

Marine u području jadranske obale i njihove socijalno-ekološke posljedice

Ognjen Čaldarović
Filozofski fakultet, Zagreb

Sažetak

U članku se problematiziraju socijalno-ekološke posljedice izgradnje marina u jadranskom području, te ukupni koncept nautičkog turizma osnovanog na širenju marina. Ukazuje se da su do sada marine u nas izgrađivane u urbaniziranim, poluurbaniziranim, ali i potpuno "divljim" predjelima, pa čak i u sklopu nacionalnih parkova. Daljnja izgradnja marina planira se i u nacionalnim parkovima i u područjima u kojima ih je već dosta izgrađeno, što najbolje govori o tome da sam koncept nije dovoljno promišljen, kao naravno ni posljedice tako zamišljenog programa unapređenja nautičkog turizma. Ističu se neke osnovne posljedice te aspekti **pozitivnog** karaktera do kojih je dovela izgradnja marina. **Negativni** aspekti i posljedice izgradnje marina navode se u nastavku da bi se zatim ukazalo na osnovne elemente alternativnog pristupa razvitka nautičkog turizma u nas. Inzistira se na potrebi revitalizacije, dogradnje i reorganizacije postojećih luka i lučica i revitalizaciji pojedinih mjesta u jadranskom pojasu. Pretpostavlja se da bi takva revitalizacija utjecala na opći porast atraktivnosti ne samo nautičkog turizma, nego turizma uopće, sa značajno većim ukupnim socijalnim efektima od onih koji se postižu isključivom izgradnjom marina.

U zaključnom dijelu daje se prijedlog strukture socioloških istraživanja u svrhu boljeg upoznavanja elemenata nautičkog turizma u nas, uz osnovnu pretpostavku da bi rezultati takvih istraživanja na izabranim lokacijama ne samo mogli biti generalizirani, nego bi upotpunili fond spoznaja o tom aspektu nautičkog turizma i pružili solidne osnovice za izradu mjera praktičke i konceptualne naravi za izmjenu postojećeg stanja.

Ključne riječi: ekologija marina, Jadran, marine, nacionalni park, nautički turizam, parkovi prirode, revitalizacija, sociologija turizma, urbanizacija

1. UVOD

Izgradnja marina u području jadranske obale pothvat je koji je u razvitku našeg turizma obilježio proteklo desetljeće, kako po opsegu, količini investicija, tako i po krupnim izmjenama u tipu turističke ponude. Takva orijentacija i rekonceptualizacija ideja o nautičkom turizmu u nas, svakako je imala i snažnu podršku u različitim tijelima za donošenje odluka, a po formi gotovo ništa nije bilo prepušteno slučaju – osnovana je sasvim nova organizacija ACY koja je vrlo složenom koncepcijom izgradnje i režima upotrebe marina svakako predstavnik jedne kompleksne ideje o tipu razvitka specifične turističke privrede. Različite marine duž jadranske obale, kojih danas ima oko tridesetak, uglavnom su u posjedu ACY-a, dok ih je nekoliko u vlasništvu pojedinih turističkih organizacija, unutar kojih posluju uglavnom kao samostalne jedinice.¹

¹ Na primjer marina "Hramina" u Murteru koja je dio turističkog poduzeća "Slanica", no posluje potpuno samostalno; marina "Kornati" u Biogradu na moru koja je počela rad kao dio hotelsko-ugostiteljskog poduzeća "Ilirija" u istom mjestu, da bi se kasnije osamostalila; marina "Kremik" također posluje samostalno, a nekada je bila u sklopu hotelsko-ugostiteljskih kapaciteta Primoštena; itsl.

Taj zanimljiv proces osamostaljivanja marina kao dijelova hotelsko-ugostiteljskih kapaciteta sasvim je razumljiv i logičan. Marine su objekti koji u procesu izgradnje zahtijevaju velike investicije koje se mogu naći u sklopu postojećih poduzeća. Ali kada počnu raditi, njihovo održavanje je relativno jednostavno i stvaraju velik profit (zapošljavaju relativno nestručnu, priučenu radnu snagu, koriste prirodne elemente koji su samo "dotjerani" i skupo naplaćuju svoje usluge). Zato su prihodi pojedinih marina kao dijelova hotelsko-ugostiteljskih kompleksa vrlo brzo premašili prihode "običnog" turizma, pa je želja za otcjepljenjem marina od cjeline poduzeća sasvim razumljiva, kao uostalom i želja cjeline poduzeća da marinu zadrži u svojem sklopu, jer se iznenada pretvorila u donositelja velikog profita.

Ne ulazeći u kompleksno razmatranje razloga i potrebe nastanka marina u nas, u ovom članku želimo raspraviti neke važnije socijalno-ekološke posljedice postojanja marina u jadranskom pojasu. Kako je naš turizam, a osobito nautički, i u budućnosti zamišljen kao daljnje širenje marina u jadranskom pojasu,² tako ovaj članak može poslužiti i kao preliminarna teorijska tipologija mogućih pozitivnih i negativnih učinaka marina koji se do sada mogu detektirati u jadranskom pojasu. Rasprava o potrebi nastavka izgradnje marina svakako je potrebna, jer je očito da je njihova dosadašnja izgradnja bila – iako planirana, koordinirana i dokumentirana – dijelom i kaotična, nedovoljno planirana i s nedovoljno promišljenim posljedicama koje se u kratkoročnom i dugoročnom smislu mogu očekivati i osjećati na užoj, ali i široj okolici. Već i letimičan pregled tipova područja u kojima su marine do sada u nas izgrađivane govore u prilog tvrdnje da nisu dovoljno razjašnjeni kriteriji, ideje i ciljevi koji su se željeli postići izgradnjom takvog tipa turističkih objekata. Nije naime svejedno da li se marina kao specifičan objekt izgrađuje u **urbaniziranom području**, **relativno urbaniziranom području** ili pak u **potpuno neurbaniziranom području**, jer su i socijalno-ekološke posljedice svake od intervencija svakako različite, pa se dade s mnogo opravdanja povesti i rasprava o tome da li je svaku od navedenih tipova marina trebalo graditi na mjestima gdje su i izgrađene. Dosadašnji proces izgradnje pokazuje da su se u nas marine izgrađivale (ili se još uvijek grade, ili se pokazuju aspiracije za njihovom izgradnjom) u sasvim različitim područjima. Navedimo nekoliko primjera:

1. U urbaniziranim područjima, u sklopu postojećih naselja

- Marina "Hramina" u Murteru na otoku Murteru
- Marina "Kornati" u Biogradu na moru
- Marina u Splitu, u splitskoj luci
- Marina u Trogiru
- Marina u Rabu na otoku Rabu
- Marina u Korčuli na otoku Korčula
- Marina u Portorožu
- Marina u Umagu
- Marina u Zadru
- Marina u Malom Lošinj
- Marina u Skradinu
- Marina u Ičićima kraj Opatije
- itsl.

2 Nautički turizam treba, prema ciljevima naše ukupne turističke filozofije, dalje razvijati i "njegovati". U odnosu na postojeći broj vezova koji danas ima cca 9.500 u 35 nautičkih centara, u sljedećih se nekoliko godina, ovisno o procjeni receptivnih kapaciteta, pretpostavlja gotovo deseterostruki porast broja vezova (93.000!). U različitim "receptivnim centrima" nautičkog tipa predviđa se, dakle, masovna izgradnja marina, za što najvjerojatnije nema niti potrebe, a neće biti ni sredstava. Vidi detaljnije u *Narodnim novinama*, 12/89, str. 215-216.

2. U relativno urbaniziranim područjima, u blizini naselja

- Marina "Kremik", u blizini Primoštena
- Marina u Supetarskoj Dragi na Rabu
- Marina u Dubrovačkoj rijeci kod Komolca
- itsl.

3. U neurbaniziranim, izoliranim područjima, u "nedirnutoj prirodi"

- Marina na otoku Žut (Kornati)
- Marina na otoku Panitula (Kornati)
- Marina u uvali Palmižana na Paklenim otocima u blizini otoka Hvara
- itsl.

Tijekom 1990. i 1991. početa je izgradnja još nekoliko marina u jadranskom pojasu, neke su u ranom procesu izgradnje, pripreme zemljišta, odnosno morske površine (!), neke su pred samim završetkom, a neke se planiraju izgraditi. Tako se, na primjer, u relativno "zagušenom" području Šibenskog arhipelaga, u kojem već postoji nekoliko marina, gradi marina u mjestu Tribunj. Najveća marina u nas preko 1.000 planiranih vezova zastala je u izgradnji zbog problema poduzeća SAS iz Zadra koji je vlasnik te marine u mjestu Sukošan. Ta marina se gradi, što je kuriozitet svoje vrste, na potpuno naveženom terenu, dakle na moru, odnosno općem dobru (!). Planiraju se marine, odnosno vodi se rasprava o njihovoj izgradnji na otoku Žirje, u uvali Stupica Vela u Šibenskom arhipelagu, na otoku Zlarinu, pa i u sklopu Nacionalnog parka Kornati, te u znanjoj uvali Telašćica na Dugom otoku. Taj kratki pregled, zajedno s podacima koje smo naveli o planiranoj perspektivi izgradnje vezova u nas, svakako uvjerljivo govori da će se i pored trenutnih poteškoća orijentacija na daljnju izgradnju marina u nas svakako nastaviti. Takva orijentacija nam daje za pravo da raspravimo neke posljedice socijalno-ekološke naravi koje se dadu detektirati u postojećim marinama, da bi u budućim pothvatima porasla razina svijesti o najvećem broju konzekvenci do kojih će daljnja izgradnja dovesti. Stoga ćemo u nastavku ovog članka prvo raspraviti neke **pozitivne** posljedice izgradnje marina u nas, zatim neke **negativne** posljedice izgradnje marina, da bismo u nastavku izložili neke **alternativne** izgradnje marina kao osnovnom smjeru razvitka nautičkog turizma u nas i predložili osnovnu shemu za sociološka istraživanja koja je potrebno provoditi prije donošenja odluka o izgradnji takvih tipova objekata.

2. NEKE POZITIVNE POSLJEDICE IZGRADNJE MARINA U NAS

Kako i u slučajevima izgradnje nekih drugih turističkih ili srodnih kapaciteta, tako se i za izgradnju marina u nas može ustvrditi prisutnost nekih pozitivnih posljedica. Neke od njih pojavile su se kao intendirane posljedice, no neke od njih su indirektnijeg tipa, pa ih možemo tretirati i kao neintendirane konzekvence njihove izgradnje. Neke od posljedica izgradnje možemo klasificirati i u *neočekivane* posljedice, a neke možemo klasificirati i kao one koje su stvorile niz *dodatnih koristi* za užu, a ponekad i širu okolicu.

1. Izgradnja marina prvenstveno je uspostavila sustav usluga koji je **tehnički usporediv** s onima drugim, turistički i nautički razvijenim zemljama, što kao pozitivnu posljedicu svakako može imati porast stupnja atraktivnosti ukupne turističke ponude. Ako je turist-nautičar siguran da će i u jadranskom podneblju imati zajamčene uvjete tehničkog i socijalnog servisa na kakve je navikao u svojoj zemlji, onda će s manje straha, nepoznanica i opreza povjeriti svoje plovilo na redovit servis ili intervenciju bilo koje vrste.

2. Marine se svakako mogu klasificirati kao **elementi atrakcije** u našoj ukupnoj turističkoj ponudi, jer privlače određeni profil korisnika, utječu na daljnje profiliranje turističke ponude, a time i na proširenost naše ukupne ponude u turizmu. Postojeće marine, ovisno o uspješnosti projekta i njihovom uklapanju u okoliš, mjesto i postojeće urbanističke obrasce, mogu biti tretirane i kao novi elementi atrakcije, jer su postojećoj infrastrukturi dodale nove elemente, novu kvalitetu, ne samo usluge, nego i u urbanističko-arhitektonsko-ambijentalnom smislu.

3. Izgradnja marina svakako je pozitivno utjecala na porast **stupnja zaposlenosti** u lokalnom kraju gdje su izgrađene. U marinama je našlo posao lokalno stanovništvo, zaposlila se — najčešće u uslužnom sektoru, različitim servisima i pomoćnim tipovima poslova — priučena radna snaga, osobito ženska. Izgradnjom marina pojavio se niz poslova koji su, u sklopu turističke privrede, najčešće bili vezani uz hotelski turizam (održavanje marine, uređivanje okoliša, ugostiteljske i restoranske usluge, usluge čišćenja, pranja i održavanja plovila i njihovog inventara, tehnički i drugi servisi, različite prodavaonice hrane i drugih roba, i niz drugih, priručnih i servisnih poslova).

4. Osim tih, do sada napomenutih, manje ili više izravnih koristi, odnosno pozitivnih posljedica koje su se pojavile izgradnjom marina, moguće je naći i niz drugih, neizravnih **dodatnih koristi** koje su se osjetile u lokalnoj, ali često i u široj okolici. Među najvažnije spominjemo sljedeće:

a) Opći utjecaj izgrađene marine kao specifičnog sklopa servisa na **porast standarda** u lokalnoj zajednici, širenje kruga poznanstava, formalnih i neformalnih kontakata, a time i na proširenost prostorne, a ponekada i socijalne mobilnosti stanovništva.

b) Utjecaj na **poboljšanje opće komunalne opremljenosti** lokalne sredine, koja je tako "profitirala" izgradnjom marine. Tu prvenstveno mislimo na izgradnju ili značajno poboljšanje kanalizacijske mreže, vodovoda, električne instalacije, telefonske mreže, komunikacija itsl.

c) Utjecaj na **opću transformaciju mjesta** u kojima su izgrađene marine. Ta transformacija događa se postupno, a uvjetovana je prvenstveno porastom razine aspiracija lokalnog stanovništva, porastom opće ponude koje mjesto nudi, strukturiranjem zahtjeva specifičnog turista — nautičara, koji i od mjesta (okoline) u kojem je smještena marina očekuje razinu usluga na koju je navikao i koju smatra normalnom, predvidivom. U tom smislu, u mjestima u kojima su izgrađene marine postupno počinje umnožavanje različitih tipova servisa, otvaranje sasvim novih servisnih djelatnosti, proširivanje i poboljšavanje postojećih, kao i porast asortimana u već postojećim servisima, poboljšavanje i usavršavanje kvalitete usluga u gotovo svim oblicima uslužnih djelatnosti (na primjer produljenje radnog vremena u pošti i prodavaonicama, otvaranje banke, javne telefonske govornice, mjenjačnice, otvaranje restorana i poboljšavanje postojećih, porast ponude svih vrsta roba itsl.). Od svega navedenog koristi ima ne samo slučajni posjetitelj — nautičar, nego i lokalno stanovništvo i to ne samo u dva ljetna turistička mjeseca, nego i tijekom ostalih mjeseci u godini. Spomenute promjene postupno nastaju i u drugim mjestima, u kojima nisu izgrađene marine, no navedene su promjene osobito vidljive i brze baš u mjestima u kojima su marine izgrađene, pa se stoga one mogu promatrati kao specifičan *push* činitelj koji sazrijevanje turističke ponude čini ne samo bržim, nego i cjelovitijim, raznovrsnijim i kompleksnijim.

d) Marine se u svjetlu njihovog pozitivnog utjecaja na razvitak turizma, odnosno transformaciju mjesta u kojima su izgrađene, mogu promatrati i kao specifični **kriterijski objekti**, kao *centri izvrsnosti* koji utječu na opći porast aspiracija i kvalitete poslovanja, što osim neposrednog i izravnog utjecaja na poboljšanje kvalitete

života svakako ima utjecaja i na simboličku prezentaciju mjesta. Kao posljedica navedene transformacije, pooštavaju se kriteriji za procjenu kvalitete života u mjestima u kojima su izgrađene marine. Kvalitativne dimenzije počinju se javljati kao prioritetne pa se organiziraju akcije kao na primjer opće uređenje mjesta, sadnja zelenila, uređenje okoliša, uklanjanje smeća i otpada, poboljšanje kulture ophođenja, točnosti, preciznosti, poslovnosti itd. Specifičan *duh mjesta* počinje se mijenjati, mjesta izgrađuju svoju fizionomiju, dobivaju obrise i počinju bivati pamćeni kao ona mjesta u kojima se pojedinac – slučajni posjetitelj – lijepo osjeća ne samo zbog ljepote mora i neba, nego i zbog ljepote mjesta, njegove urednosti, ljubaznosti njegovih stanovnika, ali i zbog preciznosti, točnosti i pouzdanosti njegovih servisa.

Iz tog kratkog pregleda pozitivnih učinaka do kojih je došlo izgradnjom marina u jadranskom pojasu u nekoliko posljednjih godina, vidljivo je da su one neizravno utjecale na pojavu niza pozitivnih pomaka u mjestima u kojima su izgrađene. Naravno, pored ovih nabrojanih izravnijih i neizravnijih pozitivnih utjecaja izgradnje marina, moguće je govoriti i o negativnim posljedicama izgradnje.

3. NEKE NEGATIVNE POSLJEDICE IZGRADNJE MARINA U NAS

Izgradnja marina u jadranskom pojasu naše obale relativno je noviji pothvat, pa je lociranje svih negativnih, kao i onih pozitivnih posljedica dosta teško. Neke najosnovnije negativne posljedice koje se do danas mogu uočiti bit će spomenute u nastavku ovog članka. To su prvenstveno sljedeće:

1. **Opća komercijalizacija turizma** u nas izgradnjom marina svakako je samo još više pojačana. Marine se u tom kontekstu mogu smatrati izrazito komercijalnim objektima koji su izgrađeni da bi donosili dobit, pa ih se može smatrati tehničkim posredovanjem turističke želje za iskorištenjem mora, koje tu želju olakšava, ali i dobro naplaćuje. U širem smislu, opća komercijalizacija u turizmu počela je u nas još davno i ona se može smatrati redovitom posljedicom svakog razvitka turizma, pa tako i u nas. Marine su samo dodale još neke elemente takvoj općoj orijentaciji. Pitanja koja se u tom slijedu mogu postaviti su: da li je potrebna toliko snažna komercijalizacija, kakav će se *image* o našem turizmu izgrađivati posredstvom robno-novčanog socijalnog odnosa, te kako će se takav aktualni postupak u turizmu simbolički prikloniti ili suprotstaviti uobičajenoj predodžbi o karakterističnom turizmu u nas, obilježenog, među ostalim, i likom susretljivog domaćina koji se ophodi sa strancima na nekomercijalnoj osnovici, koji uvijek ima vremena, koji nudi dobru hranu i piće, darežljiv je i simpatičan u svojoj neposrednosti. Ako se turizam komercijalizira, a zapravo nije u stanju biti u komercijalnom smislu dovoljno kompetitivan u usporedbi s daleko razvijenijim turističkim zemljama svijeta, onda se valja zapitati ne pridonose li marine kao specifični objekti daljnje komercijalizacije stvaranju jednog – u perspektivi – neuspješnog turizma koji se zasniva na nedovoljno promišljenim konkurentskim idejama? Drugim riječima, valjalo bi sustavno pokušati naći odgovor na pitanje kakve su stvarne naše prednosti u komercijalnom turizmu i imamo li ih mi uopće?

2. **Komercijalni kriteriji poslovanja** u izgrađenim marinama uspostavljaju se prema **eksternim uvjetima**, pa su na primjer cjenici u marinama ne samo uspostavljeni prema platežnim mogućnostima stranog turista, nego su u našim financijskim uvjetima regularno izraženi u stranoj valuti. U navedenoj perspektivi, marine su u nas izgrađene prvenstveno i gotovo isključivo za strane goste, pa su u tom smislu samo element artificijelnog tipa koji povećava ponudu receptivnog turizma, a ne element koji je organski utkan u slojevitu strukturu zajednice koja živi od turizma i

za njega. U duljoj perspektivi ili u specifičnim uvjetima u kojima se sada nalazimo (ratna opasnost, nesigurnosti, nemogućnost komunikacije, odnosno dolazak do svojeg broda u nekoj od naših marina i sl.) dovela je do povlačenja većeg broja stranih plovila iz naših marina i njihovog smještanja u talijanske, turske i grčke marine. Mnoge charter kompanije najvjerojatnije su zauvijek napustile naše marine kao sjedišta svojih aktivnosti zbog postojećeg stanja. U širem smislu, to jednostavno znači da u nekim nestabilnijim uvjetima marine kao servisi prvenstveno eksternog turizma mogu postati potpuno neiskorišteni objekti jer su i sami elementi eksterno zamišljeno servisne ekonomije.

3. U postojećim marinama, gotovo je potpuno **ndefiniran položaj domaćeg nautičara**. Kao što smo napomenuli, marine su izgrađene gotovo isključivo za strane korisnike, što je vidljivo i prema broju domaćih nautičara koji ih koriste, kojih je vrlo malo u usporedbi sa stranim korisnicima. U bogatoj se sezoni domaćeg nautičara doživljava kao smetnju, kao osobu koja samo zauzima mjesto stranom nautičaru, koji uobičajeno ima veće plovilo, urednije plaća i marina od njega ima mnogo više koristi (pokloni za osoblje, nabavka tehničkog materijala, nagrade u stranoj valuti itsl.). U promijenjenoj situaciji kakva je u nas sada, postoji vjerojatnost da se odnos spram domaćeg nautičara nešto poboljša, no to može biti samo izraz situacijskih okolnosti, a ne izmjena orijentacije prema konceptu marina uopće. U dugoročnoj je perspektivi koegzistencija stranih i domaćih nautičara u našim marinama potpuno neriješena.

4. Postojanje marina kao komercijalnih objekata potaknulo je mnoge da **pokušaju komercijalizirati** i neke druge kapacitete našeg turizma. Kao osnovni referentni sklop poslužila je jednostavna činjenica da se vez plovila u moru može dobro naplatiti, pa se u tom smislu pokušava naplatiti svaki vez plovila bilo gdje. Različiti pokušaji mjesnih zajednica duž jadranske obale, lučkih kapetanija, općina i drugih tipova legitimnih ili ilegitimnih subjekata da naplaćuju svako pristajanje uz obalu (stara mola i gatovi) ili da tjeraju nautičare na vezivanje isključivo u marinama, nisu samo primjer bahatih, primitivnih i negativnih oblika ponašanja, nego i postupci koji pokazuju koliko su se marine u nas shvatile isključivo kao komercijalni objekti koji neizravno dalje komercijaliziraju svijest i ponašanja stanovništva.³ Ako se nautičare bude i dalje prisiljavalo da se vezuju samo u marinama ili ih se bude onemogućavalo da se vezuju uz stare gatove i mola, njihov će se broj kontinuirano u nas smanjivati. Najneobičnija je ideja prije nekoliko godina kanila zakonski ustvrditi potrebu obveznog vezivanja u marinama ili uvesti naplaćivanje vezivanja u divljim vodama.⁴ Ako se nautičare — domaće i strane — bude onemogućavalo da uživaju u prednostima

3 Indikativan je i vrlo karakterističan primjer austrougarskog mola u mjestu Primošten, na kojem je prije nekoliko godina osvanuo natpis: "Ovo je depandansa marine "Kremik" i vez se naplaćuje". Za ovu prigodu valja istaknuti da se navedena marina nalazi oko dvije milje jugoistočno od navedenog mola u uvali Peleš te da nema nikakve organizacijske, niti prostorne, a kamoli vremenske veze s postojećim molom. Nije naravno začuđujuće da navedena "depandansa" nautičaru ne pruža nikakve servise, iako se uredno svako jutro pojavljuje osoba koja naplaćuje vez.

4 Indikativan i ekstreman primjer totalnog nerazumijevanja biti nautičkog turizma predstavlja u nas prije nekoliko godina pripreman zakon o tzv. "proširenom području luka", što bi jednostavno rečeno značilo da se prostor lučke jurisdikcije može proširiti na krugove različitog polumjera, pa bi, na primjer, nautičara — turistu koji bi se zatekao u divljoj uvali u udaljenosti od nekog lučkog mjesta od cca 10 milja mogao posjetiti predvečer naplaćivač lučkih pristojbi s objašnjenjem da se ta i ta osoba nalazi u "proširenom okrugu luke te i te", te da stoga mora platiti određenu pristojbu, prema pripremanom prijedlogu, doduše umanjenu za 50 % od one koju bi morao platiti da se nalazi u luci! Srećom je taj policijsko-fiskalni koncept nautičkog turizma izostao poslije serije "oštrih" pisama nautičara iz Njemačke koji su, čuvši da se nešto tako sprema, ogorčeno protestirali zaprijetivši da ako se nešto takvo prihvati oni neće više dolaziti.

nautičkog turizma (u čemu svakako veliku važnost ima izravan kontakt s prirodom, vezivanje u divljim uvalama i kreiranje osjećaja slobode) onda se i cijela ideja razvitka našeg nautičkog turizma mora ponovno rekonceptualizirati. Posjeta marinama mora biti izabrana odluka, uvjetovana različitim razlozima kakvi su, na primjer, **potreba** za servisom, odmorom, popravcima, obnavljanjem zaliha itsl., ili pak nadolazak lošeg vremena i **želja** za sigurnijim vezom, a nikako **prisila** bilo koje vrste.

5. Marine se u negativnom svjetlu mogu promatrati i kao potencijalni izvori **lošeg mikro i makro ekološkog djelovanja**. U najužem smislu, marine su i velike koncentracije ljudi na malo prostora, smeća, opasnost hazarda, zagađivanja mora. U širem smislu, marine, osobito one koje su u nas izgrađene u prirodnim parkovima (na Kornatima) mogu nagrditi prirodni okoliš, a poslovati u ekstremno teškim uvjetima u kojima se sve mora dovesti i organizirati (dovoditi vodu, proizvoditi struju, odvoziti smeće itsl.). Taj aspekt makro ekoloških utjecaja marina vrlo je važan, pa se u tom kontekstu može postaviti sasvim opravdano pitanje: da li je trebalo i treba li i nadalje graditi marine u nacionalnim parkovima i na potpuno pustim mjestima (postoje, na primjer, planovi za izgradnju marina u Telašćici i na Žirju)?

Izgradnju marina u naseljenim mjestima valjalo bi u perspektivi uvjetovati ukupnim poboljšanjem kanalizacijskog sustava, jer bi jednostavno pridodavanje novog sustava kanalizacije iz marine na postojeću mrežu svakako bilo loš izbor.

Nabrojali smo i ukratko komentirali samo najvažnije pozitivne i negativne posljedice izgradnje marina u nas. U nastavku ćemo se osvrnuti na neke alternative dosadašnjoj nautičkoj turističkoj orijentaciji u nas i dati preliminarnu konceptualizaciju sociologijskih istraživanja u nautičkom turizmu.

4. ALTERNATIVNI KONCEPT NAUČKOG TURIZMA

Alternativni koncept u nautičkom turizmu trebao bi znatno više pozornosti posvećivati kapacitetima koji već postoje u lučkim mjestima. Postojeća **mola, gatove i privežišta** valjalo bi obnoviti, urediti i dograditi, osobito na svim onim mjestima i pozicijama koja su zbog nemara i zapuštenosti, ali i nesmetanog raubovanja kroz niz godina, upropaštena. To se poglavito odnosi na pristaništa u većim mjestima u Dalmaciji, no i u mnogim manjim mjestima bile bi potrebne samo manje intervencije da se postojeće stanje izmijeni. Dakle, umjesto izgradnje novih marina koje se grade "iz početka", valjalo bi popraviti postojeće kapacitete i nadopuniti ih elementarnim servisnim i srodnim sadržajima. Dotjerivanje postojećih **luka i lučica**, osiguravanje određenog broja vezova za strane posjetitelje u ljetnim turističkim mjesecima, osiguravanje elementarne infrastrukture u blizini (vodovod i nesmetana upotreba sanitarija u obližnjem restoranu) revitaliziralo bi postojeće lučice, odnosno mjesta i njima donijelo niz **dodatnih koristi** o kojima smo šire raspravljali na prethodnim stranicama, a bez kapitalnih investicija koje traži izgradnja marina. Mnoga bi manja mjesta živnula, potaknuta privremenim dolaskom nautičara, te bi se za niz godina upravo na konceptu prihvatljivosti, susretljivosti i pouzdanosti koja nije zasnovana na komercijalnosti, pojedina mjesta pročula u nautičarskim krugovima kao prijatna mjesta, s nizom pogodnosti koje se sastoji od ugodnih restorana, prijaznih domaćina i mogućnosti zadovoljenja elementarnih servisa. Na taj bi se način u nekoliko godina, uz manji utrošak sredstava, dobili značajni socijalni efekti, revitalizirala mnoga manja mjesta i privukli novi posjetitelji. Revitalizacija mjesta kroz marginalne intervencije potaknula bi i stanovništvo na nove akcije, na uspostavu drugačijeg odnosa spram svojeg mjesta.

Taj koncept ne isključuje potrebu izgradnje marina kao tehničkih objekata koji svakom nautičaru – s vremena na vrijeme – pružaju visoku razinu usluga. Pogrešna bi bila koncepcija razvitka našeg nautičkog turizma osnovana na ideji da nautičari u nas traže samo odlične marine. Oni naravno i njih trebaju, no prvenstveno, slijedeći ideju plovidbe⁵ utažuju želju za novim iskustvom, želju za upoznavanjem različite sredine, raznih ljudi, autentičnih ambijenata, originalne hrane i gostoprimstva na nekomercijalnoj osnovici. Ako bi se daljnji koncept razvitka nautičkog turizma u nas osnivao isključivo na daljnjoj izgradnji marina, vrlo bi se skoro pokazalo da se naša sredina, i pored takve želje, teško može nositi sa znatno razvijenijim i usavršenijim zemljama s duljim i smišljenijim komercijalnim iskustvom. Dakle, umjesto daljnje izgradnje, zalažemo se za dogradnju, revitalizaciju postojećeg, izgradnju minimalnih elemenata opreme i određivanje sustava regulacije u lučicama.

U nastavku, zaključno, predlažemo koncept sociologijskih dimenzija istraživanja koja bi valjalo provoditi za bolje upoznavanje nautičkog turizma.

5. OSNOVNI KONCEPTI SOCIOLOGIJSKIH ISTRAŽIVANJA U NAUTIČKOM TURIZMU

Sociologijska bi se istraživanja trebala zasnivati na istraživanju prvenstveno **postojećih rezultata** poslovanja marina, gdje bi se uz analizu relevantne dokumentacije prikupili podaci o ukupnom prometu u marinama, ekonomskoj uspješnosti u ovisnosti o veličini marina (broj vezova, broj zaposlenih, karakteristike nudaenih servisa itsl.) te na upoznavanju **aspiracija i potreba** različitih slojeva korisnika u nautičkom turizmu. U tom smislu, analitička struktura takvih istraživanja izgledala bi ovako:

1. Istraživanje postojećeg stanja

1.1 Analiza dokumentacije

- utvrđivanje parametara uspješnosti poslovanja postojećih marina
- odnos domaćih i stranih nautičara, tip uslužnih djelatnosti koji se zahtijevao, najčešće pohvale i žalbe
- karakter i način zaposlenosti lokalne radne snage, njezina fluktuacija, najčešći "profili" radne snage, udio ženske i muške radne snage
- karakter sezonske radne snage zaposlene u nautičkom turizmu
- osvrt na tehnički servis marine, profil stručne radne snage, te na utvrđivanje najčešćih tipova usluga koje su se tražile
- osvrt na ostale "pogone" marine, restorane, prodavaonice, i druge tipove servisa, uz utvrđivanje stupnja efikasnosti i najčešćih tipova usluga koje se traže te uzroka eventualnih nezadovoljstava
- utvrđivanje ekonomskih dobiti i socijalnih karakteristika različitih tipova chartera (naših i stranih), ocjena dobiti i šteta, te specifikacija problemskih stanja
- utvrđivanje stupnja zadovoljstva i eventualnih koristi koje je lokalno stanovništvo imalo od utjecaja marina

5 Navigare vivere est! Nautički turizam pruža osnovicu za plovidbu u nepoznato, potragu za novim iskustvom, za borbu s elementima prirode, ali i za smiraj u prirodnim situacijama u prirodnim uvalama, za autentičnim događajima, a ne za preskribiranim situacijama, visoke tehničke opremljenosti i predvidljivosti.

- utvrđivanje planova uprave mjesta u svezi s nautičkim turizmom, utvrđivanje kompatibiliteta s obzirom na prihvaćene ciljeve i ideje daljnjeg razvitka
- utvrđivanje sudbine ranijih inicijativa u svezi s nautičkim turizmom, utvrđivanje glavnih nositelja i razjašnjavanje sudbina različitih prijedloga iz prošlosti

1.2 *Utvrđivanje potencijala postojećih lučkih kapaciteta*

- utvrđivanje stanja lučke opreme i prijedlog sanacije
- utvrđivanje broja potencijalnih vezova do kojih bi se došlo preuređenjem, preraspodjelom i eventualnom dogradnjom
- utvrđivanje mogućnosti postojanja različitih režima upotrebe postojećih kapaciteta uz razradu alternativnih scenarija
- utvrđivanje spremnosti lokalne populacije da se uključi u akcije revitalizacije, uz razradu kompenzacija za eventualne štete
- utvrđivanje mogućnosti i modaliteta udjela lokalnih privrednih subjekata u revitalizaciji postojećih kapaciteta
- utvrđivanje minimalnog i maksimalnog plana akcija na uređenju pristaništa i izrada godišnjih planova realizacije

1.3 *Utvrđivanje spremnosti pojedinih segmenata populacije za uključivanje u nautički turizam*

- intervjui ili u ambicioznoj varijanti ankete sa specijaliziranim populacijama o različitim aspektima revitalizacije postojećih kapaciteta nautičkog turizma i to s:
 - a) upravama marina
 - b) tehničkim osobljem marina
 - c) korisnicima marina – domaćim i stranim nautičarima
 - d) voditeljima charter kompanija i drugih aktivnosti unutar marina (škole jedrenja i sl.)
 - e) lokalnim stanovništvom – ribarima, umirovljenicima, poljoprivrednicima, "ostalima"
 - f) lokalnom upravom mjesta, predstavnicima općine i mjesne zajednice
 - g) lučkim kapetanom
 - h) slučajnim posjetiteljima, turistima.

2. **Ekspertiza i prijedlog modaliteta primjene rezultata istraživanja**

Prijedlog osnovan na ekspertizi sadržavao bi sve relevantne elemente koji su prikupljeni u analitičkom dijelu istraživanja s osvrtom na elemente raspoloživih kapaciteta i spremnost pojedinih dijelova populacije za sudjelovanje u revitalizaciji nautičkog turizma u konkretnim mjestima. Ekspertiza bi imala i ocjenu mogućih intervencija sa sagledivom vremenskom dinamikom i preliminarnim troškovnikom revitalizacije, te s različitim doprinosima pojedinih dijelova populacije u predviđenoj revitalizaciji.

U drugom dijelu završnog izvještaja, prezentirali bi se različiti modaliteti primjene utvrđenih stanja uz razradu pojedinačnih scenarija, a u ovisnosti o parametrima svake od proučavanih situacija.

Takva bi se istraživanja mogla provesti na namjerno izabranim lokacijama i mogla bi se izraditi kao preliminarni niz studija pojedinačnih slučajeva koji bi se, prigodom veće sličnosti, mogli generalizirati. Predložene promjene mogu se eksperimentalno izvesti na nekoliko probnih slučajeva, a analiza se može ponoviti da bi se ustvrdile

varijacije do kojih su intervencije dovele, što bi trebalo poslužiti ponavljanju postupaka revitalizacije i stvaranja prirodnije infrastrukture za razvitak nautičkog turizma u nas.

Ta rasprava o karakteristikama našeg nautičkog turizma s osobitim obzirom na problematizaciju uloge marina u njegovom razvitku – s prijedlogom preliminarnih socioloških istraživanja revitalizacije tog tipa turizma u nas – može poslužiti kao inicijalni postupak za sustavnije razmatranje tog fenomena suvremenog doba. U vremenu u kojem je cjelokupan turizam u nas došao gotovo potpuno u pitanje zbog rata, možda će prijedlozi unapređenja jednog značajnog dijela turizma biti korisni za revitalizaciju naše cjelokupne zajednice kroz njezin značajan ekonomski aspekt. Istodobno, istraživanja navedenih fenomena mogla bi zaustaviti stihiju i negativan spontanitet koji se razvio u nekoliko posljednjih godina zbog nepostojanja jasnog koncepta kompleksnog pristupa proučavanju nautičkog turizma.

MARINES IN THE ADRIATIC COASTAL AREA AND SOCIAL AND THEIR ECOLOGICAL CONSEQUENCIES

Ognjen Čaldarović
Faculty of Philosophy, Zagreb

Summary

The article discusses the problems of social and ecological consequences of marines building in the Adriatic area; it also tells of the whole concept of nautical tourism based on the expansion of marines building. It points to the fact that in our country marines were built in urban, semi-urban and "wild" areas, even in the "national parks", and that there are future plans for the same attitude in this kind of building. All this speaks quite well of the fact that the concept and the consequences of thus envisaged programs for development of nautical tourism have not been properly considered. The article also touches on several basic aspects of positive and negative results the marines building has lead us to in most cases.

Negative aspects and consequences of marines building are enumerated to point to the basic elements of alternative approach to the development of nautical tourism in our country. Then, the need to re-vitalizing, reconstruction and re-organization of existing ports and havens as well as the re-vitalizing of particluar places in the Adriatic area has been insisted on. It is assumed that the re-vitalizing would cause increase of the attraction of nautical tourism, and tourism in general, with far better social effects than were those got by building marines exclusive of other considerations.

The conclusive lines bring out the suggestion of the structure of future sociological research work to obtain better knowledge of nautical tourism elements.

Key words: *the Adriatic, marines, national parks, nautical tourism, parks of nature, re-vitalizing, sociology of tourism, urban development, ecology of marines*

JACHT- UND SEGELSCHIFFHAFEN AN DER ADRIA-KÜSTE UND DEREN SOZIAL-ÖKOLOGISCHE FOLGEN

Ognjen Čaldarović
Philosophische Fakultät, Zagreb

Zusammenfassung

In diesem Beitrag werden sozial-ökologische Folgen der Errichtung von Jacht- und Segelschiffhäfen an der Adria-Küste, als auch das Konzept des auf der Vermehrung von Jacht- und Segelschiffhäfen gegründeten Seefahrttourismus problematisiert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Jacht- und Segelschiffhäfen bei uns bisher in urbanisierten, halburbanisierten, aber auch in ganz "wilden" Gebieten, sogar in Naturschutzgebieten errichtet wurden, und das gleiche wird auch für die Zukunft geplant. Das will uns besagen, dass das Konzept selbst als auch die Folgen des so gedachten Fortschritts des Seefahrttourismus nicht genügend durchgedacht sind.

Nachstehend werden einige Grundfolgen und Grundaspekte des positiven als auch des negativen Charakters hervorgehoben, zu denen die Errichtung der Jacht- und Segelschiffhäfen in meisten Fällen geführt hat. Negative Aspekte und Folgen der Errichtung von Jacht- und Segelschiffhäfen werden angeführt, um danach auf die Grundelemente einer alternativen Auseinandersetzung der Entwicklung des Seefahrttourismus hinweisen zu können. Es werden Bedarfe der Revitalisation, der Anbauten und der Reorganisation der vorhandenen grösseren und kleineren Häfen als auch der Revitalisation einzelner Orte an der Adria-Küste hervorgehoben. Die Voraussetzung ist, dass eine solche Revitalisation allgemeine Anziehungskräfte nicht nur des nautischen Tourismus stärken sollte, sondern des Tourismus überhaupt mit bedeutend höheren gesamten Sozialeffekten als es diejenigen sind die durch die Aufbau von Jacht- und Segelschiffhäfen erzielt werden.

Zum Schluss wird der Vorschlag gemacht über die Struktur der soziologischen Forschungen mit dem Zweck eines besseren Kennenlernens notwendiger Elemente des Seefahrttourismus bei uns.

Grundausdrücke: *Ökologie der Jachthäfen, Jachthäfen, National park, nautischer Tourismus, Naturparks, Revitalisierung, Soziologie des Tourismus, Urbanisierung*