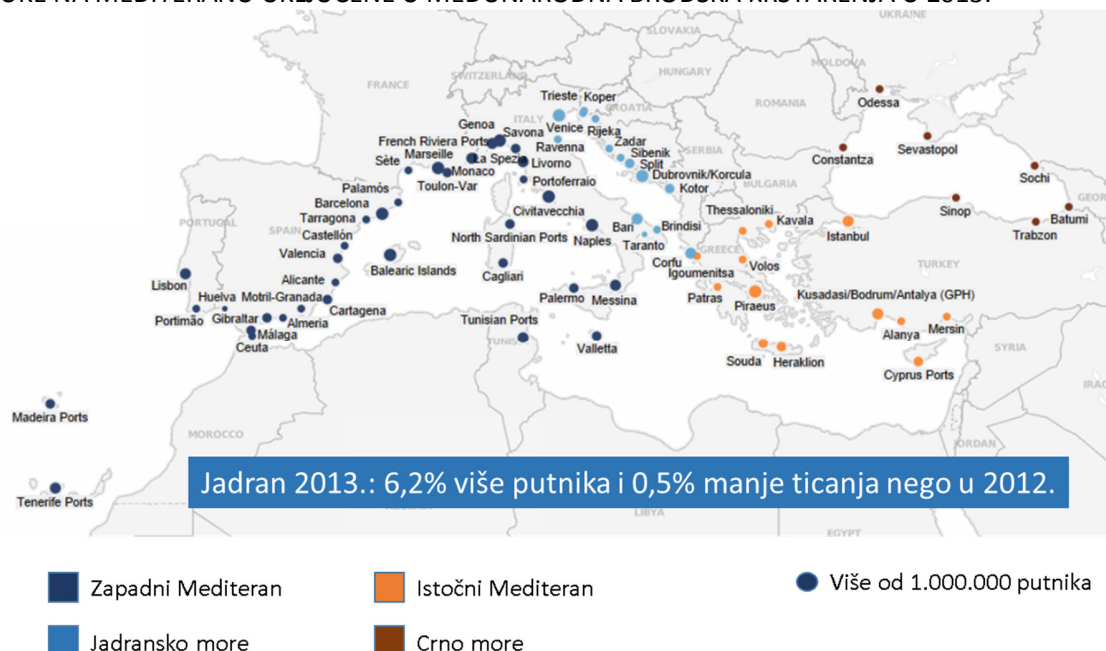
PREMA PODRUČJIMA PLOVIDBE (broj putnika)



Izvor: A MedCruise Report, 2014.

²² A MedCruise Report, 2014.

Slika 6.1.4.
LUKE NA MEDITERANU UKLJUČENE U MEĐUNARODNA BRODSKA KRSTARENJA U 2013.



Izvor: A MedCruise Report, 2014.

Prva luka na Mediteranu prema broju ticanja i broju tranzitnih putnika je Rim, s gotovo 1.000 ticanja i 1,5 milijuna putnika u 2013. godini. Dubrovnik je, zajedno s Korčulom, na drugom mjestu s 843 ticanja i 1,1 milijun putnika.

Tablica 6.1.1.
BROJ TICANJA I BROJ TRANZITNIH PUTNIKA U LUKAMA NA MEDITERANU

2013.	Broj ticanja	2012.	2013.	Broj tranzitnih putnika	2012.
1. Rim	959	(1.)	1. Rim	1.548.261	(1.)
2. Dubrovnik/Korčula	843	(6.)	2. Dubrovnik/Korčula	1.111.663	(6.)
3. Barcelona	835	(2.)	3. Barcelona	1.092.966	(4.)
4. Atena	711	(3.)	4. Napulj	1.064.329	(3.)
5. Baleari	699	(7.)	5. Baleari	1.050.745	(7.)
6. Kusadasi/Bodrum/Antalya	657	(4.)	6. Atena	993.876	(8.)
7. Venecija	548	(5.)	7. Marsej	806.713	(13.)
8. Tenerifi	520	(8.)	8. Livorno	731.525	(5.)
9. Krf	480	(10.)	9. Krf	673.916	(11.)
10. Marsej	447	(13.)	10. Kusadasi/Bodrum/Antalya	583.506	(10.)
UKUPNO	6.699		UKUPNO	9.657.500	

Izvor: A MedCruise Report, 2014.

Trendovi prisutni na tržištu međunarodnih brodskih krstarenja su:²³

- Rast broja novih brodova/krstaša (u razdoblju od 2014. do 2019. godine naručeno je 27 novih brodova)
- Obnavljanje brodova (manji rast kapaciteta, a veća prilagodba potražnji postojećih)
- Svaki novi brod je 'sve zeleniji'
- Unapređenje ponude na brodu
 - Rast kvalitete smještaja
 - Raznolikost gastronomske ponude
 - Brendovi sve više prisutni na brodovima (Barbie, Starbucks Coffe, Broadway Theatre,...)
 - Sve više usluga na putovanju se nudi 'u paketu' (sva pića, izleti, itd.)
 - Unapređuju se telekomunikacije na brodovima – brži i jeftiniji internet i više raznih mogućnosti mobilne telefonije
- Sigurnosni protokol postaje standardiziran (minimiziranje ljudske pogreške)
- Nastavak rasta kratkih putovanja, posebno specijaliziranih/tematskih
- Skraćuju se itinereri zbog skupog goriva (smanjuju se brzine plovidbe) – više luka na manjim udaljenostima
- Duži boravak u destinacijama
- Brodske kompanije su u potrazi za novim lukama polaska – postojeće 'prenatrpame'
- Raste svijest o potrebi dijaloga između brodarskih kompanija, predstavnika luka i destinacija.

6.2. Faktori uspjeha

Luka uključena u međunarodna krstarenja mora biti otvorena za javni promet, mora imati odgovarajuće sidrište i/ili privezište, te može biti luka ticanja, u kojoj brodovi borave kratkotrajno, od nekoliko sati do najviše dan-dva, odnosno može biti polazna luka za međunarodna brodska kružna putovanja, kada gotovo u pravilu mora imati odgovarajuću putničku zgradu s potrebnim sadržajima. Polazna luka i luka prvog ticanja moraju biti luke otvorene za međunarodni promet te imati graničnu policiju i carinu.

U polaznim lukama na Mediteranu u prosjeku se ostvaruje dvostruko veća dnevna potrošnja putnika na takvim brodovima od one u lukama ticanja. Osim toga, u polaznim lukama se dodatni prihod u destinaciji ostvaruje od opskrbe broda za višednevna krstarenja, od manjih servisa na opremi, od nešto dužeg boravka gostiju koji čekaju na ukrcaj i sl., pa je stoga lukama/destinacijama u interesu biti polazna luka za međunarodna brodska kružna putovanja.

Sa stajališta luke ticanja, faktori uspjeha ove vrste turizma su:

²³ A MedCruise Report, 2014.; Peisley, T. (2014.) End of Beginning for Cruising, A Seatrade Research Report, Seatrade.

- geografski položaj luke/destinacije što uključuje uvjete za plovidbu, klimu, blizinu drugih luka, itd.
- lučka infrastruktura, lučke operacije i cijene usluga u luci te
- atraktivnost/sadržajnost destinacije, uključujući sigurnost boravka, kvalitetu usluga u destinaciji, ponudu i cijene izleta.

Za polazne luke faktori uspjeha su još i:

- odgovarajuća dostupnost zračnim prijevozom
- odgovarajuća smještajna ponuda u hotelima
- odgovarajuća opremljenost luke (putnički terminal)
- odgovarajuća mogućnost opskrbe broda.

6.3. Osnovne značajke i ocjena stanja međunarodnih krstarenja u Hrvatskoj

Ponuda

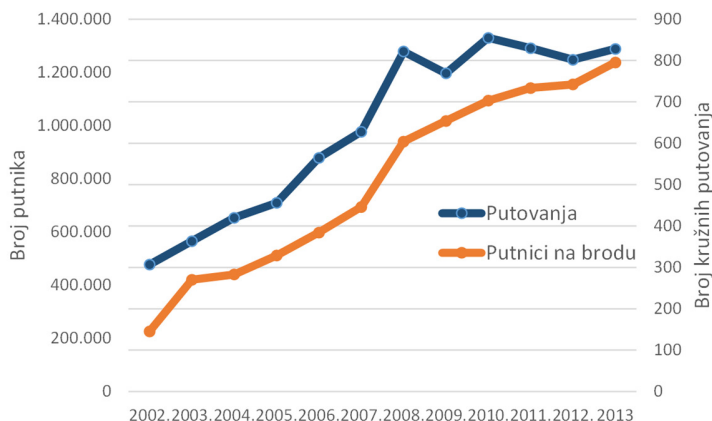
Međunarodna brodska krstarenja na moru u Hrvatskoj obavljaju brodovi različitih veličina i obilježja, a svi plove pod stranim zastavama. U međunarodna krstarenja Hrvatska je uključena oko dvadesetak odredišta na morskoj obali i otocima. Ponudu u međunarodnim krstarenjima u Hrvatskoj čine sljedeći elementi: luka, odnosno sidrište sa svim potrebnim servisnim uslugama brodu i putnicima (ukrcaj i iskrcaj putnika, carina, opskrba broda, pilotaža, brodska agentura, privez i odvez broda itd.) te destinacija uže i šire shvaćena sa svom svojom turističkom ponudom, prije svega kulturnih atrakcija pogodnih za obilazak, ali i drugih, kao što su gastronomske, kupališne, trgovačke, prirodne i druge atrakcije. Ponudu destinacije čine i izleti u okolicu kao i stručno vođenje po užoj destinaciji.

Od 2015. godine luka Dubrovnik ponovno je, nakon 2003. godine, postala i polazna luka (luka ukrcaja/iskrcaja) za jedan veći krstaš - „Thompson Celebration“ koji može primiti oko tisuću i dvjesto putnika i 520 članova posade. Za sada je Dubrovnik jedina polazna luka za međunarodna krstarenja u Hrvatskoj, iako bi zbog svog položaja i ostalih obilježja, u budućnosti još neke luke mogle postati polazne luke (primjerice, Rijeka, Zadar, Split). Zadnjih godina neke su hrvatske luke znatno unaprijedile ponudu za prihvat brodova na međunarodnim kružnim putovanjima, prije svega infrastrukturu za prihvat brodova (npr. luka Gruž u Dubrovniku, Gaženica u Zadru).

Potražnja

U 2013. godini u Hrvatskoj je bilo ukupno 828 međunarodnih brodskih kružnih putovanja s ukupno 1,24 milijuna putnika. Broj putovanja u 2013. godini veći je za 3%, a broj putnika za 7% u odnosu na 2012. godinu. Trend povećanja broja putnika stalan je od 2002. godine (slika 6.3.1.) pa je tako broj putnika na međunarodnim kružnim putovanjima u 2013. godini (u luci prvog ticanja) bio oko 5,5 puta veći od onog zabilježenog 2002. godine, a broj putovanja, odnosno dolazaka brodova u prvu luku ticanja, u tom je razdoblju povećan za oko 2,7 puta. Neki brodovi posjećuju više od jedne luke u Hrvatskoj, naročito oni manjih dimenzija, ali Državni zavod za statistiku bilježi samo njihov ulazak u prvu luku u Hrvatskoj. Primjerice, prema podacima lučkih uprava u 2006. godini, u deset gradova/luka na obali i otocima zabilježeno je ukupno 1.184 ticanja brodova na međunarodnim kružnim putovanjima, što je bilo približno dva puta više od broja dolazaka takvih brodova kojeg je zabilježila službena statistika u toj godini.

Slika 6.3.1.
POTRAŽNJA ZA MEĐUNARODNIM BRODSKIM KRSTARENJIMA U HRVATSKOJ

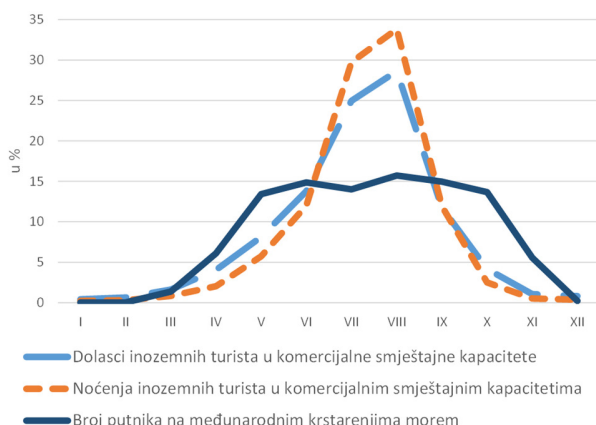


Izvor: Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2013., Priopćenje broj 4.3.5., Državni zavod za statistiku RH.

Brodovi na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj najčešće posjećuju Dubrovnik, koji se uz postojeću organizaciju prihvata putnika u destinaciji približava svom maksimalno održivom kapacitetu. U 2012. godini Dubrovnik je posjetilo 713 tisuća putnika s brodova na međunarodnim kružnim putovanjima, a godinu dana kasnije 32% više, odnosno gotovo 1 milijun. U 2014. godini došlo je do pada broj putnika uslijed problema s prihvatom velikih brodova u Veneciji.

U odnosu na stacionarni turizam, međunarodna krstarenja na moru obilježava znatno manje izražena sezonalnost, kako u broju ticanja, tako i broju putnika prema mjesecima, a sezona ranije počinje i kasnije završava (slika 6.3.2.). Većina prometa odvija se u razdoblju od svibnja do listopada (u 2013., primjerice, 85% ticanja i 87% putnika).

Slika 6.3.2.
SEZONALNOST TURISTIČKE POTRAŽNJE U HRVATSKOJ U 2013. GODINI



Izvor: Državni zavod za statistiku RH.

Duljina boravka gostiju s brodova u destinaciji obrnuto je proporcionalna veličini broda mjerenoj kapacitetom putnika. Duži boravak posjetitelja u destinaciji uglavnom znači i veću njihovu

potrošnju na kopnu. Izdaci u destinacijama ticanja uključuju izdatke za hranu i piće u restoranima/kafićima, izdatke za kupnju u trgovinama, izdatke za usluge javnog prijevoza i slično, te izdatke za organizirani izlet ili razgled grada ili njegove okolice. Izleti/razgledi se uglavnom plaćaju na brodu i njihova je cijena u pravilu više nego dvostruko veća od stvarne cijene takvog izleta/razgleda, pa se ukupni izdaci na kopnu trebaju umanjiti za tu 'proviziju', budući da je zadržava brodar. Budući da su detaljnija istraživanja potražnje u međunarodnom krizingu u Hrvatskoj provedena tek jednom (TOMAS Međunarodna brodska kružna putovanja 2006), nema novijih podataka o tim obilježjima.

Slika 6.3.3.

IZDACI POSJETITELJA NA MEĐUNARODNIM KRSTARENJIMA U HRVATSKOJ U 2006. GODINI PREMA VELIČINI BRODA I TRAJANJU BORAVKA U DESTINACIJI

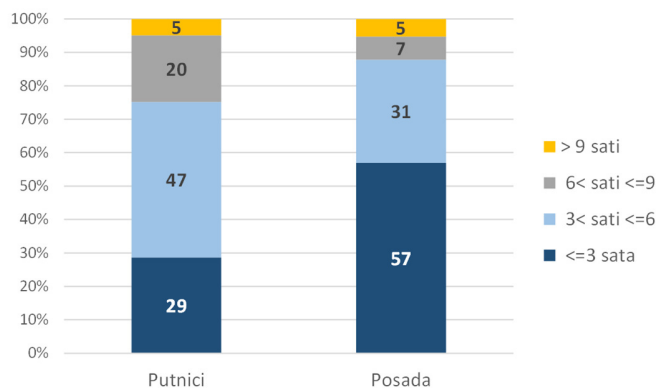
Veličina broda	<200 putnika	200 - 499	500 - 999	1000 - 1999	2000 i više putnika
€	64	53	46	41	34

Boravak u destinaciji	Do 3 sata	3 do 6 sati	6 do 9 sati	9 do 12 sati	12 i više sati
€	28	38	55	65	82

Izvor: Istraživanje TOMAS Međunarodna brodska kružna putovanja 2006., Institut za turizam.

Slika 6.3.4.

DULJINA BORAVKA PUTNIKA NA MEĐUNARODNIM KRSTARENJIMA U HRVATSKIM LUKAMA/DESTINACIJAMA TICANJA U 2006. GODINI



Izvor: Istraživanje TOMAS Međunarodna brodska kružna putovanja 2006., Institut za turizam.

Destinacije u kojima su posjetitelji na kružnim putovanjima u prosjeku najkraće boravili, Dubrovnik i Korčula, ostvarile su nižu potrošnju posjetitelja od destinacija u kojima su brodovi duže boravili. Najmanje izdatke imali su posjetitelji s brodova na kružnim putovanjima u Korčuli, 34 eura u prosjeku po osobi, a gosti Dubrovnika oko 37 eura u prosjeku po osobi. Znatno veće izdatke ostvarili su posjetitelji u Splitu (71 euro u prosjeku) i Zadru (82 eura u prosjeku) u kojima su brodovi u pravilu duže boravili.

Tablica 6.3.1.
 PROSJEČNI IZDACI POSJETITELJA S BRODOVA NA MEĐUNARODNIM KRSTARENJIMA PO OSOBI ZA
 BORAVAK U DESTINACIJI U 2006. GODINI

	Ukupno (u eurima)	Putnici (u eurima)	Posada (u eurima)
Ukupno	39,48	41,44	29,31
Organizirani izlet / razgled*	7,12	8,28	1,07
Prijevoz	1,36	1,52	0,58
Ulaznice	1,16	1,35	0,19
Hrana i piće u ugostiteljskim objektima	10,08	9,45	13,38
Kupovina	19,25	20,36	13,43
Ostalo	0,51	0,49	0,66

Izvor: Institut za turizam (2006.) TOMAS Brodska kružna putovanja 2006.

* Troškovi za organizirani izlet/razgled smanjeni su za procjenu provizije broderske kompanije na 40% ukupnog iznosa.

6.4. SWOT

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Geografski položaj, blizina emitivnih tržišta • Atraktivna obala i gradovi • Mogućnost izleta u okolicu • Visok stupanj ekološke očuvanosti • Pogodna klima • Postojeći lučki kapaciteti, mogućnost proširenja kapaciteta • Dobra prometna povezanost/dostupnost destinacija • Sigurnost plovidbe/maritimni uvjeti • Sigurnost boravka broda u luci • Osobna sigurnost tijekom boravka u destinaciji • Postojeća turistička infrastruktura i suprastruktura • Postojeća uključenost Hrvatske u sustav međunarodnih kružnih putovanja • Cjenovna konkurentnost Hrvatske općenito • Percepcija konkurentnosti hrvatskih destinacija sa strane putnika na kruzima 	<ul style="list-style-type: none"> • Mala zastupljenost hrvatskih luka među polaznim lukama • Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga • Različiti stupanj interesa dionika za razvoj međunarodnih kružnih putovanja • Negativan utjecaj na druge vrste turizma • Nedovoljna promidžba • Nedostatak zajedničke razvojne inicijative – nedovoljna suradnja • Negativan utjecaj kruzera i putnika s kruzera na okoliš i prirodu • Nepostojanje strategije razvoja međunarodnih kružnih putovanja u Hrvatskoj
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> • Jedinstveno tržište EU • Rast potražnje za krstarenjima u svijetu i EU • Trendovi u turizmu • Skraćivanje itinerara, 'grupiranje' destinacija, 'potraga' na novim polaznim lukama • Hrvatska postaje sve prepoznatljivija na turističkom tržištu • Svjetski prepoznati brendovi pojedinih gradova (DU, ST, ZD, ...) • Daljnje unapređenje prometne dostupnosti (za polazne luke) • Klimatski uvjeti povoljni za proširenje sezone • Porast kvalitete ukupne turističke ponude 	<ul style="list-style-type: none"> • Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.) • Klimatske promjene, ekstremni vremenski uvjeti • Zagađenje okoliša i prirode • Pojava novih zaraznih bolesti • Poremećaji na emitivnim tržištima • Brzi razvoj drugih destinacija (Kina, Indija) koje mogu 'odvući' dio brodskih kapaciteta sa Sredozemlja • Konkurencija na Sredozemlju • Konkurencija među hrvatskim lukama

6.5. Vizija

- Hrvatska je jedna od najpopularnijih i najprepoznatljivijih destinacija za međunarodni kruzing na Sredozemlju
- U međunarodni kruzing je uključeno dvadesetak luka, koje su međusobno povezane i surađuju u optimizaciji učinaka
- Međunarodni kruzing se u Hrvatskoj odvija gotovo cijele godine, a naročito se vodi briga o njegovoj zastupljenosti izvan glavne turističke sezone
- Međunarodni kruzing znatno doprinosi gospodarstvu kruzing destinacija u HR
- Vodi se stroga kontrola i primjenjuju se mjere za minimiziranje utjecaja međunarodnog kruzinga na okoliš
- Posjetitelji s kruzera promoviraju Hrvatsku u svojim zemljama i posjećuju Hrvatsku u svojstvu stacionarnih gostiju
- Posjetitelji s kruzera razumiju i poštuju naše prirodno i kulturno naslijeđe te naš način života

6.6. Ciljevi razvoja

Ciljevi razvoja proizlaze iz vizije, a mogu se podijeliti na opće i posebne. Opći ciljevi razvoja međunarodnih krstarenja u Hrvatskoj u skladu su sa strateškim ciljevima *Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*²⁴:

- Dugoročno održiv razvoj (nosivi kapacitet prostora, zaštita i unapređenje prirodnih i kulturnih resursa)
- Podizanje razine blagostanja stanovništva (prihod i zapošljavanje)
- Razvoj koji ne izaziva konflikte u društvu, koji je vidljiv i potiče na uključivanje u njegov razvoj

Posebni ciljevi razvoja su:

- Unaprijediti proizvod i promociju hrvatskih kruzing destinacija
- Ustrojiti učinkoviti sustav zaštite okoliša i prirode
- Povećati potrošnju posjetitelja s kruzera u destinacijama
- Ustrojiti sustav potrebnih podataka i njihovo praćenje
- Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje na nacionalnoj razini
- Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje
- Podići razinu vještina i kompetencija
- Unaprijediti suradnju dionika u destinaciji
- Učinkovito upravljati zagađenjima i rizicima

6.7. Programi za razvoj međunarodnih krstarenja

Za ostvarenje navedenih ciljeva kreirano je sedam programa od kojih svaki uključuje više aktivnosti. U svakom programu su navedeni: naziv programa, ciljevi koji se postižu, opis razloga pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u njihovu provedbu, izvori financiranja te prioritetnost programa.

²⁴ Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, NN 55/13.

Kreirani su sljedeći programi razvoja međunarodnih krstarenja:

1. Razvojna strategija
2. Marketing
3. Povećanje kvalitete ponude u lukama
4. Zaštita okoliša i prirode
5. Obrazovanje
6. Unapređenje informacijske osnovice
7. Ustrojstvo učinkovitog sustava upravljanja

Program 1.	Razvojna strategija
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unaprijediti proizvod i promociju hrvatskih kruzing destinacija ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje na nacionalnoj razini ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija ▪ Unaprijediti suradnju dionika u destinaciji ▪ Učinkovito upravljati zagađenjima i rizicima
Obrazloženje	<p>Hrvatskoj nedostaje cjelovita strategija razvoja međunarodnog kruzinga na moru, kojom bi se jasno definiralo što se od te vrste turizma želi i može ostvariti te kakva je u tome uloga pojedinih luka/destinacija, uvažavajući njihove prostorne mogućnosti za prihvata putnika i posade s takvih brodova. Takva Strategija bi ujedno bila i podloga za donošenje odgovarajućih odluka u razvoju pojedinih luka otvorenih za javni promet, za organizaciju prihвата tih posjetitelja u pojedinim turističkim destinacijama te za izradu i provedbu odgovarajućih mjera marketinga.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definiranje resursne osnove za razvoj međunarodnih kružnih putovanja na moru (pogodne luke/destinacije, atrakcije u gravitirajućem području, ostala ponuda itd.) ▪ Izračun održivog nosivog kapaciteta izabranih luka/destinacija za međunarodna kružna putovanja ▪ Procjena rasta i prostorne distribucije potražnje ▪ Procjena ukupnih gospodarskih učinaka od međunarodnog kruzinga (prihoda i troškova), uključivo tzv. 'zeleni račun' ▪ Definirati potrebne investicije u lukama
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ Lučke uprave
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo zaštite okoliša i prirode ▪ Brodski agenti ▪ Turističke agencije
Izvori financiranja	Ministarstvo turizma
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 2.	Marketing
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unaprijediti proizvod i promociju hrvatskih kruzing destinacija ▪ Povećati potrošnju posjetitelja s kruzera u destinacijama ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje
Obrazloženje	<p>Sadržaj i kvaliteta ponude u destinacijama u kojima se odvija turizam međunarodnih brodskih kružnih putovanja na kopnu bitno utječe na zadovoljstvo posjetom te doprinosi povećanju potrošnje posjetitelja na kopnu što i je, uz promociju, glavni cilj razvoja ove vrste turizma u primorskim destinacijama. Ocjena je da postoji mogućnost unapređenja proizvoda te da promocija postojeće ponude nije zadovoljavajuća.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prilagodba ponude potražnji posjetitelja s kruzera ▪ Povećanje ponude tematskih izleta ▪ Unapređenje PR aktivnosti ▪ Nastupi na specijaliziranim sajmovima ▪ Izrada odgovarajućih promotivnih materijala
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DMO/Sustav turističkih zajednica ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ Turističke agencije ▪ Brodski agenti ▪ HGK ▪ Privatni poduzetnici ▪ Ministarstvo poduzetništva i obrta
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 3.	Povećanje kvalitete ponude u lukama
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Povećati potrošnju posjetitelja s kruzera u destinacijama ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija ▪ Unaprijediti suradnju dionika ▪ Učinkovito upravljati zagađenjima i rizicima
Obrazloženje	<p>Potrebno je stalno unapređenje kvalitete i strukture ponude u lukama otvorenim za javni promet koje sudjeluju u turizmu međunarodnih krstarenja. To unapređenje ponude treba slijediti naputke Strategije razvoja te vrste turizma u Hrvatskoj, kako se ne bi nepotrebno investiralo gdje za to ne postoje uvjeti, odnosno kako bi se investiralo tamo gdje takve investicije mogu realizirati povećanjem opsega i kvalitete poslovanja. To se ne odnosi na investicije koje su usmjerene na zaštitu mora i njegovog okoliša, koje treba sustavno provoditi u svim lukama u kojima se takav (i drugi) promet odvija.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dovršenje započetih projekata u lukama otvorenim za javni promet ▪ Izgradnja uređaja za opskrbu manjih brodova električnom energijom u lukama u kojima još ne postoje ▪ Osiguravanje priključaka za ispušni i odgovarajući tretman otpadnih voda ▪ Osiguravanje priključaka za opskrbu pitkom vodom ▪ Osiguranje ostalih primjerenih sadržaja u lukama prema veličini potražnje ▪ Poticati uvođenje novih tehnologija i inovacija u razvoj ponude i upravljanje
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokalne i županijske uprave/samouprave ▪ Brodski agenti ▪ Privatni poduzetnici ▪ Ministarstvo poduzetništva i obrta
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6ii ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Lučke uprave
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 4.	Zaštita okoliša i prirode
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti učinkovit sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i način njihovog praćenja ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Učinkovito upravljati zagađenjima i rizicima
Obrazloženje	<p>Okoliš i priroda su primarni turistički resursi, zbog kojih se najčešće dolazi u destinacije i ostvaruje turistička potrošnja. Njihova primjerena zaštita i interpretacija preduvjeti su održivog i uspješnog razvoja turizma, pa tako i kruzing turizma, u Hrvatskoj. U tom smislu potrebno je poduzeti niz različitih aktivnosti kako bi se postojeće stanje zaštite okoliša i prirode unaprijedilo.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analiza utjecaja kruzinga na sastavnice okoliša ▪ Provjeriti kvalitetu i učinkovitost provedbe konvencija (MARPOL, Barcelonska i sl.) i RH legislative ▪ Osnaživanje lučkih uprava za upravljanje otpadom, otpadnim vodama i energijom ▪ Unapređenje nadzora aktivnosti kruzera u Jadranu
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo zaštite okoliša i prirode ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Javne ustanove za upravljanje zaštićenim područjima ▪ Lučke kapetanije ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Ministarstvo turizma
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6c, 6e, 6i, 6ii, 6iii ▪ FZOEU ▪ MPPI ▪ MINT ▪ EU fondovi (LIFE +)
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 5.	Obrazovanje
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija dionika
Obrazloženje	<p>U cilju povećanja atraktivnosti 'proizvoda' kruzing turizma, odnosno njegove konkurentnosti te s tim u vezi i pozitivnih učinaka od te vrste turizma u Hrvatskoj, predlažu se aktivnosti u području obrazovanja koje bi trebalo poduzeti.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osmišljavanje i izrada edukacijskih programa za dionike (vodiči, pružatelji drugih usluga na kopnu, lučke uprave, gradske i mjesne uprave/samouprave i drugi) u cilju podizanja kvalitete 'proizvoda' ▪ Podizanje razine svijesti lokalnog stanovništva (putem medija i događanja) o važnosti kruzinga za destinaciju
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ Ministarstvo znanosti, obrazovanja i športa ▪ HGK (udruge)
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obrazovne i znanstvene institucije ▪ Lokalna samouprava ▪ Razvojne agencije ▪ Brodski agenti
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje; Investicijski prioritet 9a ▪ MZOŠ ▪ MINT
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 6.	Unapređenje informacijske osnove
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i njihovo praćenje ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija ▪ Unaprijediti suradnju dionika u destinaciji ▪ Učinkovito upravljati zagađenjima i rizicima
Obrazloženje	Bez odgovarajućih podataka, kojih u postojećem sustavu nema ili nema dovoljno, nije moguće učinkovito upravljati ovom vrstom turizma.
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definiranje skupa pokazatelja neophodnog za praćenje, planiranje i razvoj aktivnosti međunarodnih brodskih krstarenja na moru u Hrvatskoj ▪ Određivanje načina prikupljanja podataka ▪ Formiranje baze podataka ▪ Definiranje načina diseminacije podataka ▪ Uspostava kontinuiranog istraživanja obilježja potražnje
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Državni zavod za statistiku RH ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Znanstveni instituti ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MPPI ▪ MINT ▪ DZS
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 7.	Ustrojstvo učinkovitog sustava upravljanja
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi razvojnu strategiju međunarodnog krucinga na moru u Hrvatskoj ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav zaštite okoliša i prirode ▪ Ustrojiti sustav potrebnih podataka i njihovo praćenje ▪ Ustrojiti učinkoviti sustav za upravljanje na nacionalnoj razini ▪ Uvoditi 'zelene' tehnologije i inovacije u razvoj ponude i upravljanje ▪ Podići razinu vještina i kompetencija ▪ Unaprijediti suradnju dionika u destinaciji ▪ Učinkovito upravljati zagađenjima i rizicima
Obrazloženje	<p>Suradnja na svim razinama, horizontalno i vertikalno, u sustavu krucing turizma na moru u Hrvatskoj nije zadovoljavajuća. Stoga se ocjenjuje da bi poboljšanje suradnje znatno doprinijelo povećanju pozitivnih učinaka tog sustava.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unapređenje suradnje među ministarstvima na svim razinama ▪ Posebno intenzivirati rad Međuministarskog vijeća za realizaciju Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine ▪ Ustrojiti Nacionalnu udrugu za razvoj međunarodnog krucing turizma na moru ▪ Unaprijediti suradnju na lokalnoj razini
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Brodski agenti ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim područjima ▪ Razvojne agencije
Izvori financiranja	-
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

7. MEĐUNARODNA RIJEČNA KRSTARENJA

7.1. Međunarodno okruženje i relevantni trendovi

Europa je vodeća regija u svijetu za riječna krstarenja. Najveći dio potražnje mjeren brojem brodova (riječnih krstaša) i putnika na njima ostvaruje se na Rajni, Majni, Dunavu, Elbi i rijeci Douro, a manji na Volgi, Nevi i Dnjepru.²⁵ Plovni put Rajna, kanal Rajna-Majna-Dunav, Dunav spaja Sjeverno i Crno more, prolazi kroz 11 zemalja, dotiče nekoliko europskih metropola, od čega četiri glavna grada. Od ukupnog broja krstarenja na tom plovnom putu samo se oko 20% realizira nizvodno od Budimpešte.²⁶

Na europskim rijekama i kanalima plovi oko 260 brodova/krstaša. Ti su brodovi u prosjeku 108 metara dugi, 11,2 metara široki i imaju gaz od 1,6 metara. Iako su, u prosjeku, izgrađeni 1996. godine, 27% ukupnih današnjih kapaciteta riječnih brodova za krstarenja izgrađeno je tijekom posljednjih 5 godina.²⁷ Za razliku od morskih, veličina riječnih krstaša ograničena je širinom i dubinom rijeka, dimenzijama prevodnica i kanala te visinom mostova pa tako prosječan riječni krstaš danas ima kapacitet za prihvrat 143 putnika.²⁸

Trendovi danas prisutni u međunarodnim riječnim krstarenjima su:

→ Povećanje broja brodova

Početak tisućljeća europska je industrija riječnih krstarenja zakoračila u novu eru, transformirajući se iz malog, obiteljskog 'biznisa' sa starim i oronulim brodovima u skup profesionalno vođenih kompanija²⁹ fokusiranih na privlačenje ciljnih segmenata potrošača. U 2014. godini u promet europskim rijekama uključilo se 28 novih krstaša, godinu ranije izgrađena su i puštena u promet 23, 2012. godine bilo je 16 novih brodova itd.

→ Povećanje veličine i kvalitete brodova

Osim rasta ponude brodskih kapaciteta, grade se brodovi sve većeg kapaciteta (s najviše 220 ležajeva), a prisutan je i trend podizanja kvalitete smještaja na riječnim brodovima te uvođenje novih 'zelenih' koncepata i standarda u ponudu takvih brodova. Novi brodovi nude putnicima veći komfor, više sadržaja te veću fleksibilnost boravka na brodovima.³⁰

²⁵ Grammerstorf, H.H. (2012). Sustainable tourism in the river cruising sector, Facing the Challenge of Sustainability in Marine Tourism, 16.05.2012.

²⁶ Međunarodna krstarenja Dunavom: trendovi, faktori uspjeha i benchmark, Institut za turizam, 2013.

²⁷ Wolfsteiner, A. Australia as a source market for River Cruising. PP Presentation. SVP International Sales & Distribution, Seatrade Europe 2013.

²⁸ Grammerstorf, H.H. (2013). Europe's River Cruise Industry, Cruise & River Cruise Convention, Seatrade Europe, Hamburg, 24.-26. 9. 2013.

²⁹ Avalon Waterways, Ama Waterways, Viking River Cruises, Uniworld, Grand Circle, Tauck i Scenic Tours

³⁰ Hader, A. (2013). RIVER CRUISE: Fleet developments and waterway capacity. Cruise & River Cruise Convention, Seatrade Europe, Hamburg, 24.-26. 9. 2013.

→ Unapređenje cjelovitog proizvoda riječnih krstarenja

U suradnji s destinacijama uvode se novi tematski itinereri. Kompanije nastoje pronaći koncept ponude koji ih diferencira od drugih kompanija, stalno tražeći nove tržišne niše i adaptirajući se brzo njihovim potrebama. Destinacije na europskim rijekama pogodnim za riječna krstarenja pak nastoje privući potražnju s takvih putovanja (brodova) i otvorene su za nove posjetitelje pa prilagođavaju ponudu svojih luka za njihov prihvat.³¹

→ Rast potražnje

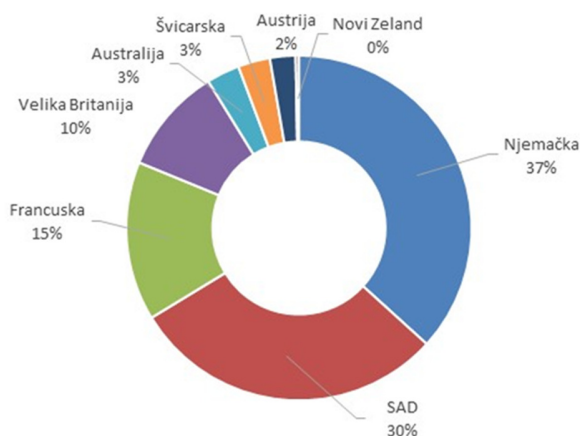
Iako su riječna krstarenja prisutna na svjetskom turističkom tržištu, a posebno u Europi, već dugi niz godina, zadnjih godina potražnja za tim turističkim proizvodom ubrzano raste. U 2013. godini na riječnim krstarenjima u Europi je bilo oko 940 tisuća, a u svijetu oko 1,25 milijuna putnika.³² U odnosu na 2012. godinu broj putnika u Europi povećan je 12%, a na svjetskoj razini 14%. Iako još nisu dostupni službeni podaci za 2014. godinu, prognoze ukazuju na nastavak zabilježenog trenda.

→ Glavna emitivna tržišta: Njemačka i SAD

Potražnju za riječnim krstarenjima u Europi najvećim dijelom generira Njemačka (37% u 2012.), a potom SAD, Francuska, Velika Britanija, Australija itd. Putnici s engleskog govornog područja čine oko 43% ukupne potražnje za riječnim krstarenjima (slika 7.1.).

Slika 7.1.1.

STRUKTURA PUTNIKA NA KRSTARENJIMA EUROPSKIM RIJEKAMA U 2012. GODINI PREMA ZEMLJI PORIJEKLA



Izvor: Grammerstorf, H.H. (2013). *Europe's River Cruise Industry*, Cruise & River Cruise Convention, Seatrade Europe, Hamburg, 24.-26. 9. 2013.

→ Pojava novih tržišta

Osim tradicionalnih tržišta riječnih krstarenja, pojavljuje se i novo tržište istočno-europskih zemalja.³³

³¹ Više o trendovima u riječnim krstarenjima u: Institut za turizam (2013). *Međunarodna krstarenja Dunavom: Trendovi, faktori uspjeha i benchmark*. Zagreb.

³² Grammerstorf, H.H. (2013). *Europe's River Cruise Industry*, Cruise & River Cruise Convention, Seatrade Europe, Hamburg, 24.-26. 9. 2013.

³³ MINTEL (2010). *European River Cruising – August 2010*.

→ Visoka prosječna dob turista

Dominantno i ciljno tržište riječnih krstarenja danas je tzv. sijedo tržište, primarno *baby-boom* generacija, iznad prosječno educirana i s iznad prosječnim primanjima. Tako je, primjerice, prosječna starost Nijemaca na riječnim krstarenjima oko 60 godina. I dok se dob putnika na krstarenjima morem smanjuje, putnici na riječnim krstarenjima sve su stariji. Trend starenja populacije na glavnim tržištima riječnih krstarenja (Njemačka, SAD i Velika Britanija) govori u prilog daljnjem stabilnom rastu potražnje za ovim proizvodom.

7.2. Faktori uspjeha

Brod, odnosno ponuda broda kao prijevoznog sredstva i objekta smještaja je u vlasništvu brodara/turističke agencije i njegova je kvaliteta zadana u određenom trenutku promatranja. Stoga su pri izboru itinerera odnosno destinacije ticanja na određenom itinereru faktori uspjeha: i) rijeka, kao odgovarajući plovni put, ii) luka/pristanište kao mjesto sigurnog veza broda te iii) destinacija odnosno ponuda atraktivnih 'turističkih proizvoda' u mjestu ili okolici mjesta privremenog priveza broda.

Rijeka/plovni put

Rijeka je važan čimbenik atraktivnosti plovidbe u tehničkom smislu, što podrazumijeva zahtjevnost navigacije, promjene vodostaja i duljinu sezone, te u 'scenskom' što uključuje krajolik kroz koji rijeka prolazi. Rijeke koje imaju bolje navedene uvjete, za brodara će biti poželjnije za krstarenje, a za putnike atraktivnije (scenografija, manje otkaza putovanja zbog promjene vodostaja, poplava i sl.). Takve uvjete uglavnom imaju najveće rijeke, primjerice u Europi su to Rajna, Majna, Dunav itd. Plovidba po više rijeka u jednom putovanju čini itinerer atraktivnijim.

Luke/pristaništa (siguran privez broda, kapacitet za prihvat, osigurano parkiralište za autobuse, informacije, lokacija i uređenost prostora, lučke operacije)

Privez brodova na riječnim krstarenjima najčešće je zahtjevan zbog promjene vodostaja i oblika korita rijeka. Brodovi se najčešće vežu uz ploveću platformu koja se diže i spušta ovisno o razini rijeke. S platforme se, vertikalno pomičnim pješačkim mostom, sidrenim na obali, izlazi na kopno. U nekim riječnim lukama postoje varijacije navedenog rješenja, prije svega u veličini plutajuće platforme, ali sva rješenja rade na istom principu.

Značaj svakako ima kapacitet luke/pristaništa za riječne brodove, ako postoji potražnja za istovremenim privezom više od jednog broda. U takvim slučajevima se prema potrebi brodovi vežu paralelno, jedan do drugoga, ili, ako je to ekonomski opravdano, proširuju se kapaciteti za privez (nove platforme).

Na obali, u blizini pristaništa, potrebno je osigurati parkiralište za autobuse koji putnike odvoze na izlete u grad ili njegovu okolicu ili pak taxi stajalište za one koji u obilazak kreću samostalno, a ne žele pješačiti. Blizina linijskog javnog prijevoza je poželjna i doprinosi atraktivnosti posjeta, isto kao i turistički informacijski centar.

Za putnike značaj može imati i položaj luke/pristaništa u odnosu na centar grada te uređenost luke i okoliša, što takvu luku čini privlačnijom od neke druge, primjerice smještene uz teretnu/industrijsku luku.

Osim osnovnih operacija priveza i odveza broda, u nekim je lukama potrebno osigurati granične formalnosti (policija i carina). Luke se mogu razlikovati prema procedurama graničnih formalnosti

i drugih lučkih operacija (tzv. ulazna i izlazna revizija), a to se prije svega odnosi na njihovo trajanje što može znatno utjecati na zadovoljstvo posjetom određenoj destinaciji/luci.

Destinacija

Najveću važnost pri izboru luke ticanja ima atraktivnost destinacije i okruženja u kojem se luka nalazi. 'Turistički proizvod' koji se nudi na kopnu čini neku luku/destinaciju atraktivnijom, odnosno uspješnijom od druge. Neke su destinacije zbog svoje povijesti, kulturnog i graditeljskog nasljeđa, pojedinih događaja u prošlosti, posebnih atraktivnosti, primjerice prirodnih obilježja okolice, i slično, atraktivnije od drugih ili su barem prema nečemu jedinstvene. Međutim, na ukupnu atraktivnost destinacije za posjetitelje s riječnih brodova utječe i niz drugih čimbenika, kao što su, primjerice: raspoloživost raznih (tematskih) itinerera (izleta), dobri vodiči, ljubazno/gostoljubivo stanovništvo, uređenost i čistoća mjesta, gastronomija, prezentacija običaja, a možda najvažnija je sigurnost posjetitelja u destinaciji (od osjećaja osobne ugroženosti do medicinske skrbi, primarno zato što se radi o starijoj populaciji). Pri izboru destinacija ticanja inzistira se na različitosti, posebnosti i autentičnosti.

7.3. Osnovne značajke i ocjena stanja riječnih krstarenja u Hrvatskoj³⁴

Ponuda

Riječna krstarenja u Hrvatskoj danas se uglavnom odvijaju na Dunavu koji je pogodan za plovidbu riječnih krstaša cijele godine, a zajedno s Rajnom i Majnom (zbog plovnog sustava Rajna-Majna-Dunav, odnosno kanala Majna-Dunav), čini okosnicu riječnih krstarenja u Europi. Riječna krstarenja u Hrvatskoj danas se odvijaju i na rijeci Dravi, ali samo od njenog ušća u Dunav do Osijeka, a jednom godišnje jedan krstaš plovi i Savom do Siska.

U Hrvatskoj je danas u krstarenja na Dunavu u najvećoj mjeri uključena luka/pristanište Vukovar, a zatim, u znatno manjoj mjeri i luke/pristaništa u Iloku, nedavno izgrađena pristaništa u Aljmašu i Batini te pristanište u Osijeku na Dravi. Maksimalni kapacitet luke/pristaništa u Vukovaru iznosi tri, do najviše četiri broda istovremeno, a postoje i dva međunarodna sidrišta. U ostalim je pristaništima moguće prihvatiti istovremeno dva broda (na istom pontonu). To se za sada, s obzirom na potražnju, procjenjuje dovoljnim.

Prema trajanju ulazno-izlazne revizije, hrvatske su riječne luke izrazito konkurentne. Slično je i prema cijenama lučkih operacija. Od osam analiziranih luka³⁵, Vukovar i ostale hrvatske riječne luke su, prema cijenama lučkih usluga, u rangu s rumunjskom lukom Giurgiu i, donekle, Novim Sadom. Sve ostale analizirane luke naplaćuju višestruko veće pristojbe od hrvatskih luka.

Dunav u Hrvatskoj prolazi njenom istočnom granicom u dužini od 137,5 km i sam po sebi predstavlja iznimnu turističku atrakciju koja je danas u Hrvatskoj još uvijek slabo iskorištena. Hrvatsko Podunavlje kao i ostala porječja plovnih rijeka obiluju brojnim turističkim atrakcijama i

³⁴ Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj s prilogom Istraživanje stavova i potrošnje posjetitelja s međunarodnih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj u 2013. i 2014. godini, Institut za turizam, 2014.

³⁵ Vukovar, Passau (Njemačka), Beč (Austrija), Beograd (Srbija), Novi Sad (Srbija), Rouse (Bugarska), Constanta (Rumunjska) i Giurgiu (Rumunjska)

resursima koji nedvojbeno pružaju veliki razvojni potencijal za kreiranje različitih atraktivnih turističkih itinerera.

Ponuda hrvatskih destinacija ticanja ocijenjena je, sa strane posjetitelja na riječnim krstarenjima, relativno visoko (tablica 7.3.1.). Stručnost turističkih vodiča, ljubaznost osoblja u ugostiteljskim objektima, trgovinama i informacijskim centrima, organizirani izleti i razgled grada, gostoljubivost domaćina, gastronomska ponuda, osobna sigurnost i ukupan doživljaj destinacije elementi su turističke ponude koje je više od 80% putnika ocijenilo odličnim ili vrlo dobrim ocjenama. Međutim, uređenošću mjesta, kvalitetom turističke signalizacije, dostupnošću brošura te, posebno, ponudom suvenira i mogućnostima za kupnju putnici nisu bili zadovoljni. Nisu bili zadovoljni jer se ne može plaćati u stranoj valuti, jer ponuda lokalnih suvenira i proizvoda u pristaništu nije zadovoljavajuća, jer nisu imali dovoljno vremena na kopnu. Nezadovoljstvo su iskazali i udaljenošću atrakcija, neodgovarajućim znakovima i natpisima na engleskom jeziku, te mnogobrojnim grafitima na fasadama.

Iako relativno zadovoljni boravkom u hrvatskim destinacijama, 34% putnika bilo je zadovoljnije posjetom nekoj drugoj destinaciji na krstarenju, najčešće glavnim gradovima (Budimpešta, Beč i Beograd). Bolje nego u hrvatskim destinacijama ocjenjuju, prije svega, mogućnosti za kupnju i ponudu suvenira, ali i ukupnu atraktivnost i doživljaj destinacije.

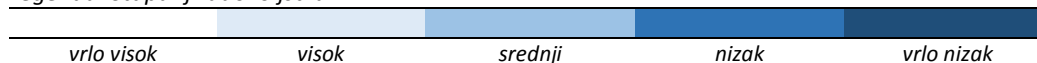
Tablica 7.3.1.

ZADOVOLJSTVO BORAVKOM U HRVATSKOJ

Elementi ponude	Ukupno (%)	Putnici (%)	Posada (%)
Stručnost i znanje jezika turističkih vodiča	93,1	93,3	89,7
Ljubaznost osoblja u ugostiteljskim objektima, trgovinama, turističkim informacijskim centrima	92,8	94,3	81,4
Gostoljubivost lokalnih stanovnika	88,0	88,5	85,6
Gastronomska ponuda	87,5	85,8	93,5
Organizirani izleti u okolicu	87,4	87,4	88,9
Osobna sigurnost	86,7	87,1	84,8
Organizacija razgleda grada	84,6	84,5	87,5
Ukupan doživljaj destinacije	81,8	82,4	78,9
Uređenost (čistoća, zelene i javne površine)	68,2	68,8	65,2
Kvaliteta turističke signalizacije	62,1	61,9	63,2
Dostupnost turističkih brošura	47,6	45,4	66,7
Mogućnosti za kupnju ('shopping')	41,7	39,8	50,0
Suveniri	40,1	36,7	56,5

Napomena: Prikazan je udio ispitanika koji su pojedini element ponude ocijenili ocjenama 4 (vrlo dobro) ili 5 (odlično).

Legenda: Stupanj zadovoljstva



Izvor: Istraživanje stavova i potrošnje posjetitelja s međunarodnih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj u 2013. i 2014. godini, Institut za turizam, 2014.

Potražnja

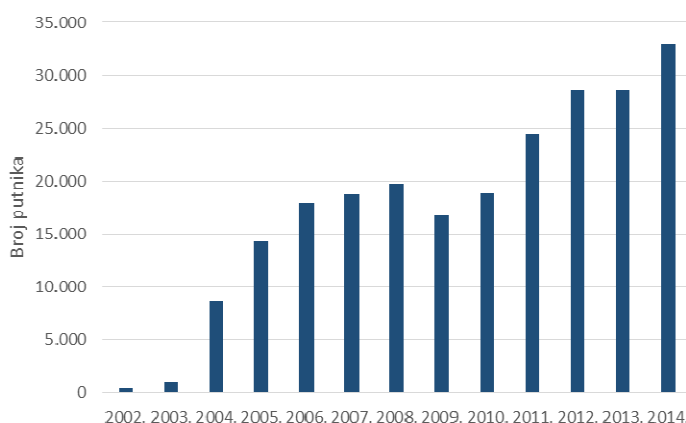
Međunarodna krstarenja Dunavom u Hrvatskoj posljednjih godina bilježe izraziti rast mjeren brojem brodova koji pristaju u hrvatskim lukama i brojem putnika s tih brodova koji posjećuju destinacije i atrakcije u njihovom okruženju. Tako je ta potražnja u lukama/pristaništima na Dunavu i Dravi u Hrvatskoj porasla u razdoblju 2003-2013. godina za oko 30 puta. Od 2002. godine pa do danas, s iznimkom 2009. i 2010. godine, kada je započela gospodarska kriza, te 2013. godine, kada je na snazi bila zabrana plovidbe u lipnju zbog izrazito visokog vodostaja, broj putnika koji na međunarodnim riječnim krstarenjima Dunavom posjećuju Vukovar ili Ilok u stalnom je porastu (slika 7.3.1.). U 2011. zabilježeno je 30%, a u 2012. 17% više putnika u odnosu na prethodnu godinu. U 2013. godini u Hrvatskoj je pristalo oko 250 brodova na riječnim krstarenjima s nešto manje od 30.000 putnika. Uz pretpostavku 15%-tnog rasta putnika u 2014. godini u odnosu na 2013.,³⁶ broj putnika je u razdoblju od 2004. do 2014. rastao po prosječnoj godišnjoj stopi od 14%, a posljednjih pet godina po prosječnoj godišnjoj stopi od 15%.

Među putnicima koji su na krstarenju Dunavom i Dravom u jesen 2013. i ljeto 2014. godine posjetili Vukovar i Osijek najviše je bilo gostiju iz SAD-a (67%), a zajedno s gostima iz drugih zemalja engleskog govornog područja činili su više od tri četvrtine (78%) svih putnika. Putnici s njemačkog govornog područja, iako čine većinu potražnje za riječnim krstarenjima u Europi, na krstarenjima koja posjećuju hrvatske destinacije u vremenu provođenja istraživanja bili su zastupljeni sa svega 8%. Članovi posade, pak, većinom dolaze iz istočnoeuropskih zemalja – Rumunjske, Srbije, Mađarske, Bugarske i Slovačke, te Hrvatske.

Putnici su u prosjeku imali 67 godina, međutim samo 36% ih je bilo mlađe od 65 godina, gotovo svaki drugi putnik imao je između 66 i 75 godina, a čak 15% putnika bilo je starije od 75 godina. Za 70% putnika koji su posjetili Hrvatsku na riječnom krstarenju bilo je to i prvo iskustvo s Hrvatskom.

Slika 7.3.1.

BROJ PUTNIKA NA MEĐUNARODNIM KRSTARENJIMA DUNAVOM U VUKOVARU I ILOKU OD 2002. DO 2014.



Izvor: Podaci LU Vukovar, uz pretpostavku 15%-tnog rasta u 2014. godini u odnosu na 2013. godinu.

³⁶ U prvih sedam mjeseci 2014. godine u Vukovaru i Iloku zabilježeno je 30% više putnika nego u istom razdoblju 2013. godine, prije svega zbog znatnog povećanja prometa u lipnju (40%) u odnosu na prethodnu godinu.

Tijekom boravka u Hrvatskoj, putnici s brodova za riječna krstarenja najčešće su odlazili u razgled grada i/ili na izlet u okolici u organizaciji turističke agencije (69%). Unatoč neatraktivnoj ponudi trgovina, oko 45% putnika koji su sišli s broda u našim destinacijama bilo je u kupnji, a podjednako mnogo ih je i konzumiralo hranu u ugostiteljskim objektima, najčešće u okviru organiziranog izleta. Putnici koji su tijekom boravka na kopnu nešto i kupili, najčešće su kupili suvenir (31%), zatim bocu hrvatskog pića (23%) te autohtoni prehrambeni proizvod (22%), dok su sve ostale predmete kupovali u znatno manjoj mjeri.

Bez izdataka za organizirani razgled/izlet, putnici su u prosjeku trošili 11 eura tijekom boravka u našim destinacijama. Svaki treći putnik nije tijekom boravka na kopnu u hrvatskim destinacijama ništa potrošio, a 15% putnika potrošilo je do 5 eura po osobi. Gotovo dvije trećine svih putnika (64%) imalo je ukupne izdatke do 10 eura po osobi. S druge strane, svaki peti član posade koji je silazio s broda u hrvatskim destinacijama potrošio je više od 30 eura po osobi, prosječni izdaci članova posade, onih koji su silazili s broda, bili su više nego dvostruko veći i iznosili su 24 eura (tablica 7.3.2.).

Tablica 7.3.2.

Izdaci posjetitelja tijekom boravka u destinaciji (izvan broda)

Izdaci*	U eurima			U %		
	Ukupno	Putnici	Posada	Ukupno	Putnici	Posada
Hrana/piće u ugostiteljskim objektima	3,88	2,86	8,28	28,8	25,9	34,5
Kupnja	9,26	7,80	15,58	68,8	70,6	65,0
Ostalo	0,33	0,38	0,11	2,4	3,4	0,5
Ukupno	13,46	11,04	23,97	100,0	100,0	100,0

*Izdaci ne uključuju eventualne izdatke za organizirani izlet/razgled.

Izvor: Istraživanje stavova i potrošnje posjetitelja s međunarodnih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj u 2013. i 2014. godini, Institut za turizam, 2014.

Potrošnja putnika može se ocijeniti relativno skromnom u usporedbi s, primjerice, prosječnom potrošnjom putnika na međunarodnim brodskim kružnim putovanjima na moru u 2006. godini, za koju postoje relevantni podaci. U Dubrovniku i Korčuli putnici su trošili između 29 i 30 eura po osobi, bez uključenih izdataka za organizirani razgled/izlet.³⁷ Pri tome treba uzeti u obzir činjenicu da se na riječnim krstarenjima radi u prosjeku o znatno boljim platežnim mogućnostima putnika u odnosu na one koji krstare na velikim brodovima na moru. U Bremerhavenu (Njemačka) prosječna potrošnja po putniku na riječnim kružnim putovanjima iznosi 50 eura.³⁸

Jasno je da je iznos i struktura izdataka posjetitelja odraz i postojeće ponude u našim destinacijama te da bi gospodarski učinci za lokalne poduzetnike bili veći kad bi proizvodi koje nudimo posjetiteljima s brodova bili atraktivniji.

³⁷ Stavovi i potrošnja putnika i članova posade na kružnim putovanjima brodom u Hrvatskoj – TOMAS Brodska kružna putovanja 2006., Institut za turizam, 2006.

³⁸ Bremerhaven Tourism (2012). Waterways for Growth: Analysis of the German river and ocean cruise market, http://www.waterwaysforgrowth.eu/fileadmin/user_upload/Project_Results/RiverCruise_CruiseShip/BIS_FR_RiverCruise_OceanCruiseShip_Part1_Dec12_en.pdf, preuzeto 30.5.2014.

Procjena ukupnog prihoda od riječnih krstarenja u Hrvatskoj

Ukupni prihod od međunarodnih riječnih krstarenja u Hrvatskoj čini prihod ostvaren od brodova, putnika i posade na međunarodnim krstarenjima Dunavom i Dravom u Hrvatskoj. Ukupan prihod u 2013. godini (tablica 7.3.3.), kada je ostvaren promet od 250 ticanja i nešto manje od 30.000 putnika u Vukovaru, Iloku i Osijeku³⁹, procjenjuje se na više od 1,1 milijun eura ili oko 38 eura po putniku pristiglom na brodu za turistička riječna krstarenja u Hrvatsku. Najveći dio tog prihoda, oko 450.000 eura ili 39% ukupnih prihoda ostvaruje se od prodaje goriva. Slijedi prihod od potrošnje putnika tijekom boravka u našim destinacijama (oko 300.000 eura ili 26% ukupnih prihoda), a potom prihod od izdataka za organizirani izlet/razgled (oko 150.000 eura ili 13% ukupnih prihoda). Te dvije vrste prihoda čine 39% ukupnih prihoda od turističkih riječnih krstarenja u Hrvatskoj. Uslijed niza ograničenja u dostupnim podacima neophodnim za procjenu ukupnog prihoda, ovu procjenu treba shvatiti kao pokazatelj 'reda veličine' tog iznosa.

Tablica 7.3.3.

UKUPNI PRIHOD OD RIJEČNIH KRSTARENJA U HRVATSKOJ U 2013. GODINI

Vrsta prihoda	Prihod u eurima	%
Prihod od lučkih pristojbi	60.000	5,2
Prihod od naknade za dolazak policije i carine na brod	12.000	1,0
Prihod od naknade brodskim agentima	27.000	2,4
Prihod od opskrbe broda gorivom, vodom i namirnicama	545.000	47,5
Prihod od usluge zbrinjavanja otpada s brodova	6.000	0,5
Prihod od potrošnje putnika na kopnu (bez izdataka za organizirani izlet/razgled)	300.000	26,2
Prihod turističkih putničkih agencija od organizacije/vođenja izleta i/ili razgleda	150.000	13,1
Prihod od potrošnje članova posade na kopnu	47.000	4,1
UKUPNO	1.147.000	100,0

Utjecaj na okoliš

Riječna krstarenja u Hrvatskoj, iako zadnjih godina u stalnom usponu, još uvijek su, mjerena brojem brodova i putnika s tih brodova koji posjećuju hrvatske destinacije, skromnih dimenzija u odnosu na potencijale i u usporedbi s gornjim tokom Dunava (uzvodno od Budimpešte). Godišnje oko 30 tisuća posjetitelja s tih brodova posjeti područje Vukovarsko-srijemske i Osječko-baranjske županije. Budući da se taj promet realizira uglavnom u razdoblju od travnja do studenog (tijekom 250 dana) te da se u tom razdoblju bilježi oko 250 dolazaka brodova, radi se o dnevnom broju gostiju koji u najposjećenijim danima ne prelazi 400 do najviše 500 posjetitelja. Taj broj posjetitelja najčešće nije usmjeren na isti itinerer u isto vrijeme, i gotovo u pravilu je pod nadzorom turističkog vodiča, pa se ocjenjuje da boravak tih posjetitelja na kopnu ne predstavlja opasnost za održivi razvoj ovog područja kao ni za održivi razvoj turizma, uključujući zaštićena područja. Stoga trenutna razina posjećenosti lokaliteta prirodnih vrijednosti ukazuje na to da nema bojazni od stvaranja gužvi i degradacije zaštićene prirode.

³⁹ U Vukovaru i Iloku u 2013. godini je zabilježeno 28.586 putnika prema podacima Lučke uprave Vukovar.

Jedan brod dnevno u prosjeku na vezu u Hrvatskoj nije preveliki izvor onečišćenja zraka, iako su u tom smislu moguća poboljšanja, prije svega uvođenjem obaveznog napajanja tih brodova električnom energijom u riječnim lukama. Mogućnost akcidenata tijekom plovidbe postoji, ali je vjerojatnost mala, s jedne strane zbog nevelike gustoće prometa na rijekama (Dunavu i Dravi), a s druge strane zbog sofisticirane tehnologije u funkciji plovidbe i manevara riječnih krstaša.

Zagađenja zbog eventualnog ispuštanja otpadnih voda s brodova mogu se riješiti osiguranjem uvjeta za pražnjenje crnih i sivih tankova u našim riječnim lukama, odnosno kontrolom/evidencijom ispuštanja istih u nekim drugim lukama koje imaju uvjete za njihov prihvata. Odlaganje drugog otpada najvjerojatnije će se uskoro riješiti u okviru obaveznog uređenja odlagališta i zbrinjavanja otpada u Hrvatskoj, pa tako i na istoku zemlje.

Ono što donekle zabrinjava, a na što je teže utjecati, su klimatske promjene, koje su generalno predvidive u svojim najčešćim oblicima – ekstremima (suša ili poplave), ali ne i dinamika njihovih pojavljivanja, duljina trajanja i njihov intenzitet. Budući da takve klimatske promjene mogu negativno utjecati na razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj, koja su posebno važna za istočni dio Hrvatske i čine važnu sastavnicu u nastojanju oživljavanja turizma u unutrašnjosti (u skladu sa Strategijom razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine), bilo bi dobro već sada provoditi razna istraživanja i realizirati projekte kojima bi se negativni utjecaj predviđenih klimatskih promjena u budućnosti mogao barem ublažiti.

Dionici na županijskoj (regionalnoj) i lokalnoj razini

Za razumijevanje pojave riječnih turističkih krstarenja važno je identificirati najznačajnije dionike i njihovu ulogu u tom sustavu. Za uspješnost razvoja, odnosno za optimizaciju učinaka resursa riječnih krstarenja važna je horizontalna i vertikalna suradnja svih dionika, koju uspješne destinacije u sustavu riječnih turističkih krstarenja u nekim drugim zemljama u velikoj mjeri ostvaruju.

Lučke uprave s infrastrukturom i logistikom riječnih pristaništa nezaobilazan su dionik sustava riječnih turističkih krstarenja u Hrvatskoj. Svaki brod na riječnom krstarenju, ukoliko želi pristati u Hrvatskoj, mora koristiti jedno od uređenih pristaništa. Pristajanje broda, odnosno boravak broda na pristaništu lučke uprave naplaćuju pa su i zainteresirane za povećanje tog prometa odnosno prihoda od tog prometa. Lučka uprava zaprima najave dolaska brodova za iduću godinu, osigurava njihov prihvata i siguran boravak u luci te odlazak brodova iz luke i time njezina uloga u sustavu riječnih krstarenja završava. Lučke uprave surađuju s brodskim agentima za pojedine kompanije oko prijave/odjave broda i eventualnih potreba broda za vrijeme boravka u luci (preuzimanje smeća, opskrba broda pitkom vodom, strujom i sl.), što se također naplaćuje brodarima. Kao jedan od najvažnijih dionika uključenih u lanac kreiranja proizvoda riječnih krstarenja, lučke uprave imaju izrazito velik utjecaj na cijeli sustav te iskazuju visok stupanj interesa i podrške daljnjem razvoju ove vrste turizma u Hrvatskoj.

Brodski agent je pravna osoba koja je zastupnik brodara (brodovlasnika) i za brodara obavlja sve administrativne i komercijalne poslove vezane uz brod i njegov boravak u luci, brine se za prihvata i otpremu broda te vodi brigu o brodu u luci od trenutka njegovog dolaska pa sve do napuštanja luke. Brodski agent o dolasku broda obavještava lučku kapetaniju, lučku upravu, graničnu policiju i carinu. Za kompanije koje imaju takvog agenta u luci, uobičajeno je da agent kontaktira i turističke agencije koje pružaju usluge putnicima s broda na kopnu, odnosno da ih unaprijed

obavijesti o dolasku broda, trajanju boravka broda u luci i sl., te da rješava eventualne probleme vezane uz boravak putnika na kopnu. Ocjena je da je danas u Hrvatskoj brodski agent najvećim dijelom odgovoran za 'nautički' dio operacija, a manjim dijelom za 'turistički' dio, odnosno za ponudu izleta na kopnu.⁴⁰ Brodski agent svoje usluge brodaru naplaćuje pa vidi svoj izravni interes u povećanju te vrste prometa.

Turistička agencija je spona između 'kopnene' ponude odredišta (regije, grada, mjesta, izdvojene turističke atrakcije) i putnika s brodova za turistička riječna krstarenja, odnosno brodaru. Turističke agencije najčešće su uključene u ponudu kopnenih itinerera (razgleda grada i/ili izleta u okolicu) koji su unaprijed dogovoreni s brodarom i sastavni su dio cijene krstarenja. Rjeđe nude i organiziraju kopneni itinerer (izleti ili razgled) koji je opcionalan, koji se može kupiti na brodu prije pristajanja ili u destinaciji. Turističke agencije pružaju usluge prijevoza od i do luke ticanja, u slučaju izleta u okolicu ili razgleda grada autobusom, usluge vodiča na odgovarajućem stranom jeziku, razgled turističkih atrakcija u okviru ponuđenog itinerera, a ponekad su u itinerere uključene i usluge hrane i pića. Najčešće je u ponudi nekoliko različitih itinerera koji ovise o raspoloživom vremenu za izlet/razgled, odnosno o duljini boravka broda u luci, ili pak ovise o *temi* cijelog krstarenja. Turističke agencije sa sjedištem na području dviju promatranih županija nisu jedine koje pružaju takve usluge brodarima, nego to povremeno čine i turističke agencije sa sjedištem, primjerice u Zagrebu i Dubrovniku. Budući da se radi o brzo rastućoj ponudi turističkih riječnih krstarenja u Hrvatskoj, zainteresiranost turističkih agencija za uključivanje u taj sustav je izrazito veliko pa je 'na terenu' među njima više od suradnje prisutna konkurencija. Turistička agencija koja pruža uslugu putnicima s brodova na riječnim krstarenjima na kopnu, zapravo kreira turistički doživljaj Hrvatske i regije koja se posjećuje. U tom smislu, kvaliteta pružene usluge je ključna za razvoj ove vrste turizma u nas. Kreiranje itinerera i interpretacija turističkih atrakcija je danas u Hrvatskoj u potpunosti odgovornost turističkih agencija i jedino mjerilo njihove uspješnosti su povremene ankete koje brodari provode među putnicima. Agencije ocjenjuju da nemaju dovoljno podrške 'sustava' za izravan kontakt s brodarima i ponudu novih itinerera, a time posredno i za podizanje razine kvalitete cjelokupnog lanca vrijednosti koji pružamo u Hrvatskoj na tržištu riječnih krstarenja.

Turistički vodiči su nezaobilazni dio turističke usluge koja se nudi putnicima s riječnih krstaša na kopnu. Radi se u pravilu o inozemnim gostima koji o Hrvatskoj, a posebno o njezinoj pojedinoj regiji ili destinaciji, znaju vrlo malo ili ništa. Interpretacija turističkih atrakcija ovisi velikim dijelom o turističkim vodičima. Vodiči najčešće svoje usluge nude preko turističkih agencija. Njihov je utjecaj na kvalitetu cjelokupnog proizvoda velik, a interes za povećanje prometa putnika s riječnih krstarenja nedvojbena jer od tih usluga ostvaruju neposrednu korist.

Gradovi Osijek, Vukovar i Ilok, kao jedinice lokalne samouprave sa svojim upravnim tijelima nisu za sada uključeni u sustav riječnih krstarenja niti iskazuju poseban interes za tom vrstom turizma. Posebno se to odnosi na Vukovar koji je najveća riječna luka u Hrvatskoj za teretni i putnički promet. Predstavnici gradskih uprava načelno imaju interes za razvoj ove, kao i drugih vrsta turizma koje donose dobrobit građanima, ali procjenjuju da od riječnih krstarenja lokalna zajednica za sada nema velike koristi. Uključenost u sustav riječnih krstarenja, kao jednu vrstu

⁴⁰ Specifičnost dionika u riječnim krstarenjima u Hrvatskoj je činjenica da je za oko 80% svih brodova na riječnim krstarenjima koji tiču hrvatske luke na Dunavu i Dravi brodski agent Prvo parobrodsko društvo (PPD) iz Beograda, čiji je Luka Vukovar d.o.o. predstavnik u Hrvatskoj. PPD je uključen u kreiranje i odabir ponude izleta u Hrvatskoj, za brodarske kompanije koje zastupa.

turizma, vide putem Turističkih vijeća na čelu kojih su gradonačelnici i na kojima se raspravlja o turističkoj problematici. Međutim tema riječnih krstarenja za sada nije bila 'na dnevnom redu'.⁴¹ Gradovi bi svakako htjeli imati veće koristi od ove vrste turizma pa njihovi predstavnici smatraju da bi trebalo pronaći način za veće uključivanje lokalnog gospodarstva u pružanje usluga putnicima s brodova jer za sada koristi od tog turizma, prema njihovom mišljenju, imaju tek rijetki pojedinci.

Turističke zajednice na gradskoj i županijskoj, ali i nacionalnoj razini danas također nisu uključene u postojeći sustav riječnih turističkih krstarenja u Hrvatskoj.⁴² Ocjena je da je razlog tomu, prije svega, inertnost turističkih zajednica u pokretanju inicijative za vlastito uključivanje u sustav turističkih krstarenja. Turističke zajednice su neprofitne pa niti trebaju niti mogu, u postojećem sustavu, konkurirati poduzetnicima u pružanju komercijalnih usluga posjetiteljima s riječnih krstaša. Dodatno, međutim, postoji i stanoviti negativni stereotip poduzetnika o turističkim zajednicama, odnosno o njihovoj kompetentnosti pa ih se često ne doživljava partnerima nego samo izvorom financijskih sredstava za određenu inicijativu. Turističke zajednice na području podunavske regije, dakako, podržavaju rast i razvoj ove vrste turizma u Hrvatskoj i iskazuju interes za značajnije uključivanje u taj sustav. Svoju ulogu u sustavu riječnih krstarenja vide u: (i) promociji regija i turističkih destinacija u njima te (ii) edukaciji, prije svega lokalnih stanovnika, posebno pružatelja usluga posjetiteljima s riječnih krstaša. Smatraju i da bi mogli preuzeti ulogu koordinatora svih dionika u turizmu riječnih krstarenja radi osiguranja međusobne suradnje, što bi trebalo rezultirati boljim učincima od ove vrste turizma u nas.

Turističke atrakcije osnova su atraktivnosti turističke destinacije koja se predstavlja posjetiteljima s riječnih krstaša putem turističkih kopnenih itinerera. Turističke atrakcije nemaju izravan dodir s brodarima, nego samo s turističkim agencijama koje ih uključuju ili ne uključuju u svoje itinerere. Njihova pregovaračka pozicija ovisi o njihovoj atraktivnosti, ali su u pravilu sve zamjenjive pa ta pozicija nije visoka. Relativno je malo pojedinačnih turističkih atrakcija na cijelom podunavskom području Hrvatske uključeno danas u itinerere koji se nude putnicima na riječnim krstarenjima. Činjenica je da neke od možda najvećih turističkih atrakcija u regiji, kao što su Park prirode Kopački rit ili Državna ergela Đakovo, s razlogom nisu previše zastupljene u kopnenim itinererima, uslijed nedovoljno atraktivne prezentacije posjetiteljima s krstaša. S druge strane, vinarija u Iloku češće je uključena u kopnene itinerere, iako i dalje manje od mogućnosti. Svi sudionici u pružanju usluga u okviru itinerera koji se nude putnicima na riječnim krstašima, ako od toga ostvaruju određenu korist, primjerice OPG-ovi, jasno podržavaju daljnji rast i razvoj te vrste turizma u hrvatskom Podunavlju.

Očito je da danas na sustav riječnih turističkih krstarenja u Hrvatskoj najveći utjecaj ima svega nekoliko dionika. To su lučke uprave koje osiguravaju osnovnu infrastrukturu za prihvat i otpremu broda, turističke agencije koje kreiraju i nude turistički doživljaj putnicima s brodova u destinaciji, vodiči koji interpretiraju atrakcije, brodske agenti koji imaju određenu ulogu u odabiru turističke

⁴¹ U nekim drugim zemljama, u kojima su pristaništa u nadležnosti gradskih komunalnih službi, gradovi, posebno njihova gospodarska tijela, znatno su više uključeni u sustav riječnih turističkih krstarenja.

⁴² Turističke zajednice bile su uključene u organizaciju dobrodošlice putnicima s prvih riječnih krstaša koji su posjećivali naše destinacije. Iznimka je i tek nedavna uključenost turističkih zajednica u organizaciju studijskog putovanja brodara u organizaciji Hrvatske turističke zajednice koje je planirano za jesen ove godine.

agencije te brodar koji odlučuje o tome hoće li i kako pojedina destinacija biti uključena u kopnene brodske itinerere. Ostali dionici gotovo uopće nisu uključeni u taj sustav.

Svi dionici, bez obzira na razinu današnje uključenosti, podržavaju daljnji rast i razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj te iskazuju želju aktivno se uključiti u taj sustav i doprinijeti postizanju boljih, prije svega gospodarskih, učinaka tog razvoja za lokalnu zajednicu. Većina smatra da je za postizanje boljih učinaka neophodna bolja suradnja među dionicima.

Ocjena stanja riječnih krstarenja u Hrvatskoj

Da bi ukupna ponuda hrvatskih destinacija na tržištu riječnih krstarenja mogla biti bolja pokazuju barem tri nalaza dosadašnjih istraživanja i analiza. Prvi je vezan uz uključenost Hrvatske u današnju ponudu riječnih krstarenja na Dunavu – od svih putovanja ovim dijelom Dunava, Hrvatska se posjećuje na svakom drugom.⁴³ Drugi je vezan uz relativno nisku potrošnju posjetitelja s brodova, a treći uz njihovo nezadovoljstvo određenim elementima ponude.

Postojeća ponuda za riječna krstarenja u Hrvatskoj ocjenjuje se prema faktorima koji određuju položaj tog proizvoda na tržištu.

Rijeka/ plovni put	<ul style="list-style-type: none"> + Dunav je pogodan za plovidbu riječnih krstaša cijele godine + Obala Dunava nizvodno od Austrije i dijela Mađarske, uključujući i hrvatsku obalu te nizvodno od Hrvatske, prirodna je i vizualno atraktivna za plovidbu – Ostale hrvatske rijeke, kao što su to primjerice Drava ili Sava, imaju znatna ograničenja plovidbe tijekom ljeta za veće brodove, zbog relativno niskog vodostaja tih rijeka
Luke/pristaništa	<ul style="list-style-type: none"> + Broj i raspored riječnih pristaništa zadovoljava sadašnje potrebe + Infrastrukturna opremljenost pristanišnih sustava (barže i pontoni) uglavnom zadovoljava + Uređenost obala je zadovoljavajuća za postojeći promet + Postoje parkirališta i okretišta za autobuse + Cijene prihvata broda i putnika u lukama/pristaništima su konkurentne u odnosu na okruženje + Lučke operacije (ulazno/izlazna revizija) ocjenjuju se boljima od konkurencije – Pristanište Vukovar ima mogućnost opskrbe brodova električnom energijom, ali se ona ne koristi – Ograničena mogućnost odgovarajućeg prihvata otpadnih voda s brodova u svim lukama/pristaništima – Nema dodatnih sadržaja na pristaništima, a niti trgovački sadržaji u blizini nisu atraktivni – Problem se javlja brodarima kad u jednoj luci iskrcaju, a u drugoj ukrcaju putnike pa dva puta plaćaju lučke pristojbe
Turističke atrakcije i itinereri	<ul style="list-style-type: none"> + Dovoljan broj zanimljivih turističkih atrakcija postoji iako nisu sve aktivirane u kopnenim itinererima za putnike s riječnih krstarenja – Atrakcije uglavnom nisu u potpunosti turistificirane, a neke nisu 'upakirane' u primjereni turistički proizvod za putnike s riječnih krstarenja

⁴³ Međunarodna krstarenja Dunavom: trendovi, faktori uspjeha i benchmark, Institut za turizam, 2013.

	<ul style="list-style-type: none"> – Nema dovoljan broj različitih tematskih itinerera – Nema itinerera za zahtjevnije putnike
Turističke agencije	<ul style="list-style-type: none"> + Visok stupanj zadovoljstva putnika organizacijom izleta u okolicu i razgleda gradova – Mali broj turističkih agencija uključen u posao s riječnim krstarenjima pa izostaje zdrava konkurencija – Cijene koje se postižu za vođene ture čine se pre niskim – Nedovoljna inventivnost uhodanih agencija u posao – Čini se da nema prave, konstruktivne suradnje između agencija i voditelja nekih turističkih atrakcija
Dionici i suradnja u sustavu	<ul style="list-style-type: none"> – Neuključenost većine dionika u sustav + Podrška razvoju riječnih krstarenja – Nedovoljno organiziran sustav, bez vertikalne i horizontalne suradnje i zbog toga nedovoljno učinkovit
Stanje okoliša	<ul style="list-style-type: none"> + Ocjenjuje se da za sada, dijelom i uslijed još uvijek relativno malog prometa, nema značajnog negativnog utjecaja riječnih krstarenja na okoliš
Promocija	<ul style="list-style-type: none"> – Sustavno organizirana promocija Hrvatske na tržištu riječnih krstarenja ne postoji

U vrijeme rasta ponude i potražnje za riječnim krstarenjima u Europi, postojeća infrastruktura za prihvat riječnih brodova i putnika s tih brodova u Hrvatskoj te atraktivnost šire regije nude nedvojbeni potencijal za daljnji razvoj ove vrste turizma i u Hrvatskoj. Poticanje tog razvoja je u skladu s opredjeljenjem i strateškim smjernicama *Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*,⁴⁴ koja zagovara ravnomjerniji regionalni razvoj turizma, a posebno ubrzavanje njegovog razvoja na kontinentu.

Prognoza potražnje do 2020.

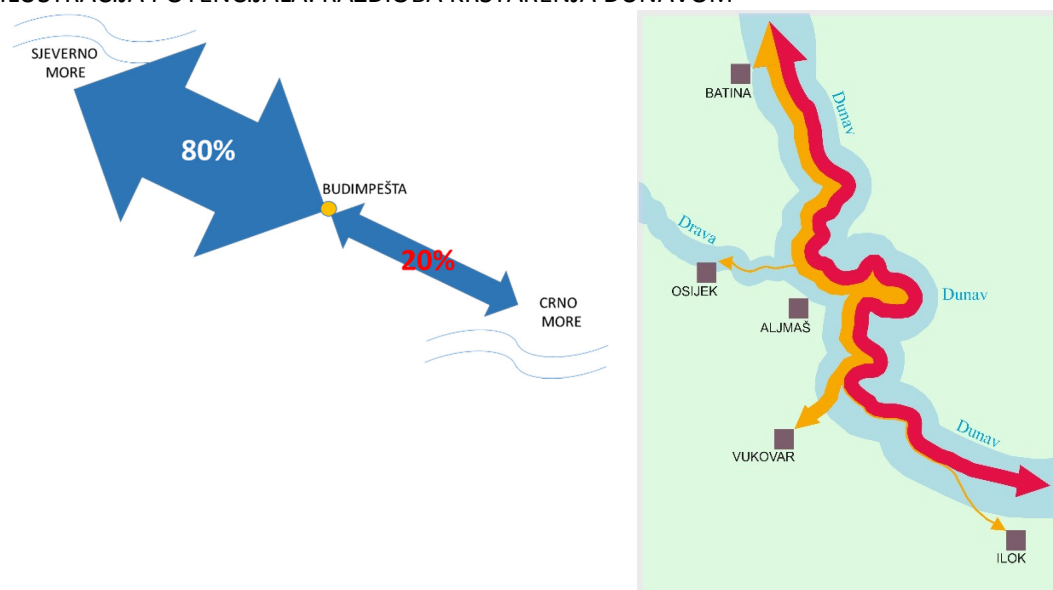
Proizvod riječnih krstarenja je danas u svijetu još uvijek u fazi uspona i aktualni pokazatelji kretanja potražnje upućuju na daljnji rast,⁴⁵ pa je realno i dalje očekivati visoke stope rasta, možda i više od onih kakve su bile u Hrvatskoj do danas. Prognostički modeli predviđaju između 50.000 i 60.000 putnika godišnje u Hrvatskoj 2020. godine, odnosno prosječne godišnje stope rasta između 8% i 10%.

Uz pretpostavku unapređenja proizvoda riječnih krstarenja u Hrvatskoj, odgovarajućih promotivnih aktivnosti i organizaciji dionika na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini te nizu pozitivnih prilika koje mogu utjecati na rast riječnih krstarenja u Hrvatskoj (rastuće narudžbe novih brodova i postupno dostizanje nosivog kapaciteta Dunava u gornjem toku, spremnost agenta Prvog parobrodskog društva da se hrvatske destinacije u većoj mjeri uključe u itinerere itd.), moguće je da potražnja na kraju planskog razdoblja i premaši navedene konzervativne prognoze. Postojeća lučka/pristanišna infrastruktura svojim današnjim kapacitetom omogućuje prihvat prognoziranog rasta potražnje, koji bi, uz podizanje razine konkurentnosti cijelog proizvoda mogao rezultirati ukupnim prihodom od međunarodnih riječnih krstarenja od gotovo 3 milijuna eura.

⁴⁴ Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, NN 55/13.

⁴⁵ Međunarodna krstarenja Dunavom: trendovi, faktori uspjeha i benchmark, Institut za turizam, 2013.

Slika 7.3.2.
ILUSTRACIJA POTENCIJALA: RAZDIOBA KRSTARENJA DUNAVOM



Izvor: *Međunarodna krstarenja Dunavom: trendovi, faktori uspjeha i benchmark*, Institut za turizam, 2013.

Valja, međutim, uzeti u obzir i činjenicu da na rast potražnje riječnih krstarenja u Hrvatskoj mogu negativno utjecati mnogi čimbenici na koje Hrvatska nema utjecaja. Primjerice, klimatske promjene koje utječu na vodostaj rijeka i time joj smanjuju plovnost, rast cijena goriva što povećava troškove brodskih kompanija, a time i cijene krstarenja, promjene preferencija kupaca, političke i gospodarske destabilizacije u svijetu ili pojedinim regijama riječnih krstarenja, rast broja konkurentskih odredišta na Dunavu, porast kvalitete ponude postojećih konkurentskih luka/destinacija kao i službene, cjenovne politike pojedinih luka/destinacija u odnosu na brodske kompanije itd. Ipak, činjenica da se oko polovice svih krstaša koji su plovili Dunavom kroz Hrvatsku u 2013. godini nisu zaustavili u hrvatskim lukama/pristaništima, kao i ta da Hrvatska danas raspolaže s dva nova pristaništa na Dunavu, otvara, uz odgovarajuću razvojnu politiku, niz novih mogućnosti rasta potražnje u sljedećem razdoblju.

7.4. SWOT

Na temelju ocjena postojeće ponude za riječna krstarenja u Hrvatskoj, trendova na tržištu i usporedbe s najboljima, provedena je SWOT analiza turističkog proizvoda riječnih krstarenja.

SWOT za turistička riječna krstarenja u Hrvatskoj

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Dosegnuti razvoj međunarodnih riječnih krstarenja na Dunavu (i Dravi) u Hrvatskoj – iskustva u pružanju usluga (luke, turistička ponuda na kopnu) • 4 plovne rijeke (Dunav, Drava, Sava, Kupa) • Nosivi kapacitet rijeka • Mogućnost plovidbe na više rijeka (Dunav, Drava i Sava) u jednom krstarenju što putovanje čini atraktivnijim • 4 riječna pristaništa na Dunavu u Hrvatskoj i jedno na Dravi • Dunav, kao međunarodna turistička atrakcija • Niz atrakcija na obali, atraktivnost cijele regije (istočna Slavonija i Baranja), još nedovoljno 'otkrivena' autentična ponuda • Velike mogućnosti za rast i razvoj ponude, diferencijaciju i prilagodbu tržištu • Hrvatska u EU, nepotrebne granične formalnosti (za dio brodskih itinerera) čine putovanje atraktivnijim • Sigurnost boravka u Hrvatskoj 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedovoljna suradnja među pružateljima usluga, izostanak zajedničkog tržišnog nastupa • Nedostatna promocija ponude na kopnu, nedovoljno različitih (tematskih) itinerera • Nedovoljno atraktivno osmišljeni itinereri, nisu iskorištene mogućnosti • Neprimjereno riješen problem sanitarnih čvorova, odnosno njihova veličina, uređenost i raspoloživost na pojedinim lokacijama na kopnu • Nedostatak specijaliziranih kadrova za ovu vrstu turizma i podrške regije/države • Nedostatak podrške regije/države • Premalo oslanjanje na EU razvojne fondove • Nepostojanje jasne razvojne vizije i strategije međunarodnih riječnih krstarenja u Hrvatskoj • Nedostatak infrastrukture za jahting • Nerazvijena jednodnevna krstarenja (izleti)
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> • Evidentan rast potražnje za riječnim krstarenjima u svijetu, posebno u Europi • Širenje itinerera na dio Dunava nizvodno od Budimpešte uz još uvijek dovoljno kapaciteta za rast i razvoj međunarodnih krstarenja na tom dijelu Dunava • Diferencijacija među brodarima znači traženje vlastite prepoznatljivosti ponude, kako u ponudi brodova tako i u ponudi za putnike s tih brodova na kopnu • Javljaju se nove tržišne niše u potražnji i raste broj kraćih, tematskih putovanja – u Hrvatskoj to mogu biti razni tematski itinereri (gourmet, vinski, ratni, biciklistički, vjerski, močvarni i sl.) • Raste potražnja za autentičnošću destinacija koje se posjećuju na kopnu – u Hrvatskoj to su Vukovar, Osijek, PP Kopački rit, Aljmaš, Ilok, salaši/stanovi i sl. • Izgradnja kanala Dunav-Sava 	<ul style="list-style-type: none"> • Moguća stagnacija tržišta međunarodnih riječnih krstarenja zbog gospodarske ili drugih kriza • Rast troškova brodarima (gorivo, lučke takse, plaće posada i sl.), posljedično znači rast cijena krstarenja i mogući pad potražnje • Pad i/ili rast vodostaja rijeka zbog promjene klime smanjuje mogućnost plovidbe, često u najtraženijim terminima

7.5. Vizija

Potencijali za daljnji intenzivniji razvoj riječnih krstarenja postoje, štoviše, potencijali su veliki i nedovoljno iskorišteni. Dunav je plovao gotovo cijele godine, Drava do Osijeka većim dijelom godine, uz određene zahvate na Savi moguće je osigurati plovnost i tom rijekom do Siska, a izgradnja kanala Dunav-Sava mogla bi dodatno pridonijeti atraktivnosti plovidbe i boravka putnika s tih brodova u Hrvatskoj. Uz trendove rasta potražnje i ponude na svjetskom tržištu riječnih krstarenja i nedvojbenu podršku daljnjem razvoju tog proizvoda iskazanu od strane svih važnijih dionika u tom sustavu, rast potražnje čini se neupitnim.

U tom smislu željena i moguća vizija riječnih krstarenja u Hrvatskoj do 2020. godine može se uobličiti na sljedeći način:

- Hrvatska je zastupljena u svim itinererima riječnih krstarenja koji prolaze ovim dijelom Dunava;
- U riječnim krstarenjima sudjeluje nekoliko riječnih luka/pristaništa s različitim intenzitetom, ali dominiraju Vukovar, Osijek i Ilok;
- Određene hrvatske luke/pristaništa postaju polazne luka, a dio brodskih itinerera kombinira se s boravkom na kopnu i posjetom ovoj regiji, ali i drugim dijelovima Hrvatske;
- Znatno veći broj brodova i putnika na riječnim krstarenjima posjećuje Hrvatsku i ostvaruje se znatno veći prihod od te vrste turizma;
- Pruža se visoka razina kvalitete disperzirane usluge u lukama/pristaništima, obilascima i izletima, mogućnostima za kupnju i doživljajima;
- Provode se različite mjere zaštite okoliša od mogućeg štetnog utjecaja ove vrste turizma;
- Posjetitelji su vrlo zadovoljni doživljenim u Hrvatskoj, a brodarske kompanije dobivenom vrijednošću za novac;
- Razvija se ponuda izletničkih/jednodnevnih riječnih krstarenja i jahtarenja na rijekama;
- Kanal Dunav-Sava je pred završetkom i daje novi razvojni zamah riječnim krstarenjima u Hrvatskoj.

7.6. Ciljevi razvoja

Ciljevi razvoja proizlaze iz vizije, a mogu se podijeliti na opće i posebne. Opći ciljevi razvoja međunarodnih turističkih krstarenja u Hrvatskoj u skladu su sa strateškim ciljevima *Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*⁴⁶ i *Strategije Europske unije za dunavsku regiju*⁴⁷:

- Podizanje blagostanja stanovništva na područjima na kojima se odvija turizam riječnih krstarenja, ali posredno i cijele zemlje, kroz niz gospodarskih aktivnosti uključenih u taj 'proizvod';
- Zaštita i unapređenje prirodnih i kulturnih resursa kao glavnih turističkih resursa;
- Razvoj riječnih krstarenja na lokalnim razinama koji je motivirajući i koji ne izaziva konflikte u društvu nego potiče stanovništvo/poduzetnike da se u njega uključe;
- Podizanje razine svijesti o vrijednosti vlastite kulture i drugog nasljeđa kroz prezentaciju gostima te 'gradnja mostova' među narodima i kulturama;

⁴⁶ Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, NN 55/13.

⁴⁷ EU Strategy for the Danube Region (EUSDR), www.danube-region.eu, preuzeto 30.5.2014.

- Promocija hrvatskog Podunavlja, ali i cijele Hrvatske na inozemnim tržištima 'od usta do usta' te time poticanje motivacije za ciljane dolaske u regiju;
- Poticanje i ubrzanje razvoja drugih oblika turizma u regiji.

Posebni ciljevi razvoja su:

- Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma;
- Povećanje broja ticanja;
- Unapređenje lučke/pristanišne infrastrukture i suprastrukture;
- Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja;
- Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog naslijeđa;
- Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja;
- Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama;
- Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš;
- Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji.

7.7. Programi za razvoj riječnih krstarenja

Za ostvarenje navedenih ciljeva kreirano je devet programa od kojih svaki uključuje više aktivnosti. U svakom programu su navedeni: naziv programa, ciljevi u koje se program uklapa, opis razloga pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u njegovu provedbu, izvori financiranja te prioritetnost programa.

Kreirani su sljedeći programi razvoja međunarodnih krstarenja na rijekama:

1. Unapređenje suradnje dionika
2. Marketing
3. Unapređenje ponude pristaništa i njihovog neposrednog okruženja
4. Unapređenje destinacijske komunalne i prometne infrastrukture u funkciji riječnih krstarenja
5. Zaštita okoliša i prirode
6. Obrazovanje
7. Unapređenje informacijske osnovice
8. Razvoj riječnih jednodnevnih krstarenja (izleta)
9. Razvoj jahtarenja na rijekama

Program 1.	Unapređenje suradnje dionika
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma ▪ Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja ▪ Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa ▪ Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja ▪ Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji
Obrazloženje	<p>Sustav riječnih turističkih krstarenja je vrlo složen sustav s obzirom na broj i vrstu dionika koji u njemu neposredno ili posredno sudjeluju. U Hrvatskoj je u taj sustav uključeno manje dionika nego je to praksa u uspješnim turističkim destinacijama koje podržavaju razvoj turističkih riječnih krstarenja. Uz to, suradnja među dionicima riječnih krstarenja u Hrvatskoj je ocijenjena neodgovarajućom. Stoga je ustrojstvo učinkovitije suradnje i uključenosti svih potrebnih dionika u taj razvoj u Hrvatskoj nužna pretpostavka daljnjeg razvitka sustava riječnih turističkih krstarenja u Hrvatskoj.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osnivanje nacionalne udruge za riječna krstarenja ▪ Ustrojstvo sustava suradnje dionika na regionalnoj i lokalnoj razini
Nositelj aktivnosti	<p>Na nacionalnoj razini: HGK i HTZ Na regionalnoj/lokalnoj razini: Lokalna samouprava (sa službama) i DMO/TZ</p>
Ostali dionici	<p>Na nacionalnoj razini:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture • Ministarstvo turizma <p>Na regionalnoj/lokalnoj razini:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lučka uprava • Agenti unutarnje plovidbe • Turističke agencije • Turističke atrakcije • Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima • Privatni poduzetnici
Izvori financiranja	-
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 2.	Marketing
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećanje broja ticanja ▪ Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja ▪ Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa ▪ Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji
Obrazloženje	<p>U Hrvatskoj danas ne postoji marketinška strategija međunarodnih riječnih krstarenja. Neke dosadašnje aktivnosti u tom smislu su bile palijativne, nedovoljne i često neprimjerne. Stoga ni učinci koji se postižu temeljem raspoloživih resursa nisu optimalni.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izrada marketinške strategije <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analiza resursne i atrakcijske osnove ▪ Unapređenje dostupnosti i uređenosti turističkih atrakcija ▪ Unapređenje interpretacije turističkih atrakcija ▪ Povećanje ponude broja itinerera na kopnu, posebno tematskih s različitom duljinom trajanja ▪ Unapređenje kvalitete postojećih itinerera sukladno ocjenama posjetitelja/brodara te trendovima na tržištu ▪ Promocija i kanali prodaje ▪ Unapređenje PR aktivnosti ▪ Nastupi na specijaliziranim sajmovima ▪ Izrada odgovarajućih promotivnih materijala (brošura, plakata, videa i sl., te izrada web stranice) ▪ Sustavno provođenje istraživanja zadovoljstva putnika ponudom izleta/razgleda
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nacionalna udruga za riječna krstarenja ▪ HTZ ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DMO/Sustav turističkih zajednica ▪ Lučke uprave ▪ Agenti unutarnje plovidbe ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ Turističke agencije
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ HTZ ▪ Ministarstvo turizma ▪ Lučke uprave
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 3.	Unapređenje ponude pristaništa i njihovog neposrednog okruženja
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unapređenje lučke/pristanišne infrastrukture i suprastrukture ▪ Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja ▪ Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji
Obrazloženje	<p>Estetika prostora pri silasku s broda na kopno važna je za kreiranje prvog dojma o destinaciji u koju se dolazi. Jednako tako se to odnosi i na funkcionalnost tog prostora, prije svega na sadržaje koji obogaćuju ponudu pristaništa i njihovih neposrednih okruženja te na zaštitu okoliša i prirode.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izgradnja uređaja za opskrbu broda električnom energijom u pristaništima u kojima još ne postoje ▪ Postupno uvođenje obaveze opskrbe broda električnom energijom ▪ Osiguravanje priključaka za ispust i odgovarajući tretman otpadnih voda ▪ Osiguravanje priključaka za opskrbu pitkom vodom ▪ Unapređenje hortikulture u okruženju i uređenje površina u luci/pristaništu (nogostupa, parkirališta, zelenih površina, vizura i sl.) ▪ Dodavanje novih sadržaja u skladu s prostornim mogućnostima i veličinom potražnje (centri za posjetitelje, suvenirnice i dućani s domaćim proizvodima, informacijski centri, sanitarni blok, ugostiteljski sadržaji, automati za promjenu valute ili mjenjačnice novca i sl.) ▪ Izgradnja pristaništa prema postojećim planovima i analiza potreba za izgradnjom novih ▪ Analiza i prilagodba tarifne politike
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Lokalna samouprava (sa službama)
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privatni poduzetnici ▪ Turistička zajednica ▪ Agenti unutarnje plovidbe ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalna/lokalna samouprava ▪ Lučke uprave ▪ Privatni poduzetnici ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6ii
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 4.	Unapređenje destinacijske komunalne i prometne infrastrukture u funkciji riječnih krstarenja
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Povećanje broja ticanja ▪ Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji
Obrazloženje	<p>Na temelju stavova posjetitelja s riječnih krstaša, razgovora s dionicima te obilaskom nekih od turističkih atrakcija zaključuje se da postoji potreba za dodatnim poboljšanjima atraktivnosti 'proizvoda' radi podizanja konkurentnosti Hrvatske na tržištu riječnih krstarenja.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uređenje prometnica i prometne signalizacije u destinacijama na pravcima kretanja posjetitelja s brodova ▪ Uređenje i osiguranje parkirališta za autobuse uz turističke atrakcije ▪ Osiguranje turističke signalizacije na cestama ▪ Izgradnja određenog broja javnih sanitarnih čvorova uz atrakcije uključene u itinerere
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nacionalna udruga za riječna krstarenja ▪ Regionalna/lokalna samouprava
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalna/lokalna samouprava ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 7: Povezanost i mobilnost; Investicijski prioritet 7a, 7b1 ▪ DC
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 5.	Zaštita okoliša i prirode
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa ▪ Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš
Obrazloženje	<p>Iako se procjenjuje da u postojećem stanju riječna turistička krstarenja nemaju zamjetni štetni utjecaj na okoliš i prirodu jer se radi o relativno malom prometu, ipak su moguća poboljšanja, posebno imajući u vidu prognozirani rast potražnje za riječnim krstarenjima u Hrvatskoj u planskom razdoblju te EU regulativu i mogućnost financiranja aktivnosti na zaštitu okoliša i prirode iz EU fondova.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utvrditi mogućnost stavljanja u hrvatski kontekst Green Globe standarda i Travel foundation preporuka ▪ Ispitati mogućnost ugradnje standarda Međunarodne komisije za zaštitu rijeke Dunav ICPDR u druge politike koje tematiziraju razvoj turizma u Hrvatskoj ▪ U okvirima Strategije Europske unije za dunavsku regiju (EUSDR) istražiti mogućnosti suradnje na prioritetima 3 (kultura i turizam) i 5 (rizici i zaštita okoliša) radi financiranja aktivnosti iz fondova EU
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nacionalna udruga za riječna krstarenja ▪ Ministarstvo zaštite okoliša i prirode
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima ▪ Lučke uprave ▪ Agenti unutarnje plovidbe ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 6: Zaštita okoliša i održivost resursa; Investicijski prioritet 6c, 6e, 6i, 6ii, 6iii ▪ FZOEU ▪ MPPI ▪ MINT ▪ EU fondovi (LIFE +)
Vremenska dinamika	Treći prioritet

Program 6.	Obrazovanje
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja
Obrazloženje	<p>Odgovarajuća razina obrazovanja dionika uključenih u turistička riječna krstarenja preduvjet je uspješnog turističkog 'proizvoda'. To se jednako odnosi na one u neposrednom kontaktu s turistima, kao i na one dionike koji u tom 'proizvodu' sudjeluju na posredan način, ali se radi o različitim potrebama i razinama znanja. Ocjenjuje se da u postojećem stanju potrebna razina znanja dionika nije dosegnuta te da, u cilju povećanja atraktivnosti 'proizvoda' i njegove konkurentnosti te s tim u vezi i ukupnih pozitivnih učinaka od te vrste turizma u nas, ta znanja treba unaprijediti.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osmišljavanje i izrada edukacijskih programa ▪ Provođenje edukacije sudionika u turizmu riječnih krstarenja (pružatelji usluga na OPG-ovima, voditelji turističkih atrakcija, turistički vodiči i drugi)
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma ▪ Nacionalna udruga za riječna krstarenja
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privatni poduzetnici ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Agenti unutarnje plovidbe ▪ Znanstvene i obrazovne institucije
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU: Operativni program EK 'Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.', Prioritetna os 9: Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje; Investicijski prioritet 9a ▪ MZOŠ ▪ MINT
Vremenska dinamika	Prvi prioritet

Program 7.	Unapređenje informacijske osnove
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma ▪ Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa ▪ Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš
Obrazloženje	<p>Za odgovarajuće upravljanje sustavom riječnih krstarenja u skladu sa širim društvenim i gospodarskim ciljevima, potrebno je raspolagati odgovarajućim podacima koji opisuju tu pojavu, a koji danas nisu raspoloživi.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definiranje skupa pokazatelja neophodnog za praćenje, planiranje i razvoj aktivnosti riječnih krstarenja u Hrvatskoj ▪ Određivanje načina prikupljanja podataka ▪ Formiranje baze podataka ▪ Definiranje načina diseminacije podataka
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nacionalna udruga za riječna krstarenja ▪ Državni zavod za statistiku RH
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Agenti unutarnje plovidbe ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma ▪ Znanstveni instituti ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MPPI ▪ MINT ▪ DZS
Vremenska dinamika	Drugi prioritet

Program 8.	Razvoj riječnih jednodnevnih krstarenja (izleta)
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama
Obrazloženje	<p>Iako u Hrvatskoj postoje uvjeti za jednodnevna ili kraća turistička krstarenja našim rijekama, takva ponuda, za razliku od nekih drugih zemalja uz Dunav i slične rijeke, u nas nije razvijena.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Istražiti potrebe i mogućnost razvoja riječnih jednodnevnih krstarenja ▪ Istražiti primjere 'najbolje' prakse ▪ Napraviti plan razvoja te vrste turizma te plan institucionalne i financijske podrške
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ Turističke atrakcije ▪ Turističke agencije ▪ Drugi privatni poduzetnici ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo turizma
Vremenska dinamika	Treći prioritet

Program 9.	Razvoj jahtarenja na rijekama
Ciljevi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama
Obrazloženje	<p>Iako u Hrvatskoj postoje uvjeti za razvoj turističkog jahtarenja na našim rijekama, za razliku od nekih drugih zemalja uz Dunav i slične rijeke, u nas takva potražnja ni ponuda nisu razvijene.</p>
Aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Izraditi odgovarajuće razvojne strateške dokumente <ul style="list-style-type: none"> ▪ Istražiti potrebe i mogućnost razvoja riječnog jahtinga ▪ Istražiti primjere 'najbolje' prakse ▪ Napraviti plan razvoja te vrste turizma te plan institucionalne i financijske podrške ▪ Prilagoditi zakonodavstvo, odnosno donijeti odgovarajuće propise za rekreativnu plovidbu
Nositelj aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma
Ostali dionici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lučke uprave ▪ Lokalna samouprava (sa službama) ▪ Turističke agencije ▪ Drugi privatni poduzetnici ▪ DMO/turistička zajednica ▪ Javne ustanove/agencije za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture ▪ Ministarstvo turizma
Vremenska dinamika	Treći prioritet