

**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE
MINISTARSTVO ZA JAVNE RADOVE, OBNOVU I GRADITELJSTVO**



Travanj 2002.

S A D R Ž A J

UVOD.....	3
POSTOJEĆE STANJE VEZOVA U LUKAMA POSEBNE NAMJENE.....	3
TEMELJNE ODREDNICE PROJEKTA.....	4
Ciljevi.....	4
Strategija.....	5
Zakonska regulativa.....	6
OSNOVNI OPIS PROJEKTA	7
Općenito	7
Marketing koncepcija	7
Tehnička realizacija projekta	8
Valorizacija projekta sa stanovišta održivog razvijanja i upravljanja zaštitom okoliša....	12
Institucionalna realizacija	13
Ekonomski razvoj projekta.....	15
Zapošljavanje otočnog stanovništva.....	16
ZAKLJUČNA RAZMATRANJA	16

UVOD

“Turizam u Hrvatskoj se brzo oporavlja, a nautički turizam posebno. Sudeći prema rezultatima prošle turističke sezone, a naročito ovog ljeta, taj će oporavak biti brži nego što se očekivalo te se **izgrađeni kapaciteti u marinama već pokazuju nedostatnima, osobito na otocima gdje i inače ima manje izgrađenih kapaciteta nautičkog turizma.**

Vjerujemo da je upravo sada došlo **vrijeme za promišljanje o budućnosti tog segmenta turističke djelatnosti na otocima**, koji bi u velikoj mjeri mogao utjecati na njihov cijelokupan gospodarski razvitak. Hrvatska ima 718 otoka, a zajedno s grebenima i hridima 1.185. Od toga je samo 48 naseljenih otoka i to sa daljom tendencijom depopulacije. Otoči obiluju velikim brojem lijepih prirodno zaštićenih uvala kao i mjesnih lučica koje su ostale sustavno neobrađene u dosadašnjem razvitu nautičkog turizma. Ta područja od osobitog značaja za gospodarsku strategiju Republike Hrvatske, morat će naći pravu mjeru svog budućeg razvjeta i to naročito zbog **suptilne veze između potrebe oživljavanja gospodarskih aktivnosti, s jedne strane, i zahtjeva ekološki narasle svijesti suvremenog turizma i života u cjelini, s druge.**”

Sadržaj i svrha ovog projekta je prijedlog kako, gdje i na koji način *valorizirati gospodarski potencijal hrvatskih otoka*, koji će svojom funkcijom *potaknuti gospodarski razvoj i zadovoljiti potrebe nautičara i upotpuniti postojeće kapacitete, odgovoriti novopostavljenim zahtjevima i dati učinkoviti doprinos zaštiti okoliša i održivom razvoju otoka.*

POSTOJEĆE STANJE VEZOVA U LUKAMA POSEBNE NAMJENE

Istraživanjem o nautičkom turizmu u 2000. godini obuhvaćene su 62 luke nautičkog turizma na jadranskoj obali Hrvatske i to: 40 marina, 7 odlagališta plovila na kopnu i 15 privezišta. U lukama nautičkog turizma **do konca 2000. godine ukupno je bilo stacionirano na stalnom vezu 9.516 plovila**, što je za 10,7 % više nego u 1999. godini. Od ukupno stacioniranih plovila u 2000. godini, 93,4 % plovila koristilo je vez u moru, a 6,6 % isključivo je koristilo mjesto na kopnu. Prema vrsti plovila koja su koristila vez u moru 31,8 % su motorne jahte, 54,5 % su jahte na jedra, a 13,7 % su ostala plovila. Prema zastavi plovila najviše plovila bilo je stacionirano iz Austrije 2 608 (29,3 %), Hrvatske 2 294 (25,8 %), Njemačke 2 147 (24,1 %), Slovenije 480 (5,4 %) i Italije 398 (4,5 %), tj. ukupno iz navedenih zemalja 7 929 (89,1 %). Ukupan ostvareni prihod od luka nautičkog turizma u 2000. godini iznosio je 163, 5 mil. kn, pri čemu je 115, 1 mil. kn ostvareno od iznajmljivanja vezova.¹ U ovim podacima sadržan je samo prihod koji ostvaruju marine kao pravni subjekti, a nije obuhvaćen i prihod koji ostvaruju druge tvrtke koje posluju u marinama, naročito u ugostiteljstvu, trgovini i tehničkim servisima. Tijekom 2000. godine ostvareno je 144 052 korištenja

¹“Priopćenje” Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Godina XXXVII, Broj 4.4.7/2, Zagreb 19. travanj 2001. godine.

vezova u moru u tranzitu. Korištenje vezova u moru u tranzitu izrazito je sezonskog karaktera odnosno V, VI, VII, VIII i IX mjesec te su isti činili 92 % ukupnog broja korištenih vezova u 2000. godini. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, kapacitet luka nautičkog turizma povećan je s 8.870 vezova iz 1990. godine, na 12.863 veza u 2000. godini. **Od ukupno instaliranog kapaciteta, 9 077 vezova koristi se za plovila koja se nalaze na stalnom godišnjem vezu, što iznosi više od 70 %, pa se slobodno može konstatirati da je ostalo vrlo malo prostora za prihvat plovila u tranzitu.** Prosječna iskorištenost vezova u danima iznosila je 1990. god. 200,01 dana, a 2000. god. 199,00 dana. Brod/dani su gotovo podjednaki, što bi trebalo značiti da se **nautički turizam u tranzitu u 2000. godini vratio na predratne rezultate.** Broj izdanih odobrenja u 2000. godini još uvijek je za cca 20 % manji u odnosu na 1990. godinu. U strukturi plovila prema dužini došlo je do značajnijih promjena, tako da su tzv. mala plovila do 6 m u 1990. godini bila zastupljena sa 67,3 %, a u 2000. godini sa svega 52,9 %.

Iako su **kapaciteti naših marina gotovo tri puta manji od onih koje su izgradili naši susjedi na drugoj obali Jadrana**, smatra se da ih kao takve ne treba dalje bitno povećavati. Stoga bi trebalo izgraditi još 5-6 marina sa ukupno cca 1.500-2.000 vezova. Međutim, čak i **da se znatnije ne poveća broj uplovljenja u naše more, sa ostvarenih cca 22.000 plovila u tranzitu (dužih od 6 m) i cca 10.000 brodova na stalnom godišnjem vezu u marinama, ostvaruje se cca 550 000 brod/dana.** Kako se u marinama ostvarilo svega cca 200.000 brod/dana u 2000. godini, može se ocijeniti koliki potencijali još nisu iskorišteni, odnosno da se oko 350.000 brod/dana ostvaruje na sidrenju po neorganiziranim marinama u prirodnim **uvalama**. Upravo to predstavlja veliko, već prisutno, tržište za buduće kapacitete 100 turističkih lučica. Značajnu podršku izgradnji nautičkih kapaciteta na našoj obali trebaju dati i **nadležna tijela utvrđujući uvjete i način plovidbe, odnosno davanjem uputa za privez i sidrenje plovila te zabranom odlaganja smeća** osim na za to predviđenim mjestima. Slijedom toga, u realizaciju ovog Projekta nužno je potrebno uključiti Ministarstvo pomorstva, prometa i veza i Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja, čime će se ostvariti red, zaštita okoliša i sigurnost plovidbe našim morem.

TEMELJNE ODREDNICE PROJEKTA

Ciljevi

Ovaj projekt treba dati odgovor na pitanje: ŠTO SE ŽELI POSTIĆI I KAKO VALORIZIRATI OTOČNE POTENCIJALE?

U smislu razvojne politike, ovim projektom odnosno izgradnjom sustava lučica, znatno se rješava:

- kvalitetan nadzor nad očuvanjem prirode, kroz visoke ekološke zahtjeve, uz standardizaciju uvjeta rada lučica, a što je jedna od osnovnih zadaća ovog Projekta
- aktiviranje prirodnih otočnih i obalnih potencijala kao i svekolikih regionalnih i nacionalnih gospodarskih resursa uz razvijanje svih djelatnosti komplementarnih nautičkom turizmu, ubrzano zapošljavanje te zaustavljanje iseljavanja s otoka.

Dakle, osnovni **cilj** razvojne politike ovog projekta je pokretanje gospodarske djelatnosti u obalnoj regiji i otvaranje mogućnosti ubrzanog ukupnog razvoja hrvatskog gospodarstva.

Osnovni cilj se postiže kroz zapošljavanje većeg broja nezaposlenih, građenje sukladno prostornim planovima uređenja općine i grada i opće prihvaćenu standardizaciju, razvoj poduzetništva te osiguranje visoke uloge Hrvatske u raspodjeli međunarodne turističke potrošnje i oblikovanje uloge državne administracije po uzoru na razvijene zemlje Europe.

Strategija

Strategija treba dati odgovor na pitanje kako provesti definirani cilj ovog Projekta te razraditi elemente razvoja u okviru prostorne i vremenske komponente.

Hrvatska ima jednu od najljepših i najrazvedenijih obala na svijetu. Taj najznačajniji prirodni resurs naše zemlje nije dovoljno zaštićen niti je dovoljno ekonomski valoriziran. Netaknute odnosno neindustrializirane dijelove hrvatske obale, zbog kojih su i dobili epitet atraktivne nautičke destinacije, potrebno je planski zaštititi da se ne poremeti kvantitativna ili kvalitativna ekološka i prirodna ravoteža tog prostora, a da pritom budu sposobljeni za dolazak plovila turista nautičara.

Turističke lučice će se bazirati na ekonomičnim montažno-demontažnim rješenjima, neće se vršiti nikakva čvrsta i konačna gradnja u moru, neće se graditi nove rive i betonirati obala, nužni sadržaji na kopnu riješiti će se okolišu prihvatljivim objektima racionalno korištene površine, građenim u duhu tradicionalnog građenja lokalne sredine. Izvori energije, gdje nema priključka na postojeću infrastrukturu, rješavati će se tzv. *cogeneration plant* uređajima ili korištenjem energije vjetra. Gdje nije moguć priključak na vodovod voda će se donositi vodonoscima, a iznimno će se koristiti desalinizatori. Za grijanje potrošne vode koristiti će se solarni elementi. Tretman otpadnih voda rješavati će se upotrebom najsuvremenijih autonomnih uređaja primjerenoj kapaciteta, a prikupljanje i odvoz svih vrsta otpada strogo će se nadzirati i zbrinjavati na odgovarajući način. Navedeno uređenje odnosno osposobljavanje izvršavati će se na način da se zaštiti prirodna i funkcionalna cjelovitost tog prostora kao i jedinstveni planski obuhvat.

Izgradnja ovakvih turističkih lučica ima za cilj da nautičari koji krstare Jadranom, a za svoj boravak sada pretežno koriste slobodne uvale i neorganizirane mjesne lučice, budu prihvati na odgovarajući način uz obvezu ovlaštenika koncesije da organizira ekološko održavanje pomorskog dobra odnosno prihvat smeća i inog otpada, i obvezu davatelja koncesije da prati i nadzire poštivanje propisa o zaštiti prirode uz adekvatnu naplatu usluga što osigurava ostvarenje odgovarajućih prihoda uz otvaranje novih radnih mesta na otocima.

Jahte koje u ljetnim mjesecima danas krstare našim morem predstavljaju dovoljno tržišta za popunjavanje novih prihvatnih kapaciteta, čija se izgradnja predlaže ovim Projektom, dapače njihov broj čini ovaj Projekt nužnim.

Zakonska regulativa

Realizacija ovog Projekta zasniva se na poštivanju sljedeće zakonske i podzakonske regulative:

Pomorski zakonik (“Narodne novine” br. 17/94 i 43/96)

Zakon o morskim lukama (“Narodne novine br. 108/95 i 97/00)

Uredba o postupku dodjele koncesije i načinu određivanja granice za luke posebne namjene (“Narodne novine” br. 108/96)

Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luka (“Narodne novine” br. 91/94)

Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih razonodi ili športu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (“Narodne novine” br. /94)

Odluka o razvrstaju luka posebne namjene (“Narodne novine” br. 38/96)

Zakon o turističkoj djelatnosti (“Narodne novine” br. 8/96, 76/98)

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (“Narodne novine” br. 142/99 i 45/01)

Zakon o prostornom uređenju (“Narodne novine” br. 30/94, 68/98 i 61/00)

Zakon o zaštiti okoliša (“Narodne novine” br. 82/94)

Pravilnik o procjeni utjecaja na okoliš (“Narodne novine” br. 56/00)

Uredba o javnoj raspravi u postupku donošenja prostornih planova (“Narodne novine” br. 101/98)

Zakon o gradnji (“Narodne novine” br. 52/99 i 117/01).



OSNOVNI OPIS PROJEKTA

Općenito

Projekt «Razvoj sustava turističkih lučica na Hrvatskim otocima» nametnuo se gotovo sam po sebi. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj koji se u 2001.g. približava najboljim predratnim godinama njegova obilježja, kao i izražena potražnja za modernim sadržajima i kapacitetima nautičkog turizma Europe, ukazuje na visok stupanj neadekvatne iskorištenosti prirodnih resursa istočne obale Jadrana. Analizom na terenu došlo se do zaključka da ovaj projekt traži vrlo skromna ulaganja, kao i da njime treba otvoriti daljnje mogućnosti razvoja nautičkog turizma, te ga državnim poticajem uz pomoć struke razvijati u fazama.

Činjenica, da je Jadran za Europsku turističku potražnju vrlo interesantan, ali više svojim potencijalom nego realizacijom, postala je obveza ove Vlade promijeniti taj nepovoljan odnos.

Iako je prethodnim istraživanjem obrađeno oko 100 lokaliteta na otocima i na obali (karta u prilogu) za izgradnju lučica različite opremljenosti, nije vjerojatno da će svi ovi razmatrani lokaliteti biti prikladni (jer neki od njih primjerice nisu obuhvaćeni važećim prostornim planovima), pa se očekuje istraživanje novih koji bi prilikom izrade i donošenja prostornih planova uz poštivanje odabralih kriterija bili odgovarajući te tek treba utvrđivati uvjete korištenja i točno određene lokacije koje će biti namijenjene za realizaciju objekata nautičkog turizma. Razvoj i izgradnja trebaju stalno, a posebno u početnoj fazi biti kontrolirani od strane nadležnih organa države kako bi se izgradnja i uređenje prostora planirala i provodila tako da se očuvaju prirodne, kulturne i tradicijske vrijednosti obalnog i zaobalnog krajolika te provele mjere za sanaciju i revitalizaciju ugroženih i vrijednih područja prirodne i graditeljske baštine. Na pojedinim lokalitetima biti će nužno proširiti građevinska područja gradova i naselja smještenih u obalnom području, uz morsku obalu ili ušća vodotoka, a što će se u pravilu činiti ali tako da se izbjegne stvaranje neprekinute dužobalne zone građenja, a sve putem izrade propisanih planova uređenja prostora.

Ovaj Projekt ne smije biti konkurenčija, a ni smetnja razvoja velikih nautičkih projekata uz gradske centre i turistička naselja, već se dapače on treba s njima ispreplitati i nadopunjavati potičući širi razvojni zamah nautičkog turizma.

Marketing koncepcija

Hrvatska obala Jadrana jedna je od najrazvedenijih obala na svijetu a i jedna od najljepših! Nautički turizam vrlo je mlada gospodarska djelatnost koja se razvija između klasičnog turizma i pomorstva, ali u sebi nosi i mnoge druge karakteristike koje je čine posebnom. Jedna od najbitnijih je da pripada elitnom turizmu, što je s profitnog aspekta i aspekta zaštite okoliša vrlo važno. On postaje originalno Hrvatski proizvod prepoznatljiv na Europskom tržištu ponude koji je do sada uvijek ostajao nedorečen i limitiran svojim skromnim kapacitetima. To je i razlog što se naš nautički turizam razvija izvan kontrole.

Smatra se da ne bi bilo uputno dalje na otocima razvijati nove kapacitete po uzoru na postojeće marine. Treba unaprijediti i oplemeniti izgrađene marine kao neupitnu vrijednost i raznolikost ponude, ali se usredotočiti na komparativne prednosti naše razvedene obale te krenuti u stvaranje novog vida ponude osposobljavanjem odgovarajućeg broja već sada "napadnutih" i izvan kontrole korištenih najprivlačnijih destinacija, uvala i lučica, za organizirani jednostavan i praktičan prihvatanje nautičara

pružanjem osnovne usluge – siguran i organiziran vez tijekom ljetnih mjeseci uz maksimalnu ekološku zaštitu. Otoci, otočići i hridi s pretežno ili potpuno prirodnim ambijentom moraju zadržati te značajke i biti namjenjene prvenstveno istraživačkom posjetu dobronamjernika i ograničenom odnosno rekreativnom posjećivanju bez ikakve dozvoljene intervencije u prostoru.

Koristeći najbolja iskustva, smatra se da bi trebalo pristupiti osnivanju tako koncipiranih objekata – turističkih lučica – koji će primjereno rješenjima osigurati dostupnost obali i javni interes za korištenje tog prostora, kao i mogućnost korištenja za rekreaciju i pomorske djelatnosti, uz odgovarajuće režime očuvanja i korištenja prirodnih plaža i mora. Jedinstvene cjeline uređenja i zaštite obalnog pojasa, te granice pomorskog dobra na kopnu moraju se temeljiti na funkcionalnim kriterijima i prirodnim uvjetima na način da se osigura cjelovitost planskog obuhvata i režima korištenja prostora morfoloških jedinica.

Izgradnja privatnih marina rijetka je, a privatizacija nekih postojećih marina tek je podigla kvalitetu usluge, ali ne i povećala kapacitete.

Tehnička realizacija projekta

Temeljni pristup koncipiranju turističkih lučica mora biti:

- **potpuno uklapanje u postojeći ambijent**
- **maksimalna zaštita okoliša**
- **korištenje postojećih lučica**
- **lokacija definirana u prostornom planu**

Projekt "Razvoj sustava turističkih lučica na hrvatskim otocima" od velikog je značaja za Republiku Hrvatsku kroz razvoj i unaprijeđenje nautičkog turizma, a što će u konačnici doprinijeti razvoju hrvatskih otoka kao i hrvatskog gospodarstva u cijelini.

Vlada Republike Hrvatske kao izrađivač ovog projekta osigurava i predstavlja podršku Države a ideja, potreba, inicijativa i inicijalizacija osmišljavanja i odabira lokacija za definiranje neke prirodne otočne uvale kao turističke lučice isključivo je u domeni lokalne zajednice tj. jedinice lokalne samouprave. Pri tom je osobito važno da se ideje i predložene lokacije usklade s prostorno-planskom dokumentacijom određenog područja.

Prema analizama postojećih prihvaćenih županijskih prostornih planova većina predloženih lokacija za turističke lučice po projektu "Razvoj sustava turističkih lučica na hrvatskim otocima" je u njima i predviđena.

Pregled broja i postotka lokacija za namjenu turističkih lučica predviđenih u prostornim planovima županija koje u svom sastavu imaju otoke u odnosu na broj predloženih lokacija Projektom prikazan je u sljedećoj tablici:

Županija	Broj predloženih lokacija	Broj uključenih lokacija	%
Primorsko-goranska	17	4	23
Ličko-senjska	2	1	50
Zadarska	23	17	74
Šibensko-kninska	22	13	59
Splitsko-dalmatinska	22	13	60
Dubrovačko-neretvanska	24	18	75
UKUPNO:	100	66	66

Predlaganje i odabir lokacija vršit će lokalna zajednica prema svojim prioritetima i planovima razvoja stoga u obzir dolaze sve lokacije predložene i Projektom i od strane općina i županija.

Prilikom odabira lokacija i izrade projektne dokumentacije za organiziranje turističkih lučica osnovna je međusobna suradnja jedinica lokalne i regionalne samouprave a u fazi izgradnje i partnerski odnos s investitorom a po stavljanju lučice u funkciju ista će biti predana lokalnoj samoupravi na upravljanje.

Namjena turističkih lučica, sa stanovištva karaktera poslovanja, je prvenstveno sezonskog tipa poslovanja (5-6 mjeseci), iznimno dulje na dobro zaštićenim lokacijama blizu urbanih sredina.

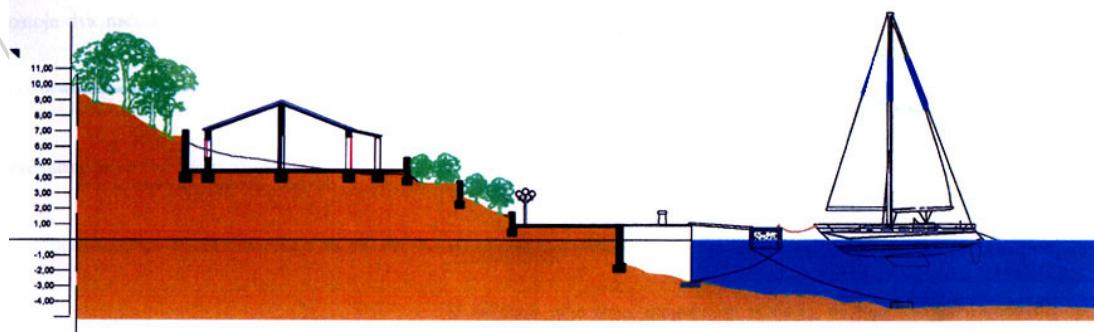
Izbor lokacija (uvala) obavljat će se prvenstveno prema kriteriju zaštićenosti te prostorne i ekološke prihvatljivosti.

Na karti u prilogu dan je prikaz analiziranih 100, prema maritimnim i lokacijskim karakteristikama, pogodnih lokacija.

Predviđeni građevinski radovi:

More

- kapacitet lučica prema mogućnostima i potrebama pojedine lokacije (uglavnom 40 – 100 vezova), uz prosječnu veličinu veza 12 x 4 m)
- vezovi se postavljaju na plutajuće pontone ili u četverovez plutača – obala
- nije predviđena gradnja značajnih fiksnih građevina u moru (obala, riva, gatova, lukobrana)
- za zaštitu akvatorija koristit će se prema potrebi plutajući valobranski pontoni
- mogućnost /i nužnost/ uklanjanja privremenih objekata kada lučica nije u funkciji



Karakterističan presjek izgleda lučice

Kopno

- gdje god je moguće adaptirati i koristiti postojeće objekte (ribarske kolibe i sl.)
- kod gradnje novih osnovnih objekata (recepција i sanitariје) koristiti tradicionalni stil gradnje uklapljen u okoliša
- ugostiteljske i trgovачke objekte osiguravati u svemu prema odrednicama urbanističkih planova u širem području lučica
- za sve komunikacije na obali predvidjeti šetnicu bez betoniranja staza i sl.



Pontonski valobran pruža potpunu zaštitu lučice.

Infrastruktura

- osigurati minimalnu snagu raspoložive el. energije isključivo za potrebe rasvjete i komunikacijskih uređaja (500 W po plovilu uz faktor istovremenosti); gdje nije moguće priključenje objekta na distributivnu mrežu, koristiti električne agregate i alternativne izvore energije (solarne čelije, vjetrogeneratori...)
- osigurati opskrbu vodom za osnovne potrebe; gdje nije moguć priključak na vodovodnu mrežu koristiti vodospreme i alternativno desalinizatore
- za tretmane otpadnih voda priključiti se na kanalizacijsku mrežu ili predvidjeti suvremene uređaje za pročišćavanje koji će biti definirani u Studiji utjecaja na okoliš kod izrade projektne dokumentacije
- komunikaciju bazirati na suvremenoj bežičnoj opremi (mobilni telefoni, VHF stanice)
- organizirati svakodnevni odvoz selekcioniranog otpada uz stalni nadzor prostora za odlaganje

Pristup izgradnji lučice s pripadajućim objektima na pojedinoj lokaciji polazi od toga da se gradnja u potpunosti prilagodi zatečenom okolišu, pa se zato kod odabira tehnike građenja i građevinskog materijala kao uzor koriste objekti iz neposredne okoline uz strogo očuvanje zatečene flore i faune (borova stabla, masline, brnistra).

Na simulaciji izgleda lučice u otočnom okolišu pokušali smo dočarati ugodaj malog «porta».



Simulacija izgleda turističke lučice.



Iskustva europskih projektanata pontonskih lučica.

Valorizacija projekta sa stanovišta održivog razvijanja i upravljanja zaštitom okoliša

U ostvarenju projekta gradnje turističkih lučica, sa stajališta zaštite ekosustava, mora i morskog okoliša, valja pomno odrediti odgovarajuće uvjete kao i pristup zaštiti.

Na prvom je mjestu sustavno istraživanje i integralno ocjenjivanje zatečenog stanja, postojećih teškoča i mogućnosti postizanja uspješnih rješenja. Izgradnju novih lučica valja poduzimati na lokacijama za koje se dokaže da su najpovoljnija rješenja u odnosu na unaprijed definirana mjerila. Pri adaptacijama i raznim prilagodbama postojećih lučica, mora se definirati sve poznate manjkavosti i ustanoviti rentabilnost mjera za njihovo saniranje.

Pri izradi tehničke dokumentacije za gradnju svake pojedine nautičke lučice potrebno je točno odrediti izvore mogućeg onečišćenja/zagađenja mora i morskog okoliša.

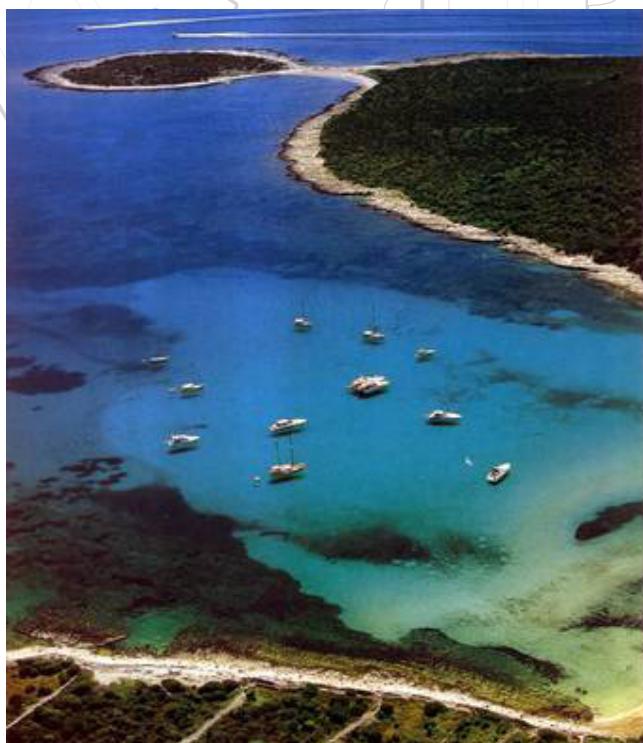
Najčešći lokalni izvori zagađenja nautičkih lučica:

- sanitарне vode (korisnici lučice),
- brodsko pogonsko gorivo, mazivo, zauljena voda, smeće,
- brodske havarije,
- prometne nezgode manjih plovila u priobalju,

Lokacije na kojima se kani poduzimati gradnja turističkih lučica mogu se svrstati u **osobito osjetljiva područja**. U skladu s namjenom, lučice se grade u dobro zaklonjenim i zaštićenim područjima, najčešće s malim dubinama i drugim nepovoljnim značajkama čije negativne utjecaje valja otkloniti, ublažiti ili predvidjeti preventivno djelovanje i način zaštite mora i morskog okoliša.

Stoga u planiranju gradnje, valja obaviti temeljita hidrološka, oceanografska i meteorološka istraživanja, te odrediti moguće negativne posljedice za biljne i životinjske zajednice svakog mikropodručja.

Temeljem ovakvih podataka mogu se donijeti odgovarajući zaključci o svakoj pojedinoj lokaciji i stupnju zadovoljenja zahtjeva i uobičajenih standarda. Takav bi metodološki pristup morao rezultirati izradom stručne studije za svaku lokaciju.



Posebna pažnja posvetit će se odvozu i odlaganju rabljenih ulja i smeća. Prilikom izvođenja svih građevinskih zahvata valja voditi računa o usporednoj gradnji spremnika za rabljena ulja, sanitarnu vodu i smeće, o odvodnji i opremi za pročišćavanje otpadnih voda. Valja nabaviti i tehnički opremiti male brodice s priručnom opremom za prikupljanje površinskih krutih i tekućih onečišćivača i smeća, te za čišćenje obala od naplavina i morskog dna od otpada, alga, ježinaca i drugih

organizama koji ugrožavaju sigurnost i zdravlje korisnika usluga u lučicama. Mora se redovito ispitivati kakvoća morske vode i obalnog pojasa, racionalno gospodariti obalnim pojasom, provoditi sve preventivne mjere za sigurnost posada, plovnih objekata i stvari.

Institucionalna realizacija

Poduzeće koje će pokrenuti čitav projekt biti će **trgovačko društvo u državnom vlasništvu** koje će se registrirati kao društvo s ograničenom odgovornosti. Ovo trgovačko društvo odigrat će ulogu pokretača projekta, a u smislu vlasničke strukture čitav projekt proći će kroz dvije faze razvoja i to:

I faza je faza u kojoj država formira trgovačko društvo u državnom vlasništvu koje će imati zadatku formirati **n** (planira se do 9) inicijalnih poduzeća (d.o.o.) sa svom potrebnom dokumentacijom (registracija poduzeća, koncesija, građevinska dozvola i sl.), a nakon realizacije prvih **n** (planiranih 9) lučica postupak se ponavlja i za ostale lučice iz projekta.

Kontrola kvalitete poslovnih aktivnosti «tvrtki kćeri» matično trgovačko društvo osiguralo bi izgradnjom sustava sukladno zahtjevima Sustava upravljanja kvalitetom ISO 9001:2000, te projektiranjem integralnog informatičkog sustava.

Shema 1.



II faza je faza u kojoj državno poduzeće koje ima u svakoj «tvrtki kćeri» 100% vlasništva, raspisuje javni međunarodni natječaj kojim traži strateškog partnera koji je spreman preuzeti 74,9% vlasništva pojedinog poduzeća ili iznalazi finansijska sredstva za završetak izgradnje pojedinih lučica na tržištu kapitala.

Potrebno je izraditi poseban pravilnik o provedbi međunarodnog natječaja, uz definiranje elemenata sudjelovanja i poticanja domicilnog stanovništva u ovaj projekt. Matično poduzeće s najpovoljnijim ponuditeljem iz natječaja, sklapa partnerski ugovor i svaki d.o.o. postaje poduzeće u mješovitom vlasništvu.

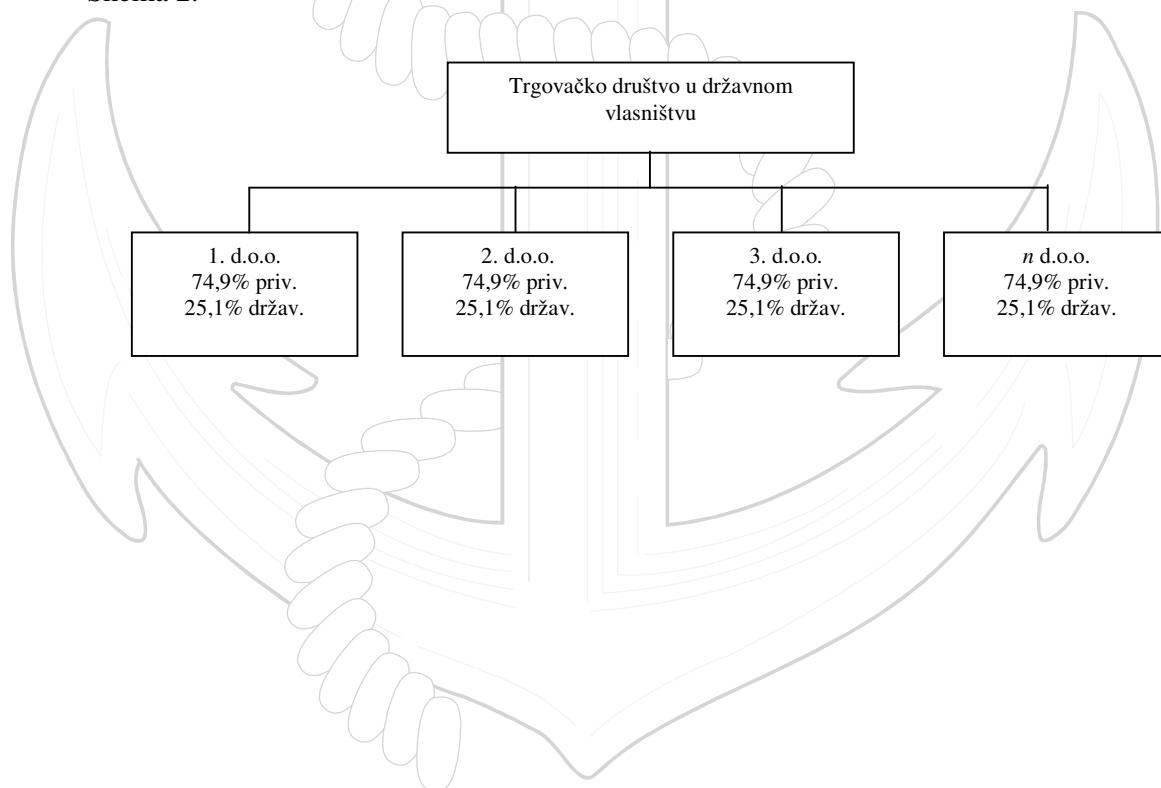
U toj fazi država ostaje 25,1% partner na razdoblje od 5 godina, a u kojem razdoblju strateški partner **mora** izgraditi lučicu sukladno unaprijed propisanim tehničkim zahtjevima definiranim u projektu.

Po isteku pete godine, država strateškom partneru po principu prvenstva (ako ne njemu onda slobodnim natječajem nekome drugome) prodaje svoj vlasnički portfelj od 25,1%.

Krovno poduzeće postupno se transformira i preuzima druge zacrtane funkcije.

Ova faza, za svaku lučicu, trajala bi 7 godina (1 godina pokretanje natječaja i njegovo zatvaranje, 5 godina partnerskog odnosa države i 1 godina izlaska države iz vlasničkog portfelja). **Koncesija za svaku trgovačko društvo davala bi se na vremenski rok od petnaest godina te bi po isteku ovog roka svi objekti bili u državnom vlasništvu a kasnije bi ih država mogla ponovno davati u koncesiju.**

Shema 2.



Ekonomska valorizacija projekta

Svake godine u hrvatske vode uplovi 129.905 stranih nautičkih plovila koja zajedno s 14.413 domaćih plovila u jeku sezone svake večeri nastoje pristati i zauzeti 12.863 vezova u 40 postojećih marina. 131.455 plovila koja zakasne na vez sidre se slobodno na ulazima u luke ili u uvalama bez ikakve pristanišne infrastrukture. Ta plovila odbacuju otpad i u more i na kopno, devastiraju okoliš i napuštaju vez bez ikakve naplate. Pribroje li se tome i propuštene mogućnosti zapošljavanja i razvoja uopće, šteta poprima zabrinjavajuće razmjere. Ovakvo stanje a i prihod koji tako izmiče prevladati će se dogradnjom postojećih luka i izgradnjom novih lučica u prikladnim prirodnim uvalama hrvatskih otoka. Te luke koristit će suvremene tehnologije zbrinjavanja otpada i proizvodnje potrebne energije, te pontonske pristane i valobrane. Utjecaj na okoliš bit će minimalan, a dio instalacija će se izvan sezone izvlačiti iz mora.

Potrebna sredstva za izgradnju prvih devet novih lučica osigurati će se iz Državnog proračuna, Fonda za regionalni razvoj, Fonda za razvoj i zapošljavanje, iz kredita ili prodajom udjela strateškim ulagačima.

Sredstva za nastavak programa izgradnje novih lučica isključivo bi se osiguravala prodajom udjela u novoosnovanim društвima - lučicama strateškim ulagačima koji će nove lučice graditi iz svojih sredstava. Prihod od navedene prodaje krovno društvo će koristiti za daljnji razvoj sustava tj. za osnivanje novih d.o.o. - lučica, izradu projektne dokumentacije i kompletne pripreme do ishodenja građevinske dozvole i pripreme međunarodnog tendera i daljnje prodaje udjela.

Sredstva potrebna za organizaciju i početak rada 9 društava s ograničenom odgovornošćу (d.o.o.) i sredstva potrebna za ishodenje građevinskih dozvola za izgradnju 9 odabranih lučica ne bi prelazila 1.200.000,00 EUR-a

Predviđljivi troškovi do početka gradnje svake pojedine lučice bili bi:

- | | |
|--|--------------|
| - otkup zemljišta, geodetski poslovi, izrada prostornih planova | - 40.000 EUR |
| - izrada projektne dokumentacije | - 50.000 EUR |
| - ostali troškovi (operativni poslovi, zaposleni u krovnom društvu, poslovi oko koncesija, organizacija natječaja,...) | - 35.000 EUR |

Izgradnja svake pojedine lučice koštala bi oko 300.000 EUR-a, što znači da bi za izgradnju prvih devet lučica bila potrebna sredstva u iznosu od 2.700.000,00 EUR-a a u njihovu izgradnju u slučaju nedostatka novaca iz proračuna i Fondova sredstva bi se pribavila kreditima.

Poslovanje bi se organiziralo davanjem ***koncesija na 15 godina***. Sve što bi se izgradilo na pojedinim lokalitetima bilo bi u vlasništvu Države što bi isto omogućilo nakon isteka roka koncesije ponovno davanje koncesije i stvaranje dodatnih prihoda Državi te stvaranja mogućnosti ev. interveniranja i promjene i unapređenja samog sustava temeljenim na iskustvima iz određenog roka koncesije.

Netto dobit po vezu procjenjuje se na iznos od 600 EUR-a samo od korištenja veza (bez zarade u pratećim poslovima - ugostiteljstvo i sl.)

Zapošljavanje otočnog stanovništva

Ovako organiziranim izgradnjom novih lučica u već postojećim prirodnim uvalama na otocima zaštiti će se okoliš u još nenaseljenim uvalama, racionalizirati korištenje postojećih luka, zaposliti domicilno otočno stanovništvo - prosječno barem 4-6 zaposlena djelatnika po lučici, tako da bi cijeli projekt razvoja sustava turističkih lučica (njih oko stotinjak) u konačnici omogućio zapošljavanje **400 do 600** otočana. Uz sve to potaknuti će se razvoj otočnih uslužnih djelatnosti, povećati proračunski prihodi (dio dobiti na osnovi udjela u vlasništvu i dodatni prihodi od poreza) i potaknuti razvoj malog i srednjeg poduzetništva na otocima te se procijenjuje da će se u ostalim povezanim (tercijarnim) djelatnostima zaposliti do **400** novih zaposlenika.

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Nautički turizam na istočnoj obali Jadrana dobio je snažan poticaj i identitet izgradnjom sustava ACI marina sredinom 80-tih godina, koji je brzo postao vodeća nautička organizacija na Mediteranu. Zbog niza razloga u proteklih je desetak godina ta liderska uloga izgubljena. U tom je razdoblju došlo do snažne aktivnosti Grčke, Turske i Italije, ali i ostalih mediteranskih zemalja, u izgradnji marina. Na primjer Italija danas na Jadranskoj obali ima 2,5 puta veće kapacitete od Hrvatske.

Postoje čvrsti argumenti koji upućuju da još uvijek nisu adekvatno valorizirane neusporedive vrijednosti koje ima naša jadranska obala i da se vodeća uloga u segmentu nautičkog turizma može vratiti, naročito razvojem otoka.

U naredne četiri godine moguće je ostvariti uglavnom sve razvojne smjernice koje ovaj program predlaže. Njegovom realizacijom dobilo bi se 50% novih priveznih kapaciteta u odnosu na sadašnje stanje i bitno poboljšala ekološka zaštita mora i obale.

Predlaže se da novoosnovano Društvo odmah pristupi izradi konačne dokumentacije za dobivanje suglasnosti za realizaciju i izgradnju prvih 9 turističkih lučica.

U cilju iznalaženja izvora financiranja, osim ciljane promidžbe na domaćem tržištu treba organizirati i intenzivnu međunarodnu promociju.

U suradnji sa Hrvatskom turističkom zajednicom potrebno je razraditi dugoročni program marketinga na stranim tržištima koji bi pretežno trebao biti financiran od HTZ i to zbog opće poznate činjenice da nautički turizam postaje jedan od glavnih promotora hrvatskog turizma u svijetu.

Društvo treba također pristupiti osnivanju stručnih radnih timova za pojedina područja iz projekta i u tome ostvariti najužu suradnju sa svim nadležnim tijelima na nivou Općina, Gradova i Županija, kao i s resornim ministarstvima.

Prema izvršenoj analizi statističkih podataka može se zaključiti **da manje od polovine jahta koje u ljetnoj sezoni krstare našom obalom koristi vez u**

komercijalnim marinama, dok se većina jahta slobodno i neorganizirano sidre u prirodnim uvalama ili vezuju u prolaznim mjesnim lučicama. Glavni razlog tome su nedostatni kapaciteti marina u ljetnom periodu, što je naročito izraženo na otocima. Manje od polovine nautičko-turističkog prometa (ne računajući mala plovila koja ne koriste marine) je obuhvaćeno organiziranim prihvatom koji je osim u gospodarskoj i u funkciji zaštite okoliša.

Namjera ovog projekta je da se privezni kapaciteti povećaju za barem 6.000 vezova, mada bi i tada dio nautičko-turističkog prometa ostao još uvijek izvan organiziranog prihvata. U svakom slučaju znatno bi se popravilo ekološko stanje mora i priobalja, povećao bi se broj zaposlenih na otocima i ostvario veći prihod od nautičkog turizma.

Turističke lučice izgrađene i organizirane na način koji se predlaže ne predstavljaju izgradnju novih marina već njihovu alternativu i dopunu. Radi jednostavnijega shvaćanja treba reći da ono što hoteli predstavljaju u turizmu to se može usporediti s marinama u nautičkom turizmu, a ono što na kopnu predstavljaju dobro organizirani autokampovi to će predstavljati ove turističke lučice na moru.

Razvoj koncipiran u duhu ovoga projekta omogućio bi da hrvatsko područje Jadrana postane vrhunski domet harmonije nautičkog turizma budućnosti i jedan od najjačih aduta za turistički plasman cijele hrvatske jadranske obale.

Nužnost hitne realizacije projekta, osim što će preduhriti "trendove izgradnje bespravnih lučica", imat će i pozitivne efekte na sređivanju koncesijskih prava na bespravno izgrađenim privezištima, na kojima se ne naplaćuju pristojbe, čime se godišnje u proračunu gube ogromna sredstva.

PREGLED LOKACIJA

