

Busola za budućnost

Nakon što je ministar mora u Šibeniku ukratko najavio nautičku strategiju kao uvod u neku vrstu javne rasprave, na koju pozivamo naše čitatelje, objavljujemo tekst Srećka Favre, voditelja studije na kojoj se temelji promišljanje strategije

napisao Srećko Favro
snimio Ljubo Gamulin



Na poticaj Hrvatskoga hidrografskog instituta i njegovih suradnika, posebno stručnjaka iz područja nautičkog turizma, 2005. započet je rad na *Studiji razvitka nautičkog turizma Hrvatske*, a istraživanje je dovršeno 2006. godine. Studija je prvo sveobuhvatno multidisciplinarno istraživanje na temelju kojega se izrađuje Strategija razvitka nautičkog turizma Hrvatske, a na ovome mjestu donosimo izvatke o tome na čemu se bazira promišljanje budućih Vladinih poteza.

Stihija devedesetih

Nautički se turizam na hrvatskoj obali počeo razvijati između dva svjetska rata, ali tek krajem 1960-ih započinje planiranje gradnje luka samo za nautičke turiste. Prvo razdoblje gradnje marina traje od 1975. do 1984. i tada je izgrađeno 19 marina sa 4466 vezova u

moru. Za to razdoblje karakteristične su pojedinačne razvojne inicijative, dok sustava nautičke turističke ponude još nema. Drugo razdoblje gradnje marina obilježeno je planskim razvojem jer je 1983. osnovan Adriatic Club Yugoslavia, koji se danas zove Adriatic Club International. Od 1984. do 1990. izgrađeno je još 20 marina sa 5814 vezova u moru. Razdoblje od 1993. do danas obilježio je spor neplanski razvoj temeljen samo na pojedinačnim privatnim inicijativama. Statistički podaci o 2005. godini pokazuju da se na hrvatskoj obali Jadrana nalaze 84 luke nautičkog turizma, i to 50 marina i 34 sidrišta, privezišta i suhe marine. U te 84 luke nautičkog turizma nautičarima je na raspolaganju više od 20.000 vezova, od toga više od 15.000 vezova u moru te više od 5000 mjesta na kopnu (tzv. suhi vez). Osim luka nau-

tičkog turizma, nautičari imaju na raspolaganju više od 300 luka, lučica i uvala ravnomjerno raspoređenih duž obale i otoka s oko 35.000 vezova. U turističkom prometu Hrvatske nautički turizam čini tek oko 8% ukupnih dolazaka ili 2% ukupnih noćenja. Ipak, zbog povoljnog položaja Hrvatske prema turistički emitivnim europskim zemljama on ima dinamičnije stope rasta od odmorišno-stacionarnog turizma. Hrvatskoj danas nedostaje mnogo vezova, luka i lučica za prihvatanje sve više nautičara jer su se sadašnji kapaciteti u marinama pokazali nedostatnima, posebno na otocima, gdje i inače ima manje izgrađenih prihvatnih kapaciteta. Posebno je važan razvoj nautičkog turizma na otocima, koji obiluju uvalama i lučicama iskoristivima za nautički turizam, ali su ujedno depopulacijski prostori. Planski razvoj nautič-

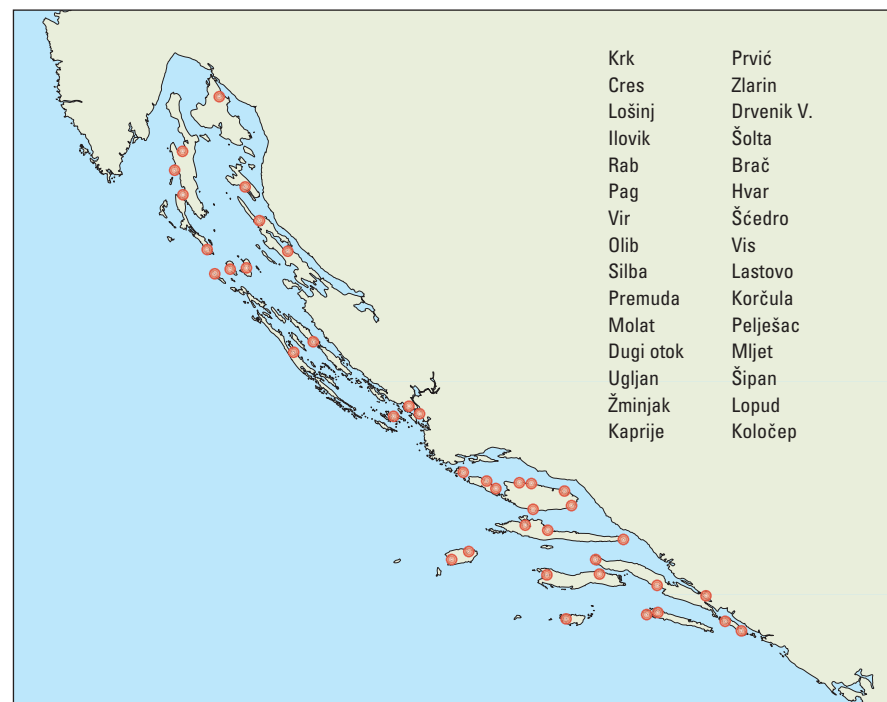
kog turizma na otocima, ali i na obali trebao bi biti u skladu s načelima održivog razvoja. Samo će se tako potaknuti gospodarski razvoj i zadovoljiti potrebe nautičara te u isto vrijeme učinkovito pridonijeti zaštiti okoliša i održivom razvoju obale i otoka.

Kako graditi marine

Veći razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj počeo je s gradnjom marina. Marine su u Hrvatskoj danas najvažniji i najorganiziraniji objekti za prihvatanje nautičara i njihovih plovila. Međutim, gradnja marina zadiranje je u okoliš, odnosno, drastično mijenja i izgled i kvalitetu okoliša. Iako je dosadašnji razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj bio neorganiziran i stihijski, okoliš, nasreću, ipak nije znatnije ugrožen. Zbog toga bi u budućem organiziranu razvoju i dalje trebalo voditi ra-

čuna o tome. Smatra se da ne bi bilo uputno dalje razvijati nove kapacitete po uzoru na sadašnje marine. U njima je potrebno kvalitativno prestrukturirati kapacitete uz podizanje kvalitete usluga kako bi se moglo zadovoljiti zahtjeve modernoga nautičkoga gosta. Također treba definirati područja marina u blizini zračnih luka i važnijih prometnica. Uz to je potrebno proširiti kapacitete u blizini Zračne luke Rijeka na otoku Krku i u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Naime, u toj najjužnijoj hrvatskoj županiji samo su dvije marine, u Dubrovniku i na Korčuli. Budući da je Dubrovnik jedna od najprestižnijih svjetskih lokacija, potrebno je vrednovati taj potencijal gradnjom najsuvremenije marine većega kapaciteta ili više njih (1500 – 2000 vezova) južno od Dubrovnika. Pri odabiru lokacija za gradnju novih marina pred-





Strategija planira povećanje broja vezova u tradicionalnim otočnim portima, što bi zbog korištenja postojećom infrastrukturom tražilo manja ulaganja; osim toga postavljanjem pontona izbjegla bi se betonizacija, a cijeli projekt poštovao bi najstrože ekološke standarde



nost treba dati već devastiranim područjima, primjerice, napuštenim industrijskim i vojnim objektima.

Gradske i turističke lučice

Najvažniju bi ulogu u održivom razvoju nautičkog turizma Hrvatske trebale imati sadašnje gradske i turističke lučice. Njihovom modernizacijom pridonosi se humanizaciji prostora, a one se tako kvalitetnije uključuju u hrvatsku nautičku ponudu. Posebno je važno oživiti gradske lučice, mandračke. Te su lučice slikovite jer najpotpunije odražavaju identitet istarskih, primorskih i dalmatinskih obalnih i otočnih gradića, koji – uz prirodnu – imaju i turističku privlačnost. Njih nije potrebno arhitektonski uljepšavati i mijenjati, osim ako su oštećene, što ne iziskuje veća financijska ulaganja. Potrebno je osigurati siguran vez, priključak struje, vode, sanitarije i prikupljanje otpada. U njima se nautičari, uglavnom, ne zadržavaju dugo, već samo radi opskrbe ili ako je loše vrijeme. Turistička su mjesta važan element turističke ponude, stoga je revitalizacija i modernizacija njihovih lučica jako važna, a posebno njihovo prilagođavanje zahtjevima suvremene nautičke potražnje. Na hrvatskom dijelu ja-

dranske obale mnogo je luka i lučica koje mogu, uz modernizaciju minimalnim ulaganjima, zadovoljiti nautičarske potrebe. Danas u primorskim turističkim mjestima najatraktivnije i najkomercijalnije dijelove luka često zauzimaju velike ribarske brodice, a luksuzne jahte moraju se privezati pokraj njih.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku koji obuhvaćaju razdoblje od 2002. do 2005., može se zaključiti da se manje od polovine plovila koja ljeti krstare uz hrvatsku obalu vezuje u komercijalnim marinama, dok se većina plovila slobodno sidri u prirodnim uvalama ili vezuje u mjesnim lučicama. Najvažniji su razlog nedostatni kapaciteti nautičkih luka, posebno na otocima. Da bi se povećali prihvatni kapaciteti, trebalo bi graditi nove lučice. Osim toga, gradnja novih kapaciteta pozitivno bi utjecala na ekološko stanje mora i priobalja, povećao bi se broj zaposlenih na otocima i ostvario veći prihod od nautičkog turizma. Temeljni pristupi koncipiranju turističkih lučica moraju biti potpuno uklapanje u ambijent, maksimalna zaštita okoliša, služenje sadašnjim lučicama i definiranje lokacije u prostornom planu.

Lokacije za gradnju turističkih lučica treba predložiti i odabrati lokalna zajednica prema svojim planovima razvoja. Prvi je preduvjet da predložene lokacije budu u skladu s prostornim planom određenoga područja, odnosno županije. Najvažniji kriteriji prilikom odabira lokacije trebali bi biti zaštićenost te prostorna i ekološka prihvatljivost, što podrazumijeva metodu višekriterijske analize obilježja pojedine lokacije. Nove lučice treba smještati u manja naselja na obali koja već imaju dio infrastrukture potrebne za funkcioniranje lučice. Te bi lučice trebalo graditi bez čvrstih objekata u moru, potrebni sadržaji na kopnu trebali bi biti u suglasju s okolišem, građeni u tradicionalnom duhu, a površinu treba racionalno iskoristiti. Osim toga, mogli bi se urediti sadašnji objekti u lučicama. Prije planiranja gradnje trebalo bi obaviti temeljita hidrografska, oceanografska, meteorološka i ekološka istraživanja te odrediti moguće negativne posljedice za živi svijet toga područja. Gradnja bi trebala zadovoljavati kriterije održivog razvoja, što znači minimalno mijenjati okoliš, rabiti pontonske konstrukcije i objekte koji se mogu ukloniti kada nisu potrebni. Građevinski radovi u moru moraju biti minimalni jer

gradnja fiksnih građevina nije planirana (obala, gatovi, lukobrani), vezovi se postavljaju na plutajuće pontone, za zaštitu akvatorija valja se koristiti plutajućim valobranskim pontonima uz mogućnost uklanjanja privremenih objekata kada lučica nije otvorena. Na kopnu bi trebalo adaptirati i iskoristiti sadašnje objekte, a u gradnji novih iskoristiti tradicionalni stil gradnje uklopljen u okoliš. Ugostiteljske i trgovačke objekte treba graditi prema odrednicama urbanističkih planova, a sve staze i putove na obali treba izgraditi bez betoniranja. Također treba osigurati i potrebnu infrastrukturu, odnosno spajanje na električnu mrežu; gdje to nije moguće, služiti se agregatima i alternativnim izvorima energije (solarnim ćelijama, vjetrogeneratorima); spajanje na vodovodnu mrežu; gdje to nije moguće, služiti se vodopremnicima ili alternativno desalinizatorima. Luke treba spojiti na kanalizacijsku mrežu zbog otpadnih voda ili rabiti suvremene uređaje za pročišćavanje. Komunikaciju treba bazirati na suvremenoj bežičnoj opremi (mobilni telefoni, VHF stanice) te organizirati svakodnevni odvoz otpada uz stalan nadzor prostora za odlaganje. Prilikom izrade tehničke dokumentacije za

gradnju pojedine lučice treba točno utvrditi izvore mogućeg onečišćenja mora i morskog okoliša te definirati metode praćenja i nadzora stanja kakvoće mora i okoliša. Najčešći su lokalni izvori onečišćenja nautičkih lučica sanitarne vode, brodsko pogonsko gorivo, mazivo, zauljena voda, nezgode manjih plovila u priobalju i smeće. Posebnu pozornost treba posvetiti odlaganju i odvozu rabljenih ulja, sanitarnu vodu i smeće, definirati postupanje s njima te ugraditi opremu za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda. Potrebno je nabaviti i opremiti ekobrodice s opremom za skupljanje krutih i tekućih površinskih onečišćivača i smeća te za čišćenje obala i morskog dna od naplavina i otpada. Također se mora redovito ispitivati kakvoća morske vode i obalnog pojasa, racionalno gospodariti prostorom i provoditi preventivne mjere za sigurnost posada, putnika i plovnih objekata. Od prihoda ostvarenih naplatom boravišne pristojbe lokalna bi samouprava u sezoni zapošljavala mlade lokalno stanovništvo kao pripadnike ekopatrole. Pripadnici ekopatrole u stalnoj bi komunikaciji s Obalnom stražom i lučkim kapetanijama nadzirali ekološko stanje akvatorija ko-

ji je u ovlasti pojedine jedinice lokalne samouprave.

Tako organizirane nautičke lučice postale bi alternativna i dopuna sadašnjim lukama nautičkog turizma. Donošenje prostornih planova i zakonskih propisa o gradnji nautičkih lučica pozitivno će utjecati na razvoj nautičkog turizma. To će pomoći i sređivanju koncesijskih prava na bespravno izgrađenim privezištima na kojima se ne naplaćuju pristojbe, čime se godišnje gubi velik novac. Pri tome je obveza ovlaštenika koncesije da organizira ekološko održavanje pomorskog dobra. To će omogućiti otvaranje novih radnih mjesta, posebno na otocima. Tako se ostvaruje usklađenost te prirodna i funkcionalna cjelovitost prostora.

Što je optimum

Sukladno navedenom, definiranje vizije nautičkog turizma podrazumijeva projekciju optimalnog broja vezova u svim lukama nautičkog turizma, a posebno u marinama. Optimalni broj vezova omogućuje rentabilnost poslovanja marine na razini funkcije minimuma vezova. U viziji razvoja proširivanja lanca marina postavlja se kao imperativ kako bi se sadašnji nautički koridori rastere-



Hrvatska bi za ozbiljan ulazak na megajahtaško tržište morala zakonski regulirati prihvat i plovību tih plovila, a u strategiji se razmišlja o 12 luka koje bi se specijalizirale za tu vrstu nautičke usluge

tili aktiviranjem i povezivanjem s novim koridorima, kojima nautičari rijetko plove jer nema nužne nautičke infrastrukture. Dograđeni sustav marina na istočnoj obali Jadrana podrazumijeva veća ulaganja u prateću infrastrukturu koja bi zaokružila uslugu servisiranja svih nautičkih koridora na Jadranu. Može se zaključiti da vizija razvoja nautičkog turizma Hrvatske pretpostavlja reorganizaciju vezova u marini tako da se osigura maksimalan broj vezova u prostornim okvirima marine te kontinuirano prati funkcioniranje marine sukladno visokim ekološkim standardima (tretman odlaganja različitih vrsta otpadnih higijenskih voda i svih drugih za okoliš štetnih tvari). Nadalje, treba definirati mogućnosti prilagođavanja i širenja kapaciteta marine prihvaćajući prostorne posebnosti mikrolokacije (plivajući – pomični pontoni). Važno je naglasiti i kontinuirano podizanje razine i kvalitete pratećih usluga i sadržaja u svakoj marini te dostatnost broja vezova, prilagođenu, gdje je to moguće, sezonskim potrebama. Posebno je značajno restrukturiranje infrastrukturne mreže novim marinama i pratećim sadržajima, koji će mikrolokacijskim odrednicama omogućiti povezivanje sadašnjih i potencijalnih nautičkih koridora. Takvom reorganizacijom sustava funkcioniranja nautičkog turizma na Jadranu postaviti će se novi kriteriji ponašanja

čovjeka u danas posebno osjetljivu prostornom okruženju. Sustavni pristup razvitku podrazumijeva drugačiji organizacijski ustroj nautičke turističke ponude da bi se izbjegli poslovni potezi koji mogu djelovati devastirajuće na prirodno okruženje. Dogradnja dijela marina do optimalnog broja i strukture vezova postavlja se također kao imperativ zbog dva razloga. Prvi je vezan uz potrebu da se restrukturira ukupna djelatnost nautičkog turizma na Jadranu, a drugi je uvjetovan kontinuiranim rastom nautičke flote na Jadranu. Zbog toga se ukupna razvojna problematika treba temeljiti na prihvaćanju visokih ekoloških standarda u nautičkom turizmu i optimalnu trošenju prirodnih kapitala Hrvatske.

Spas za otoke

Imajući u vidu da su otoci s obzirom na svoj geografski položaj, a često i socijalno, izolirani, pa i tretirani kao izolirane zajednice, jedan od najznačajnijih pozitivnih učinaka nautičkog turizma upravo je smanjivanje izoliranosti. Budući da je život na otocima ustaljen, nautičarsko posjećivanje otočnih destinacija (mjesto, lučica i uvala) vrlo značajno pridonosi promjenama životnih uvjeta na otocima. U najširem smislu moguće je tvrditi da se zbog nautičkog turizma smanjuje emigracija (odseljavanje) s otoka s obzirom

na veću mogućnost nalaženja posla i ostvarivanja zarade na otoku, a ne negdje drugdje. Širenjem kapaciteta nautičkog turizma moguće je očekivati nastavak pozitivnog procesa daljeg zapošljavanja lokalnog stanovništva s predvidivim gospodarskim i socijalnim posljedicama. Očekuje se povećanje broja osoba koje će se izravno zapošljavati u ovoj djelatnosti (marine, privezišta, lučice) te broja osoba koje će neizravno, potaknute razvitkom nautičkog turizma, također moći naći posao u nekim aktivnostima i djelatnostima koje su izravno ili neizravno vezane za nautički turizam. Promijenit će se motivacijski aspekt zapošljavanja, stalnoga ili privremenoga, pa će gotovo svi članovi obitelji naći više motivacije i razloga da se zaposle u različitim djelatnostima koje su indirektno ili direktno vezane za nautički turizam. To su pružanje usluga nautičarima u marinama (pranje rublja, prodaja suvenira, turistički obilasci otoka i mjesta), uključivanje nautičara u komponente tipičnih aktivnosti u obalnom pojasu i na otocima (poljoprivreda, vinogradarstvo i maslinarstvo, berba grožđa, možda i maslina), organizacija biciklističkih tura, ribarenje i učenje o preradi ribe i morskih plodova itd. Veće zapošljavanje lokalnog stanovništva (sezonsko i cjelogodišnje) može pozitivno utjecati na smanjivanje intenziteta odseljavanja s otoka. Zbog toga bi mnogi otočani imali mnogo više razloga za ostanak, a ne za odlazak s otoka. ↴

Autor je diplomirani inženjer pomorskog prometa, specijalnost mu je upravljanje jahtama i marinama, a završio je i pomorski menadžment. Doktorirao je na temi „Prostorna obilježja hrvatskog Jadrana kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma“ na Filozofskom fakultetu u Zadru. Sudjelovao je u organizaciji i provedbi ekspedicije „Arktik – Antarktika“ brodom Hrvatska čigra. Stalni je sudski vještak za pomorski promet, a 2005. primljen je u Međunarodno udruženje pomorskih eksperata. Od 2005. vanjski je član saborskog Odbora za turizam, a od 2007. savjetnik je u Hrvatskome hidrografskom institutu. Objavio je dvadesetak znanstvenih radova, a sudjeluje u izvođenju nastave na Ekonomskom fakultetu u Splitu.