

LUKE NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ I STRATEGIJA LOKALNOGA RAZVOJA (II. DIO)

The Ports of Nautical Tourism in Croatia and Strategy of Local Development (part II)

UDK 338.48:797.1

Prethodno priopćenje

Preliminary communication

3. Tržišni koncept menadžmenta lokalnog razvoja

Market concept of local development management

Luke nautičkog turizma dio su globalne turističke ponude na Sredozemlju. Njihovo je značenje za gospodarski razvoj lokaliteta i regije sve više makrorazvojna preokupacija, i na razini širega interesa i na razini lokalne i regionalne samouprave.

Kao što se vidi iz tablice 1., saturacija obale Mediterana marinama nije ravnomjerno raspoređena. Razlike su veoma izražene po zemljama, i dosežu omjer od 1 : 39 ako, primjerice, promatramo omjer između Francuske i Grčke. S u prosjeku 5,6 km obale između dviju marina, obala Francuske, dakle Azurna obala, najopterećenija je marinama. Tako, unatoč činjenici da je Azurna obala turistička kraljica Mediterana, ona postaje primjer kako ne valja razvijati turizam i nautički turizam. Ovdje nećemo obrađivati taj problem (ostavit ćemo to za

Tablica 1. Osnovni pokazatelji razvijenosti pet najvažnijih mediteranskih zemalja u nautičkom turizmu

Table 1. Basic indicators of development of five most important Mediterranean countries in nautical tourism

Zemlje	Ukupno stanovnika u milijunima	BND po stanovniku (u eurima)	Duljina obale s otocima (u km)	Broj kategoriziranih marina za nautički turizam	Broj komercijalnih vezova	Broj vezova na 1 km obale	Kilometara obale na jednu marinu
ŠPANJOLSKA	40	22.000	5.200	245	80.061	15,4	21,2
FRANCUSKA	60	27.500	550	99	64.710	117,7	5,6
ITALIJA	60	26.800	8.500	478	167.875	19,8	17,8
GRČKA	11	19.900	13.676	63	12.797	0,9	217,1
HRVATSKA	4,5	10.700	5.835	83	15.407	2,6	70,3

Izvor: kombinirani izvori – Internet, službene državne statistike, Institut za turizam Zagreb

* dr. sc. Tihomir Luković, Sveučilište u Dubrovniku

** Miran Bilić, student 4. godine, Odjela za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku

neki drugi broj ovog časopisa), već ćemo napomenuti samo neka najosnovnija obilježja. Azurna obala primjer je najvišeg stupnja razvijenosti turizma i njegova bogatstva sadržajima. Tu se doista dolazi punih džepova željan zabave i odlazi praznih džepova, ali sretan i zadovoljen.

Međutim, ipak uskraćen za doživljaj prirode kao dijela turističke usluge - ovo receptivno tržište posve je u tome izgubilo svoj receptivni karakter, što je jedan od negativnih turističkih fenomena koji se, u zadnje vrijeme, sve više istražuje. Za razliku od Azurne obale, između dvije marine u Grčkoj udaljenost je u prosjeku 217 km, ali unatoč svojim lijepim obalama, Grčka je s 13.676 km obale ostala najnerazvijenija u nautičkom turizmu između navedenih pet receptivnih zemalja. Španjolska i Italija dosegle su stupanj saturacije svojih obala marinama na granici održivoga razvoja, uz napomenu da je riječ o velikim razlikama u saturaciji talijanske obale u njezinu sjevernom i južnom dijelu.

Hrvatska s prosjekom od 70,3 km između dvije marine ima velike mogućnosti daljnjega razvoja. Pitanje kako usmjeriti taj razvoj luka nautičkog turizma u Hrvatskoj, nije tema ovoga rada, pa ćemo se zadržati na ovom općenitom zaključku. Pritom se izravno potencira problematika organiziranja sustava upravljanja razvojem. Hrvatska je dobila važan razvojni dokument - strategiju turističkoga razvoja, ali on zahtjeva stalnu doradu i nadogradnju. U tomu se provode akcije koje uz Institut za turizam u Zagrebu i Hidrografski institut u Splitu podupiru i druge institucije i dobro organizirani ljubitelji nautičkog turizma.

Pitanje razvoja luka nautičkog turizma promatrano kroz razvojnu strategiju na razini države, postupno prelazi i na niže razine ulazeći na taj način u, strateškom menadžmentu poznatu, fazu *implementacije strategije*. Za to je potrebno reorganizirati cjelokupni sustav upravljanja i prilagoditi se novim razvojnim potrebama. Tako županije postaju administrativni nositelji razvoja luka nautičkog turizma, ali u svoje razvojne zadaće postupno uključuju niže razine. U tomu otoci imaju posebnu ulogu i zahtijevaju posebnu pozornost.

3.1. Upravljanje razvojem

Management of development

Da bi se neka lokacija razvila u pravu nautičkoturističku destinaciju (nautičku luku), mora sama po sebi imati predispozicije, temelje koji će joj to omogućiti i, što je najbitnije, treba imati pravilno usmjeren i osmišljen razvojni plan. Pritom mislimo na određene čimbenike čvrsto povezane s razvojem jedne takve lokacije koji imaju velik utjecaj na nju, pa ih treba pažljivo ispitati i s pomoću njih upravljati razvojem lokacije namijenjene za izgradnju nautičke luke.

Atraktivnost i uspjeh jedne nautičke lokacije i njezine ponude u osnovi ovise samo o jednoj činjenici - o *ocjeni onih kojima je namijenjena* a to su - nautičari. Ipak, tu prije svega moramo provesti mnoštvo mjera bez kojih bi daljnje upravljanje razvojem bilo nezamislivo.

Polazeći od *temelnog smisla nautičkog turizma kao gospodarske aktivnosti*, a to je privlačenje turista nautičara i njihova *zadovoljenje kao potrošača*, potrebno je:

- otklanjati sve nedostatke u sustavu i njegovu funkcioniranju s obzirom na korisnike - nautičare, te ostale subjekte na mikrorazini.

Polazeći od kriterija *dugoročnoga održivog razvoja*, treba:

- strateški procijeniti utjecaj lokacije na okoliš i njihov međuodnos.

Polazeći od *potrebe proširenja postojećih kapaciteta ili izgradnje novih*, potrebno je:

- dobro pogledati i istražiti kretanja potražnje u domeni vrste i veličine plovila nautičkog turizma da bi se omogućio prihvat tih plovila bez ikakvih poteškoća.

Polazeći od *kvalitete usluge i ponude* lokacije, treba:

- osigurati i pružiti maksimalno kvalitetnu uslugu korisnicima različitih plovila prema uvjetima koji su utvrđeni u „Uredbi o uvjetima koje moraju zadovoljavati luke“ (NN, 110/2004.).

Polazeći od činjenice da je nautički turizam posebno prepoznatljiv i konkurentan hrvatski turistički proizvod, koji još nije dostigao željenu razinu kvalitete, te da je još puno mjesta za širenje i poboljšanje svih njegovih aspekata, uz kontroliran i dobro osmišljeni rast, potrebno je:

- započeti izradbu strategije razvoja nautičkog turizma (na mikrorazini).

Sve navedene mjere više ili manje presudne su pri razvitku neke lokacije u valjanu nautičkoturističku destinaciju, s osmišljenim, organiziranim, konkurentnim i upravljanim sustavom.

3.2. Strategija razvoja

Development strategy

Strategiju razvoja možemo najbolje obrazložiti preko procesa strateškog menadžmenta, s pomoću kojega možemo jasno i postupno objasniti pojedine radnje koje se moraju obaviti.

Da bismo se upustili u problematiku strateškog menadžmenta kao sredstva i temelja u razvoju nautičkoga turizma, prvo ćemo ukratko raščlaniti sam pojam menadžmenta, ali i posebno - procese strateškog menadžmenta.

Menadžment, pojednostavnjeno, znači "upravljanje", a *možemo ga definirati kao proces rukovođenja koji se ostvaruje u skladu s određenim pravilima, uz poštovanje provjerenih načela i uporabu odgovarajućih tehnika*.¹

S aspekta njegova nastanka, **strateški je menadžment nastao pod utjecajem potrebe da se uvidi i ispoštuje gospodarska i poslovna okolina uz respekt svih utjecaja koji djeluju na ostvarenje postavljenog cilja, a možemo ga definirati i kao kontinuirani iterativni proces usmjeren na održanje organizacije kao cjeline primjereno oblikovane prema svojoj okolini.²**

Proces strateškog menadžmenta prolazi kroz pet osnovnih etapa izgradnje strategije:³

- analiza okoline,
- postavljanje organizacijskog usmjerenja,
- formuliranje strategije,
- implementacija strategije,

¹ Marin Buble, *Management*, Ekonomski fakultet Split, Split, 2000, str. 5.

² Isto, *Strateški management*, Sinergija d.o.o. Zagreb, Zagreb, 2005, str. 5.

³ Isto, str. 8.

- kontrola i evaluacija strategije.

Prve se tri etape tiču same izvedbe i one su temelj da bi se prešlo na druge dvije etape, koje su provedbene. U radu ćemo obrazložiti samo prve tri etape.

3.2.1. Analiza okoline

Analysis of environment

Analiza okoline⁴ znači uviđanje svih vanjskih činitelja što utječu na razvoj nekoga poslovnog subjekta, pojave i slično a u našem slučaju to je razvoj nautičkog turizma. Okolina danas postaje sve kompleksnija, pa je njezino istraživanje itekako potrebno. Pritom je svrha istraživanja i analize da se osigura podloga za formuliranje strategije kojom će se uspješno iskoristiti prilike, izbjeći prijetnje i iskoristiti sve snage, a uz uklanjanje ili minimaliziranje slabosti. Pri istraživanju okoline koristimo se istraživačkim alatima od kojih ističemo SWOT analizu ili situacijsku analizu. SWOT analiza je intuitivna metoda ispitivanja i ocjenjivanja unutarnjeg (snage i slabosti) i izvanjskog (prilike i prijetnje) okruženja ili čimbenika u funkciji promatranja stanja i mogućeg razvoja nautičkog turizma. Rezultati istraživanja moraju se vrlo ozbiljno razmotriti, jer nam upravo oni mogu u ranoj fazi pokazati koje su stvari dobre, a koje su ograničavajuće za prijelaz na sljedeću razinu. U turizmu, posebno nautičkomu, subjektivno mišljenje postaje objektivan razvojni čimbenik.

3.2.2. Postavljanje organizacijskog usmjerenja (vizija, misija, ciljevi)

Establishing the organizational orientation (vision, mission, targets)

Vizija⁵ je više-manje jasna predodžba budućih događaja, to jest dugoročan željeni cilj. To je idealna slika budućnosti i sastoji se od dvije temeljne komponente: *osnovne ideologije* i *predvidive budućnosti*. Ako gledamo s makroaspekta, *vizija nautičkog turizma RH je biti regionalni vođa u nautičkom turizmu i ponašati se tako u iskorištenju ukupnih potencijala i komparativnih prednosti, nastojeći uspostaviti ravnotežu između ukupnog ugođaja boravka uz maksimalno očuvanje okoliša*. Proširenje nautičkih kapaciteta bit će moguće samo uzimajući u obzir potrebu očuvanja okoliša sukladno politici održivoga razvoja. Na temelju komparativnih prednosti Jadrana kao nautičarske destinacije, potrebno je oblikovati takav nautički sustav koji će nautičarima pružiti avanturu i posebnosti osjećaja sigurnosti i jedinstvenosti.

Općenito, **misija** označava osnovnu funkciju ili zadaću nekoga poslovnog subjekta. Što se tiče sustava nautičkog turizma u RH, njegova *bi misija bila osigurati kvalitetnu uslugu svakom nautičaru radi zadovoljenja svih njegovih potreba sukladno politici očuvanja krajobrazne vrijednosti obale, a u funkciji socioekonomskog prosperiteta lokacija i prostora u kojima se djelatnost obavlja*.⁶ Ono što treba posebno istaknuti jest to da se sve podređuje nautičaru, jer je on taj koji ocjenjuje kvalitetu usluge. Značajna karakteristika sustava

nautičkog turizma je definiranje i razvoj novih proizvoda u obliku proširenja ukupne ponude i komplementarnih usluga temeljenih na željama i zahtjevima kupaca (nautičara), a radi stvaranja konkurentnog položaja u odnosu prema okruženju i konkurenciji. Razlozi zbog kojih treba definirati misiju već su navedeni, jer ona je vodič sustava strateškog planiranja, ona definira svrhu poslovnih operacija i aktivnosti, određuje temeljnu svrhu i razlog postojanja, daje smjernice stilovima vođenja, te promovira smisao zajedničkih očekivanja zaposlenika na svim razinama, utvrđujući zajedničke vrijednosti i jaku organizacijsku kulturu. Sukladno misiji i viziji, definiraju se strateški ciljevi što se postavljaju kao krajnji domet koji treba doseći odgovarajućom strategijom.

Nakon definiranja misije i vizije valja postaviti **dugoročne ciljeve**⁷, uz koje idu i specifične obveze. To se odnosi na ono što treba raditi i na vremenski rok postignuća cilja. Rezultat koji se teži postići u unaprijed određenom vremenu, naziva se **ciljem**. Cilj ima četiri karakteristike⁸:

- obilježje,
- indikator,
- vremensku dimenziju,
- kvantitativan izraz.

Svaki cilj u sebi sadržava *namjeru, usmjerenje i rezultat*. Namjera upućuje na razloge zbog kojih poduzeće postoji ili koji mu je zadatak. Usmjerenje određuje smjer cilja, a rezultat buduće željeno stanje. Ciljevi moraju biti:⁹

- jasno postavljeni i razumljivi svima.
- prihvatljivi svim interesnim skupinama, a podređeni osnovnom cilju,
- dostatno fleksibilni da se mogu lako prilagoditi promjenama i ulasku alternativnih strategija,
- postavljeni i oblikovani tako da se mogu kvantificirati,
- realno postavljeni da budu motivirajući (ni visoko ni nisko).

Ciljevi sustava nautičkog turizma RH definirani su unutar pet temeljnih funkcijskih odrednica upravljanja sustavom, i to s aspekta:¹⁰

- planiranja sustava,
- organiziranja sustava,
- upravljanja resursima,
- vođenja,
- kontrole.

Strateški su ciljevi s aspekta planiranja sustavom:

- donošenje strategije razvoja nautičkog turizma u RH,
- formiranje središnje baze podataka,
- proširenje ukupnih kapaciteta,

⁴ Isto, str. 9.

⁵ Isti, *Management*, Ekonomski fakultet Split, Split, 2000, str. 129.

⁶ Isto, str. 131.

⁷ Ivan Mencer, *Strateški menadžment i poslovna politika*, Naklada Vitagraf d.o.o., Rijeka, 2003, str. 41-42.

⁸ A. Arthur Thompson, *Strategic Management Concepts and Cases - 11 Edition*, Irwin/McGraw-Hill, 1999, str. 7.

⁹ Hidrografski institut Split, Studija razvitka nautičkog turizma Republike Hrvatske (www.hhi.hr)

¹⁰ Hidrografski institut Split, Studija razvitka nautičkog turizma Republike Hrvatske (www.hhi.hr)

- osiguranje provedbe strategije na svim razinama sukladno specifičnostima i zahtjevima pojedinih parcijalnih dijelova.

Strateški ciljevi s aspekta organiziranja sustavom jesu:¹¹

- definirati model sustava nautičkog turizma,
- prilagoditi zakonski okvir sukladno strateškim smjernicama razvoja,
- osigurati učinkovito upravljanje sustavom u funkciji svih korisnika,
- uspostaviti učinkovitu komunikaciju na svim razinama.

Strateški su ciljevi s aspekta upravljanja resursima:

- definiranje ukupnoga prihvatnog kapaciteta,
- definiranje strukture objekata nautičkog turizma,
- definiranje ostalih resursa.

Strateški ciljevi s aspekta vođenja jesu:

- definiranje zajedničkih vrijednosti.

Strateški su ciljevi s aspekta kontroliranja:¹²

- stvaranje potrebnih uvjeta za organiziranje nadzora provedbe i učinkovitosti zakonske regulative,
- osiguranje kontrole upravljanja sustavom.

3.2.3. Formuliranje strategije

Formulating the strategy

Formuliranje strategije¹³ faza je procesa strateškog menadžmenta koja se provodi na temelju strateške analize i strateškoga izbora. Njome se:

- ocjenjuje tekuće stanje (SWOT analiza),
- određuju željene promjene ciljeva i strategija,
- traže i biraju optimalne smjernice akcija,
- implementiraju promjene,
- prati progres i ocjenjuje se u tijeku provedbe.

U našem primjeru *formuliranje strategije bilo bi definiranje modela sustava nautičkog turizma lokacije, dakle je potrebno definirati subjekte, objekte i ostale elemente sustava nautičkog turizma, uspostaviti međusobne veze i relacije, te njihov utjecaj na ukupne učinke sustava*. Da bi se dobro provodila strategija razvoja, treba osigurati poslovanje subjekata i iskorištavanje objekata nautičkog turizma prema specifičnostima lokalne zajednice, u skladu s donesenom lokalnom, regionalnom i nacionalnom strategijom razvoja.

3.3. Primjer luke Suđurađ na Šipanu

The port of Suđurađ example on Šipan island

Da bi se lakše shvatio proces nastajanja prve tri izvedbene etape strateškog menadžmenta, prikazat ćemo ih na primjeru luke Suđurađ na otoku Šipanu u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

3.3.1. Obilježja dosadašnjeg razvoja i prostorno-ambijentalna obilježja

Past development features and space – ambience features

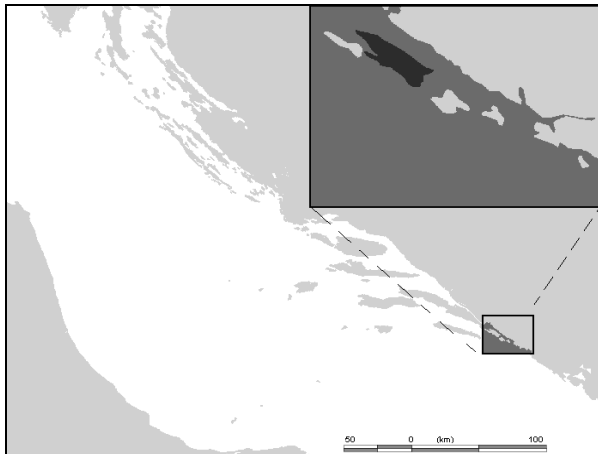
Šipan (slika 1.) je otok u Jadranskomu moru na hrvatskom dijelu Jadrana. Pripada maloj skupini otoka smještenoj u neposrednoj blizini Dubrovnika, nazvanoj Elafitski otoci. Prvi se put spominje još za vrijeme Plinija Starijeg u 1. stoljeću nakon Krista. Najveći otok u toj skupini je Šipan. Površina mu je samo 16 km². Danas su na njemu dva naselja: Šipanska Luka smjestila se na zapadnom i Suđurađ (slika 2.) na istočnom dijelu otoka. Te dvije luke su u neprimjerenom građevnom stanju; nedostatan su opremljene za zadovoljavanje suvremenih potreba nautičara i najčešće su intenzivno iskorištene. Cijeli je otok prekriven mediteranskom vegetacijom, a na prostorima koje je kultivirao čovjek najzastupljenije su masline, po čemu je otok ušao u Guinnessovu knjigu rekorda kao otok s najviše maslina u odnosu prema veličini otoka i broju stanovnika. Uz masline, na otoku ima dosta smokava, vinove loze, šipaka i rogača, koji sve više nestaju zbog nedostatka ljudi koji bi ih obrađivali. Danas je na otoku tek oko 450 stanovnika, i to uglavnom starije životne dobi. Zbog toga sve više dominira makija, šume alepskog bora i kamenjar. Što se tiče klimatskih uvjeta, tijekom ljeta srednja temperatura iznosi 27 °C, a zimi 7 °C. Oborina tijekom ljeta padne 3,9 mm, a zimi 201,8 mm. Otok je svoj procvat imao u vrijeme Dubrovačke Republike, kad su cvali brodogradnja, pomorstvo, maslinarstvo, ribarstvo i vinogradarstvo. Nakon velikog potresa i požara u kojemu je nastradao Dubrovnik u 17. stoljeću, gospodarstvo je počelo propadati, a najgore je bilo u dvadesetom stoljeću kad se iselilo najviše stanovnika. Većim ulaganjima u proteklih desetak godina, nakon rata, situacija se popravlja i otok ponovno doživljava revitalizaciju. Šipan je jedinstven i po svojem kulturnom blagu, jer se na 16 km² nalaze 42 stara ljetnikovca i 34 crkve, što pokazuje da je otok bio privlačan dubrovačkoj vlasteli kao oaza mira i ljepote. Mnogi su od tih dvoraca u zapuštenom stanju jer su zub vremena i nebriga društva učinili svoje. Pod današnjim imenom otok se prvi put spominje 1371. U Šipanskoj Luci otkriveni su ostatci rimske vile. Iz srednjega je vijeka više arhitektonskih spomenika: ruševine Crkve sv. Petra na Veljem vrhu (XI. st.), crkvice Sv. Ivan s freskama (XI. st., proširena u XV. st.) u Šilovu Selu, te unutar sklopa benediktinskoga samostana u Pakljenoj predromanička crkva Sv. Mihovil iz XI. st., pa romaničko-gotička kuća, gotička kula i renesansna Crkva sv. Duha iz 1569. U XV. st. na Šipanu ljetnikovce podiže dubrovačka vlastela. U Šipanskoj Luci, gdje su u kasnogotičkoj župnoj Crkvi sv. Stjepana slike Pantaleonea (druga polovica XV. st.), ističe se ljetnikovac obitelji Sorkočević (XV. st.). U XV. st. sagrađen je iznad Šipanske Luke gotički knežev dvor s biforama na pročelju (nad gotičkim dvorišnim vratima je natpis iz 1450.). U Suđurđu je utvrđeni dvorac koji je 1539. sagradio Tomo Stjepović-Skočibuha; njegov sin Vice podigao je uz dvorac visoku kulu (1577.). Između Šipanske Luke i Suđurđa su ruševine ljetne rezidencije dubrovačkih nadbiskupa; u njoj je povremeno boravio i humanist Lodovico Beccadelli (1501.-1572.), prijatelj Michelangelov. U Renatovu su ruševine manjega zamka u kojemu je, prema predaji, boravio napuljski kralj Renato

¹¹ Isto

¹² Isto

¹³ Marin Buble, *Strateški management*, Sinergija d.o.o. Zagreb, Zagreb, 2005, str. 105.

Anžuvinski (XV. st.); nađen je i grb s natpisom »Renus rex justus«.



Slika 1. Otok Šipan

Figure 1. The isle of Šipan

Izvor: Internet, <http://hr.wikipedia.org>



Slika 2. Suđurađ

Figure 2. Suđurađ

Izvor: snimio M. Bilić

3.3.2. Raspoloživa nautička infrastruktura

Available nautical infrastructure

Uz spomenute prostorne, ambijentalne i druge odlike šipanskoga prostora, ali i okolnih Elafita, fizička osnova dosadašnjeg razvoja bila je njegova iznimna lučka razvijenost. Pri tome se prvenstveno misli na razvijenost lučkog sustava izraženoga velikim brojem obalnih i otočnih luka i lučica, bez kojih bi razvoj i nastajanje nautičkog turizma bili teško ostvarivi. Taj je razvoj bio, prije svega, uvjetovan potrebom za njihovom postupnom i spontanom prenamjenom za nautičarske funkcije, a ne nekim osmišljenim razvojnim planom. Međutim i u tome razvojnom spontanitetu moguće je prepoznati neke pojave i događaje koji su objektivno trasirali dosadašnji razvojni put nautičkoga turizma na ovom prostoru. U Suđurđu, poslije Domovinskog rata uređeno je trajektno pristanište i obnovljena je stara obala. Naselje ima oko 250, a Luka Šipanska oko 300 stanovnika. Suđurađ je

povezan s Lukom asfaltiranom cestom duljine 4,8 km, posebno izgrađenom radi uspostave autobusne linije između ta dva naselja. Ta je trasa bila ključna prometnica tijekom Domovinskog rata za održavanje veze domovine s Dubrovnikom. Najveći infrastrukturni problem je dovođenje vode s kopna. Samo je mjesto povezano s Dubrovnikom trajektnim linijama, a najbliže za marine ACI marine u Dubrovniku i Korčuli. Luka Suđurađ nema dostatne kapacitete za prihvat nautičara, pa ni minimalne uvjete pružanja usluge nautičarima, kao što su servis i opskrba vodom i strujom, ali je planirana gradnja marine s 200 vezova, što automatski znači i razvoj tih osnovnih usluga. Evidentno je da postojeći broj vezova u lukama, i to ne samo u Suđurađu nego i na Elafitima, nije dostatan, pa se brodovi sidre ispred luka. Zato je potrebno što prije naći racionalna rješenja za povećanje broja vezova, uzimajući u obzir zaštitu okoliša i načela održivoga razvoja.

3.3.3. Sigurnost plovidbe u vodama šipanskoga akvatorija

Safety of navigation in the local waters od Šipan

Sustav sigurnost plovidbe na moru određen je trima odrednicama:

- b) ovlaštenim osobljem,
- c) materijalnim sredstvima,
- d) organiziranim skupom mjera, postupaka i pravila.

Djelatni cilj sustava je osigurati plovidbu brodova, jahta i brodica i zaštitu morskog okoliša, to jest spriječiti nezgode i druge opasnosti što prijete s brodova, jahta i brodica.

Sustav sigurnosti plovidbe u Republici Hrvatskoj temelji se na propisima različite pravne snage i na sustavnoj primjeni odredaba međunarodnih konvencija i ugovora koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša, a koje je prihvatila Republika Hrvatska. Temeljni je čimbenik pritom Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. U djelokrugu njegovih poslova je: obavljanje upravnih i drugih poslova, uspostava mjera zaštite Jadranskog mora i priobalja, provođenje inspekcijskih poslova sigurnosti plovidbe i vođenje lučkih kapetanija. Šipanski je akvatorij pod nadzorom Lučke kapetanije Dubrovnik. Lučke su kapetanije područne jedinice Ministarstva, kao sastavni dio Uprave za pomorstvo, bez pravne osobnosti. Poslovi lučkih kapetanija obuhvaćaju: nadzor plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, traganje i spašavanje ljudskih života i imovine na moru, inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe, inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova i vođenja upisnika brodova, utvrđivanje sposobnosti za plovidbu, baždarenje brodica, upis i brisanje brodica te vođenje očevidnika brodica, izdavanje pomorskih knjižica, utvrđivanje stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima.

Rad lučkih kapetanija obavlja se u organiziranim jedinicama (odjelima) i ispostavama. Ispostave se osnivaju u udaljenim područjima pojedine kapetanije, ili u mjestima od većega gospodarskog i prometnoga značenja, a obavljaju poslove iz djelokruga rada kapetanije. Uz spomenute još je nekoliko institucija koje se skrbe za sigurnost plovidbe, od kojih posebice Hrvatski registar brodova i Hrvatski hidrografski institut u Splitu.

3.3.4. Postojeća zakonska uređenost

Existing legal regulation

Nautički turizam, kao gospodarska aktivnost, s jedne strane, zadire u različite gospodarske grane i djelatnosti (pomorstvo, smještaj plovila, iznajmljivanje plovila, ugostiteljstvo, prodaja i servis plovila i sl.), a, s druge strane, tijesno je povezan sa stupnjem izgrađenosti osnovne nautičke infrastrukture - luke nautičkog turizma. A ta izgrađenost uvjetovana je propisima iz više područja, a posebice iz područja prostornog uređenja, zaštite okoliša i sigurnosti, pa je zakonska osnova i uređenost obuhvaćena cijelim nizom zakona. U nastavku dajemo pregled postojeće zakonske uređenosti nautičkog turizma razvrstane prema najvažnijim interesnim područjima.

a) Vlasništvo

Ownership

- Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (NN, 91/96., 73/00. i 114/01.)

b) Morske luke

Seaports

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, 158/03.)

- Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (NN, 110/04.)

- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN, 110/04.)

- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (NN, 90/05.)

c) Koncesije i naknade za upotrebu pomorskog dobra

Concessions and compensations for the use of maritime property

- Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (NN, 23/04. i 101/04.)

- Pravilnik o upisniku koncesija na pomorskom dobru (NN, 176/04.)

- Naredba o načinu uplaćivanja naknada za koncesiju na pomorskom dobru (NN, 68/04.)

- Naredba o visini naknade za upotrebu pomorskog dobra koju plaćaju vlasnici brodica i jahti upisani u očevidnik brodica odnosno upisnik jahti (NN, 179/04.)

d) Granice pomorskog dobra – lučko područje

Limits of maritime property – the port area

- Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra (NN, 8/04. i 82/05.)

- Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra (NN, 29/05.)

e) Jahte i brodice

Yachts and recreational craft

- Pravilnik o brodicama i jahtama (NN, 27/05.)

- Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (NN, 2/05. i 34/05.)

- Uredba o uvjetima za plovidbu i boravak stranih brodova i čamaca namijenjenih razonodi ili športu na unutarnjim vodama Republike Hrvatske (NN, 34/01.)

- Naredba o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice (NN, 2/05.)

- Naredba o visini naknade za upis broda, jahte i brodice u upisnik brodova, odnosno jahti i očevidnik brodica (NN, 41/05.)

- Naredba o visini naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju strane jahte i brodice namijenjene razonodi i športu i visini pristojbe za izmjenu posade (NN, 3/02.)

- Naredba o čarter licenciji, visini naknade za sigurnost plovidbe i čarter naknadi koju plaćaju strane jahte i brodice namijenjene razonodi i sportu s ishodom čarter licencijom (NN, 3/02., 134/02. i 86/04.)

- Pravilnik o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila (NN, 41/05.)

- Naredba o visini naknade za privremeno obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti i brodica (NN, 2/05.)

f) Turizam

Tourism

- Zakon o turističkoj djelatnosti (NN, 8/96., 19/96. i 76/98.)

- Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99., 47/00., 121/00., 45/01., 108/01. i 106/04.)

- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, 11/97., 105/98., 38/99., 56/00. i 106/00.)

- Pravilnik o turističkim uslugama u nautičkom turizmu koje može pružiti građanin (NN, 109/96.)

- Uredba o utvrđivanju visine godišnjeg paušalnog iznosa boravišne pristojbe za korisnike stalnog veza u luci nautičkog turizma za 2006. godinu (NN, 52/05.)

3.3.5. Analiza sadašnjega stanja u Suđurđu

Analysis of present situation in Suđurađ

U dosadašnjem razvoju Suđurđa nema većih pomaka. Samo je mjesto nedirnuto, i kao spomenik kulture svjedoči o životu u prošlosti svojom izgradnjom i kulturnim spomenicima. Mještani žive uglavnom od

ribolova i izdavanja apartmana tijekom ljetne sezone od oko dva mjeseca. U razgovoru sa stanovnicima doznali smo da postoji velika zainteresiranost za izgradnju nautičkog centra, jer bi to uvelike utjecalo na život u samom mjestu i vratilo bi dio stanovništva koji se odselio iz Suđurđa u urbane sredine. Bilo kakve građevinske aktivnosti moraju odobriti društva za zaštitu okoliša i starina, jer je samo mjesto spomenik kulture. Također smo doznali da je, nakon Domovinskog rata, postojao plan za izgradnju i proširenje stare gradske luke (slika 5.) i da je investicija ukupno iznosila oko šest milijuna kuna. Projekt se sastojao od tri faze, od kojih su dvije bile završene, a odnose se na izgradnju dva mola: jedan bi služio za pristajanje broda „Postira“ na liniji Dubrovnik - Suđurađ (slika 3.), dok bi drugi, uz daljnju nadogradnju, služio za prihvat brodica i jahti (slika 4.). Međutim, došlo je do promjene političke vlasti u Hrvatskoj, pa su državni službenici zaustavili projekt zbog neslaganja s politikom razvoja mjesta. Uz kapacitete privatnog smještaja, na drugoj strani uvale nalazi se hotel „Božica“, uklopljen u mediteransko okružje, petnaestak metara od mora. On pruža usluge smještaja i, kako smo doznali, određen dio obale pogodne za gradnju tu je u privatnom vlasništvu. Gradske vlasti zasad nemaju namjere za bilo kakvu investiciju iz dva razloga. Prvi je taj što nisu upoznati sa samom situacijom i potencijalom Suđurđa. Drugi je razlog u tome što nisu sposobni prepoznati pravu nautičkoturističku destinaciju kakva je Suđurađ na otoku Šipanu.



Slika 3. Prva faza izgradnje

Figure 3. The first construction phase

Izvor: snimio M. Bilić



Slika 4. Druga faza izgradnje

Figure 4. The second construction phase

Izvor: snimio M. Bilić



Slika 5. Stara luka

Figure 5. The old Port

Izvor: snimio M. Bilić

3.3.6. SWOT analiza (luka Suđurađ)

SWOT analysis (the port of Suđurađ)

Već smo rekli, SWOT analiza je sredstvo kojim se ispituje okolina neke pojave, tj. čimbenici koji utječu na razvoj. Luka Suđurađ ima jako dobre predispozicije za razvoj i proširenje kapaciteta i može postati jedna od vodećih nautičkih luka na Šipanu. U postupku izradbe nacionalne strategije razvoja nautičkog turizma RH provedena je SWOT analiza na cijelom području hrvatskog Jadrana, pa tako i u Dubrovniku. Radi kompletiranja ovoga rada proveli smo *blic* SWOT analizu u mjestu Suđurađ, i rezultati su bili kao i u SWOT analizi Hidrografskog instituta Split u izradbi nacionalne strategije. Ispitivale su se prilike, prijetnje, snage i slabosti luke Suđurađ te su dobiveni sljedeći rezultati:

- **Prednosti:** prirodne ljepote i čisto more, razvedena obala, brojni otoci, povoljna klimatska obilježja, prirodne atrakcije (Nacionalni park Mljet, Elafiti), ekološki očuvan krajolik i podmorje, neizgrađenost obale, geografski položaj, Dubrovnik kao glavna turistička atrakcija, bogata kulturna baština i sigurnost plovidbe.

- **Nedostaci:** nedostatan broj vezova, nedostatak vezova za veća plovila (npr. megajahte), neadekvatna ponuda u marinama, izražena sezonalnost potražnje, neodgovarajuća razina servisa za plovila, neadekvatna ostala turistička ponuda.

- **Prilike:** otvaranje novih tržišta, Hrvatska postaje sve atraktivnija turistička destinacija, prometna dostupnost, klimatski uvjeti, trendovi u turizmu, povećanje kvalitete ostale turističke ponude, rast potražnje za nautičkim turizmom u svijetu, strana ulaganja itd.

- **Prijetnje:** neodgovarajuća privatizacija, neodgovarajuća zakonska i ostala regulativa, onečišćenje okoliša, preizgrađenost obale, sukob s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma), nekontroliran razvoj nautičkog turizma poradi nepostojanja strategije.

Iz dobivenih rezultata izlazi da su prednosti luke Suđurađ upravo one vrijednosti koje privlače nautičare, kao što su savršeno očuvan okoliš i ostala prirodno-ambijentalna obilježja. Nedostaci se odnose prvenstveno na nepostojanje dostatnog broja vezova i neadekvatne ponude, a što je rješivo. Prijetnje se uglavnom tiču same zakonske regulative i nepostojanja strategije razvoja nautičkog turizma - ne samo luke Suđurađ već čitavoga jadranskog akvatorija.

3.3.7. Polazne osnove razvoja nautičkog turizma u Suđurđu, vizija, misija i ciljevi razvoja

Starting development base of nautical tourism in Suđurađ, vision, mission, and targets of development

U početku smo objasnili značenje vizije i misije, i naveli smo dugoročne strateške ciljeve koji se tiču razvoja nautičkog turizma s makroaspekta. Sada ćemo поближе objasniti razvoj luke Suđurađ, i to tako da ćemo definirati viziju razvoja, njezinu misiju i ciljeve koje je moguće provesti.

Vizija luke Suđurađ bila bi postati lokalni predvodnik na području Elafita, i osigurati maksimalne moguće uvjete za pružanje usluga nautičkim subjektima, a sve to imajući na umu okoliš kao jedan od važnih činitelja u razvoju. Iskorištenje ukupnih potencijala i proširenje kapaciteta moraju se odvijati u skladu s politikom održivoga razvoja i u skladu sa strateškim planom razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske.

Misija luke Suđurađ bila bi osigurati kvalitetnu uslugu svakom nautičaru, zadovoljiti sve njegove potrebe, postići da samo mjesto bude standardna točka prolaska nautičara i specijalizirati se za pružanje karakteristične usluge koja bi pomogla stvoriti bolji položaj u odnosu prema konkurenciji i okruženju. Kako smo već naglasili, tvrdnje i izjave koje su dane u misiji pretvaraju se u obveze, dakle ciljeve.

Dugoročni razvojni cilj luke Suđurađ s aspekta strategije razvoja nautičkog turizma je da mora osigurati održiv, kvalitetan, konkurentan, siguran i gospodarski učinkovit sustav radi postizanja visoke efikasnosti, te kontinuiranog i ravnomjernog razvoja nautičkog turizma lokacije.

Uz to treba povećati ukupne kapacitete, što smo i prije naglasili, jer je u planu izgradnja novih 200 vezova. Potrebno je osigurati poslovanje subjekata i objekata nautičkog turizma, prema specifičnostima i zahtjevima lokalne zajednice, a u skladu s globalno donesenom strategijom. Pritom valja uskladiti postojeći zakonski okvir prilagođujući se zahtjevima tržišta i harmonizacije zakonske regulative s EU. Sukladno politici zadovoljenja zahtjeva nautičara potrebno je pojednostaviti procedure i ukloniti sve one administrativne prepreke uplovljavanju i boravku u hrvatskom dijelu Jadrana, stavljajući poseban naglasak na nove modele rješavanja postojećih problema (nacionalni parkovi, boravišna pristojba, megajachte i drugo). Za kvalitetno funkcioniranje sustava mora se osigurati stalna komunikacija sustava s tržištem i unutar dijelova sustava. Uspostavom dobre komunikacije s nautičarima i između dijelova sustava, što će potaknuti kompetitivnost, osigurat će se podizanje kvalitete usluge, a rezultat će biti zadovoljan kupac – nautičar. Također je potrebno utvrditi osnovni strateški cilj luke Suđurađ s ovim sastavnicama:

- pojačana zaštita i održavanje prirodno vrijednih lokaliteta,
- rast kvalitete života lokalne zajednice,
- svrhovito korištenje svim danostima u prostoru, prirodnima i onima koje je stvorio čovjek,
- organiziranje sustava luke nautičkog turizma,

- produženje vremena korištenja kapacitetima i osiguranje njihova većeg gospodarskog učinka,
- vrijedne prirodne ambijente osposobiti za posjećivanje plovila, a ne za trajni privez,
- korištenje prirodno manjim vrijednim prostorima za gradnju luke nautičkog turizma,
- utvrđivanje optimalnog kapaciteta postojeće luke,
- obogaćivanje opreme i ponude luke nautičkog turizma višom kvalitetom i proširenjem sadržaja,
- uključivanje kopnene površine za smještaj manjih plovila, a morske površine za vez većih plovila,
- usklađenje s europskim normama usuglašenima s posebnostima naše obale.

Utvrđivanjem i realizacijom navedenih sastavnica postavljen je temelj za razvoj luke i smjer njezina djelovanja jer se znaju ciljevi, pa se ne može dogoditi da se luka razvija na bazi onoga što nije utemeljeno i ne slaže se s osnovnom metodologijom razvoja nautičkog turizma na širem području. Uz osnovni strateški cilj, luka može imati i kratkoročne ciljeve koji se tiču samoga poslovanja luke.

3.3.8. Parametri dugoročnoga održivog razvoja nautičkog turizma u funkciji zaštite okoliša (lokacije)

Parameters of long – term sustainable development of nautical tourism in the function of environmental protection

Integralno shvaćen obalni prostor (morski i kopneni) potencijalno je jedan od najvažnijih prirodnih resursa za razvoj bilo koje lokacije u Hrvatskoj, pa tako i Suđurađ. Taj razvoj mora biti trajan i održiv na dugi rok, što naglašava važnost razumnog upravljanja prirodnim bogatstvima tamo gdje je prostor jedan od najvažnijih resursa. Pritom se prostor može tretirati kao neobnovljivi prirodni izvor, jer jednom iskorišten za neku aktivnost, postaje, zbog zakonskih, socijalnih i ekonomskih razloga, teško dostupan za prenamjenu. Ta činjenica naglašava važnost kriterija za određivanje prioriteta u korištenju prostorom, i to u ranoj fazi planiranja. U kontekstu planiranja pojam kriterija može se definirati kao smjernica za praktičnu realizaciju prihvaćenih planskih i razvojnih ciljeva, tako da i izbor i sadržaj kriterija ovise o tim ciljevima. Kriteriji, dakle, imaju više stratešku vrijednost, globalne su naravi, te služe za definiranje razlika između pojedinih planskih alternativa. Mogli bi se obrazložiti na sljedeći način:

a) Obalno područje i obalna zona

Coastal area and zone

Obalno područje zahvaća širi geografski prostor - obično teritorijalne morske vode i na kopnenoj strani kompletna slijevna područja. S druge strane, obalna zona najčešće definira kao uski dio kopna na koji utječe blizina mora i dio mora na koji utječe blizina kopna. U toj su zoni obično najvrjedniji, ali i najosjetljiviji prirodni

sustavi. Razvojni pritisci, obično negativni, na prirodne su sustave tu najizraženiji.

b) Prirodna bogatstva

Nature resources

Prirodna bogatstva ili resursi su tvari, organizmi ili svojstva fizičkog okoliša za korištenje kojima ljudi raspoložu znanjem i tehničkim mogućnostima, a njihova vrijednost raste ako su smješteni u obalnoj zoni.

c) Održivi razvoj

Sustainable development

Održivi je razvoj ispunjenje potreba sadašnje generacije bez smanjivanja mogućnosti ispunjenja potreba budućih naraštaja. Tri su temeljne odrednice ovog pojma: ekonomski razvoj radi povećanja kvalitete življenja, odgovarajući ekološki razvoj (kojim se omogućuje zaštita ključnih ekoloških procesa, sustava i biološke raznolikosti) i jednakopravni razvoj kojim se ostvaruje ravnomjerna raspodjela razvojnih dobiti, i to unutar današnje populacije i između današnje i budućih generacija.

d) Održivost

Sustainability

Može se odrediti kao trajnost ili dugovječnost. Obalni ekosustavi temelj su obalnoga razvoja. Da bi se postigla održivost, stopa obalnog razvitka i korištenja resursima ne smije prijeći kapacitet obalnih ekosustava za podržavanje ljudskih aktivnosti. Ta zadaća uključuje dinamičko balansiranje između ograničavanja mogućnosti ekonomskog razvoja i prihvatljivog smanjenja kvalitete okoliša.

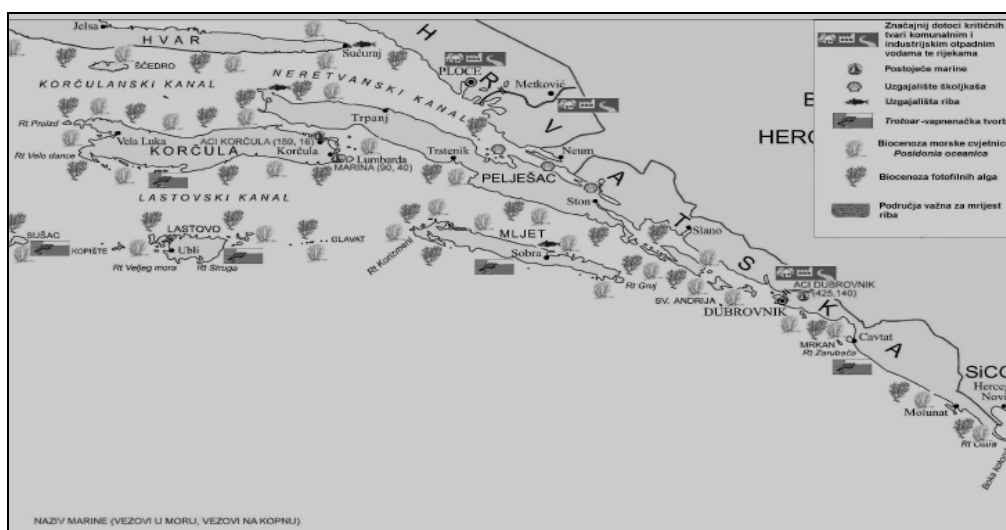
3.3.9. Prijedlog provedbenih mjera

Proposal of implemented actions

Uz klasične marine i turističke luke posebne namjene, trebalo bi razmotriti i mogućnost uvođenja «komunalnih luka», dakle otočnih luka u lučki sustav Republike Hrvatske. Upravo takva vrsta luke je i luka u Suđurđu na otoku Šipanu. Komunalnu luku možemo definirati kao polivalentnu morsku luku, luku posebne namjene u funkciji nautičkoga turizma. Pritom, tu luku trebalo bi prije svega uključiti u turističku ponudu kao sačuvanu izvornost lučkog prostora naših već postojećih lučica, a koje su suprotnost stereotipu današnjih marina. Komunalnim bi lukama upravljale općine i gradovi kao lukama posebne namjene, te bi, u tom smislu, imale izvornu ovlaštenost u postupku davanja koncesija. Komunalne luke bi za jedinice lokalne samouprave, istovremeno, zadovoljavale potrebe:

- domicilnog stanovništva,
- ribara,
- nautičara,
- turističkog prometa.

Većinu komunalnih luka ne bi trebalo graditi, nego bi se, sukladno prostornim planovima, određenom broju manjih lokalnih lučica povećao kapacitet, poštujući maksimalnu zaštitu okoliša i respektirajući postojeći mediteranski ambijent i tradicionalnu arhitekturu. Komunalne luke, kojih može biti primjer luka Suđurađ, trebale bi predstavljati dio turističke ponude kao komplementarni sustav javnim lukama i klasičnim marinama. Kapaciteti postojećih javnih luka veoma su ograničeni, a sustav marina pruža tradicionalno drugačiju ponudu što je prvenstveno u funkciji sigurnog veza i servisa za plovila. Komunalne bi luke nautičarima i turističkim brodovima uz siguran vez osiguravale i



Slika 6. Područje klastera s označenim ljudskim aktivnostima i vrijednim životnim zajednicama

Figure 6. Cluster area with marked human activities and industrious living communities

Izvor: iz Strategije razvoja nautičkog turizma, Internet, www.hhi.hr

specifičan ugođaj boravka u tradicionalnom autentičnom podneblju slikovitih malih mjesta jadranske obale, a koji marine, jednostavno, ne mogu pružiti. U tom je smislu neobično važno da se u komunalnim lukama sačuva tradicionalna arhitekture, a novi bi zahvati u prostoru morali maksimalno respektirati postojeće stanje.

Za komunalne luke - lučice kao novu vrstu luka nautičkog turizma Hidrografski institut u Splitu predlaže sljedeću kategorizaciju:¹⁴

- luka od 30 do 50 vezova (4. kategorija),
- luka od 50 do 100 vezova (3. kategorija),
- luka od 100 do 150 vezova (2. kategorija),
- luka od 150 do 200 vezova (1. kategorija).

Svaka od tih luka treba sadržavati određene kriterije i usluge primjerene njezinoj kategoriji:

Luka 4. kategorije, 30 - 50 vezova:

- organizacija održavanja pomorskog dobra,
- prihvati i odvoz otpadnih ulja, otpadnih sanitarnih voda i drugog otpada,
- sanitarni čvor,
- opskrba električnom energijom i vodom,
- dežurna osoba.

Luka 3. kategorije, 50 - 100 vezova:

- organizacija održavanja pomorskog dobra,
- prihvati i odvoz otpadnih ulja, otpadnih sanitarnih voda i drugog otpada,
- sanitarni čvor,
- opskrba električnom energijom i vodom,
- pokretni servis motora i brodske opreme,
- recepcija s mogućnošću korištenja telefonom, telefaksom i elektroničkom poštom,
- mogućnost opskrbe osnovnim živežnim namenicama,
- 2-5 zaposlenih osoba.

Luka 2. kategorije, 100 - 150 vezova:

- organizacija održavanja pomorskog dobra,
- prihvati i odvoz otpadnih ulja, otpadnih sanitarnih voda i drugog otpada,
- sanitarni čvor s tuš-kabinama (minimalno 5 u ženskom dijelu i 5 u muškomu),
- opskrba električnom energijom i vodom,
- pokretni servis motora i brodske opreme,
- istezalište za brodove i dizalica za manja plovila,
- recepcija s mogućnošću korištenja telefonom, telefaksom i elektroničkom poštom,
- mogućnost opskrbe osnovnim živežnim namenicama,
- usluga narudžbe i dostave robe na plovilo,

- ugostiteljski sadržaji,
- sportski tereni,
- 5-8 zaposlenih osoba.

Luka 1. kategorije, 150 - 200 vezova:

- organizacija održavanja pomorskog dobra,
- prihvati i odvoz otpadnih ulja, otpadnih sanitarnih voda i drugog otpada,
- sanitarni čvor s tuš-kabinama (minimalno 10 u ženskom dijelu i 10 u muškomu),
- opskrba električnom energijom i vodom,
- pokretni servis motora i brodske opreme,
- istezalište za brodove i dizalica za manja plovila,
- recepcija s mogućnošću korištenja telefonom, telefaksom i elektroničkom poštom,
- mogućnost opskrbe osnovnim živežnim namenicama,
- usluga narudžbe i dostave robe na plovilo,
- ugostiteljski sadržaji, te apartmansi ili hotelski smještaj,
- sportski tereni,
- 10 zaposlenih osoba.

Navedena podjela komunalnih luka bila bi novina u nautičkom turizmu u Hrvatskoj, tako da bi umjesto klasične podjele u *Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* - na sidrišta, privezišta, marine i suhe marine, pojam kao što je *komunalna luka* bio pravo osvježenje. Komunalna bi luka također morala ispunjavati kriterije koje je naveo Hidrografski institut u Splitu, te bi tako bila svrstana u odgovarajuću kategoriju.

4. Zaključak

Conclusion

Proteklih nekoliko desetljeća nautički turizam na Mediteranu i u Hrvatskoj bilježi kontinuiran rast po visokim stopama razvoja. Uz *charter* i *cruising* posebno značenje imaju luke nautičkog turizma. Dinamika razvoja luka nautičkog turizma, koju prate adekvatna zakonska rješenja, veoma je izražena pa se pojavljuje potreba uvođenja novih vrsta i oblika lukâ, kao što su *komunalne luke*. Primjer dobro organizirane komunalne luke, koja je veoma bitna za nautički turizam, nalazimo u Španjolskoj.

Važnost razvoja luka nautičkog turizma proizlazi iz činjenice njihove povezanosti s obalom, to jest njihove statičnosti. Marine, kao najsloženiji oblici luka nautičkog turizma manifestiraju jednu vrlo važnu karakteristiku. Svojom ponudom i još nerazjašnjenom privlačnošću, marine su u fokusu turističke tražnje. Snagom te privlačnosti, one na većem dijelu obale Mediterana postaju pokretači razvoja lokalnoga područja. Takva njihova uloga lokalnoga razvojnog, gospodarskog, a postupno i političkog lidera još je nedovoljno istražena, ali je nesumnjivo vrlo bitna. To je razlog da razvojem luka nautičkog turizma, a posebno marina, treba vrlo pažljivo upravljati. Strateški je menadžment na makro i na regionalnoj razini još uvijek nedostatno obrađen.

¹⁴ Hidrografski institut Split, Studija razvitka nautičkog turizma Republike Hrvatske (www.hhi.com)

Mogućnost razrade strateškog menadžmenta na lokalnoj razini prikazali smo na primjeru malog mjesta Suđurđa na otoku Šipanu.

Upravljanje razvojem marina na hrvatskim otocima veoma je bitno zbog posebnoga razvojnog statusa otoka u razvojnoj strategiji Republike Hrvatske. Hrvatska je s 1.185 otoka, otočića i grebena, rasprostranjenih na 5.835 km obale Jadrana, jedna od najrazvedenijih obala svijeta. Svaki otok poseban je iz nekog razloga. Jedan je najudaljeniji, drugi je najnaseljeniji, treći je najviši, četvrti najniži i slično. Svaki od otoka ima svoju povijest i socijalno, kulturno i povijesno nasljeđe. Otoci su za svaku zemlju potencijalan kapital, pa tako i za Hrvatsku. Činjenica njihove erozije u smislu raseljavanja i suzbijanje tih trendova jedna je od najvažnijih zadaća hrvatske administracije. Upravljanje razvojem otoka sukladno je upravljanju razvojem luka nautičkog turizma. Razvoj luka nautičkog turizma, osobito marina, na otocima poseban je dio razvojne strategije nautičkog turizma Hrvatske. Pri oblikovanju menadžmenta strateškog razvoja na obalnoj, to jest otočnoj, lokalnoj razini potrebno je izgraditi model održivog razvoja, ali sa sustavom odlučivanja, pri čemu je važno odrediti kompetentne subjekte i njima prilagoditi cjelokupni sustav. Primjer dobro oblikovanog sustava održivog razvoja u smislu modela odlučivanja kompetentnih subjekata, najbolje je na Mediteranu izgradila Španjolska, i to posebno u lokalnim komunalno-komercijalnim lukama nautičkog turizma. O kvaliteti tog modela pomirbe suprotstavljenih interesa kompetentnih subjekata odlučivanja - ovisi uspjeh lokalnog razvoja na načelima održivosti.

Na primjeru dubrovačkih Elafita, kojima dominira Šipan kao najveći otok, prikazali smo primjer mogućeg modela strateškog menadžmenta u razvoju marine na lokalnoj razini. Suđurađ, mjesto na zaklonjenom istočnom dijelu Šipana, svoj opstanak opravdano povezuje uz izgradnju marine i osnovne infrastrukture potrebne za

opstanak na otoku. Nestabilni razvojni planovi koji ovise o političkim promjenama na državnoj i županijskoj razini, primjer su kako se ne smije upravljati razvojem. Izradba kvalitetne razvojne strategije na lokalnoj razini osnovni je preduvjet dugoročnoga županijskog i makroplaniranja, a koja se bazira na Strategiji razvoja nautičkog turizma Hrvatske iz 2006. godine. Obrada svih aspekata održivog razvoja mjesta Suđurđa primjer je kvalitetnoga pristupa planiranju lokalnog razvoja. Zato i ovaj rad treba shvatiti kao prilog nastojanju da se razvojne kompetencije spuste na lokalnu razinu, kao važan subjekt u dugoročnom održivom razvoju.

Literatura

References

1. Vlatko Jadrešić, „Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni“, Školska knjiga, Zagreb, 2001,
2. T. Luković & J. Strasburger, „Yachting on the european part of the Mediterranean“ pro literatur Verlag, Nürnberg, 2005
3. L. Moutinho, „Strategic Management in Tourism“, May 2000
4. Luković T. & Gržetić Z. „Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana“, Hrvatski hidrografski institut Split, Split/Dubrovnik, 2007.
5. T. Luković & J. Šamanović, „Management i ekonomika nautičkog turizma“, Hrvatski hidrografski institut Split, Split, 2007.
6. Ross K. Dowling, „Cruise Ship Tourism“, Cowan University, Faculty of Business and Law, School of Marketing, Tourism and Leisure Joondalup WA 6027 Australia, 2006

Rukopis primljen: 5. 10. 2007.

