

NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKE

Razvoj u razdoblju do 2000 godine i model obrazovanja

kadrova za nautički turizam

UDK 338.48 (497.13)

Prethodno priopćenje

Preliminary communication

Sažetak

Malo je literature u nas koja obrađuje svu kompleksnost nautičkog turizma.

Nema u nas obrazovne institucije koja se posebno bavi ovim kadrom i ovime bi se htio potaknuti proces otvaranja studija za nautički turizam pri pomorskim ili ekonomskim fakultetima. Držim da je Dubrovnik najspremniji za to jer već od 1989. godine radi na studiju za nautički turizam, a djelomično tu materiju dodiruju predmeti na Pomorskom fakultetu i Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu.

Imajući to u vidu, upućuje se na problem sporijeg razvoja nautičkog turizma zbog nedostatka adekvatnih kadrova za upravljanje lučicama i jahtama na Jadranu u ovoj specifičnoj grani turizma.

Prvi dio ove studije daje moguću viziju razvoja do 2000 godine, a posebice mogućnost razvoja otoka, na osnovi nautičkog turizma i managementa ovog oblika gospodarjenja.

Drugi dio rada je predloženi model izobrazbe, a temelji se na englesko-američkoj praksi visokih učilišta za pomorstvo, i moguće ga je uskladiti s našom praksom i potrebama.

Cilj je ovom radu da se potaknu mladi kadrovi koji će se uklopiti u potrebe ove, sve brže rastuće, gospodarske grane.

Očekuje se da bi dio već zaposlenog kadra bio zainteresiran za pohađanje ovih predavanja, a svakako se računa i na nove studente koji bi bili budući voditelji novih marina, skiperi, itd.

1. UVOD

Turizam je kao ekonomsko-socijalno-društvena pojava dvadesetog stoljeća, dodirnuo snažno svojim valovima i našu obalu. Tijekom sedamdesetih godina počeo

se veoma intenzivno razvijati u gospodarsku granu budućnosti. Za mnoge svjetske regije, pa i za našu obalu, bit će i način života i uzdanica razvoja tijekom desetljeća koja dolaze.

Turizam mijenja ekonomsku i socijalnu sliku svijeta, i to brzo. Danas je svaki deveti zaposleni čovjek na Zemlji zaposlen u turizmu ili putničkom prometu s ozbiljnom tendencijom da do kraja stoljeća to bude svaki sedmi.

Fenomen turizma (i time aktivnosti na moru) davno je prešao u ozbiljnu ekonomsku sastavnicu. Turizam je pomogao da se sa svim prirodnim elementima i resursima podneblja — upotrijebi za izgradnju veoma ozbiljne privredne grane - nautičkog turizma. Svijet je imao devizni prihod od međunarodnog turizma 1993. godine od gotovo 325 milijarda US\$; putovalo je u inozemstvo 495 milijuna ljudi¹, a njihov broj i dalje raste.

Sami Europljani ostvarili su 220 milijuna putovanja ili 2,1 milijarde turističkih noćenja.

Kad su to prirodni i društveni uvjeti omogućili, nastali su i drugi segmenti (selektivni) turizma, a u razvijenim obalnim područjima s puno otoka, uvala, kanala, kao nas, razvio se i nautički turizam.

U dubrovačkom kraju zna se da je 45% radne snage bilo zaposleno u turizmu i ugostiteljstvu, a gotovo je suvišno govoriti o tome što je ovaj rat napravio s obiteljskim proračunom kad nema turizma. No pomaci su tu, turizam će se s mirom i marketingom vraćati polako, pa tako i jedrilica, jahte, gliseri, jedrenjaci, i to sve južnije na našu obalu.

Oštećeni se hotelski kapaciteti i baze nautičkog turizma obnavljaju, a četrdesetak većih lučica na Jadranu ima oko 20 000 (u vezovima i prostoru za održavanje) mjesta, što znači bogatstvo i ozbiljnog partnera za milijune nautičara u Europi.

Potražnja za brodovima i mjestima u marinama bila je veća nego ponuda na našoj obali. To činjenica oprav-

* Mr. Mario Marušić, dipl. inž. pom.prometa
Turistička zajednica općine Dubrovnik, Dubrovnik

¹ Ugostiteljstvo i turizam, Konjunkturalne informacije, br1/2, 1994.

dava i razvojne planove, bijeg iz klasičnog turizma u aktivni, jahting, športski, ekološki itd. To su sve svjetski trendovi.

2. Nautički turizam

Stopa rasta nautičkog turizma višestruko je brža od klasičnoga² (boravišnog); uz jahting raste broj malih tvornica za proizvodnju športskih i rekreativnih plovila. Raste i broj sve većih i atraktivnijih natjecanja s golemim novčanim nagradama, uz sponzorstvo svjetskih gigantata koji su našli interese u tome: Philips, Shell, NEC, Marlboro, Mobil Oil, Nikon, Volvo, Ford, IBM, naša INA itd. Zainteresiranost svjetskih ekonomskih divova nije slučajna; oni su investirali u marine, tvornice, brodogradilišta, opremu i žele kreirati još višu i ozbiljniju potražnju, da bi vratili medijsko i investicijsko ulaganje.

Fenomen boravka na moru, na brodu, na vezu, na jedrenju veoma je prisutan, tako da npr. danas gotovo svaki Švedanin ima svoju postelju na barci ili jahti, uz onaj u svom stanu i kući.

Ta navika koju su Europljani razvili do kulta "more i odmor" zahvatilo je cijeli razvijeni svijet.

Velike sredozemne turističke zemlje, kao Italija i Francuska, imaju danas velike flote jahta za odmor i razvijenu komercijalizaciju (iznajmljivanje s posadom ili bez nje, ovisno ima li gost potvrdu o osposobljenosti za upravljanje).

Nijemci drže oko 30 000 svojih jedrilica i jahta u Sredozemlju, koje im služe za četiri, pa čak i pet tjedna godišnjeg odmora, a ostali dio vremena iznajmljuju su prijateljima ili zainteresiranima uz naknadu.

Zbog takva interesa na tržištu, zbog velikog potencijala i razvijenosti naše obale s 1 185 otoka i otočića i zbog mogućeg brzog povratka uloženi novaca, te zbog 19 524 km kvadratnih hrvatskog jadranskog prostora (14 787 km² se odnosi na priobalni i otočki prostor, a ostalih 4 787 km² na kontinentalni dio). Radi ovih prirodnih resursa u nas se razmišlja o gradnji dodatnih kapaciteta, marina, servisnih zona za nautički turizam itd.

Taj oblik turizma se i najprije vraća u nas na prijeratne prihode.

3. Bitne karakteristike ponude

Zbog visoke stope povratka uloženog kapitala, više nego u klasičnom turizmu, mogućega još racionalnijeg gospodarenja, usavršavanja kadrova kroz tečajeve ili školovanja, zapošljavanja mladih stručnjaka i zbog privlačnosti za strana ulaganja, nautički je turizam jedan od strateških pravaca u razvoju hrvatskog turizma i hrvatskoga gospodarstva. Veći broj roba, u opskrbi marina i jahta, uključen je u svakidašnje funkcioniranje ove morske aktivnosti, donoseći time još jedan gospodarski fenomen: pojavljuju se proizvođači onih roba posebno zanimljivih samo nautičarima.

Danas je ponuda plovila iznimno široka i raznolika: od jedrilica od 5 do 6 m, sa 2 - 3 kreveta, do velikih krstaša (ACI No.1. veliki je krstaš od 25m, težak 27 tona, s gazom od 4,3 m).

Motorne jahte prisutne su s veličinom od 5, pa sve do 17 i 18 m, s posebnim konforom, koje primaju do 10-ak osoba u 3 do 4 kabine.

Nautička središta postaju i centri opće zabave, športskih aktivnosti, gastronomske ponude, prodaje suvenira i poklona, odjeće, hrane i pića, kongresne ponude, servisne ponude, itd. Očito je da se krug maritimne aktivnosti širi u nedogled, ovisno o organiziranosti marketinga i animatorskoj sposobnosti kadrova u lučicama.

Razvedenost obale, blizina tržišta (Austrija, Njemačka i Italija čine 80% nautičara u nas), agresivni marketing, prihvatljive cijene veza i radne snage — sigurno svrstavaju Hrvatsku među najprivlačnije ponuđače na području nautičkog turizma. Njemački i austrijski skiperi davaju prednost hrvatskoj obali pred svim drugim obalama u svijetu.

Upravo je poznato da, iako su se tisuće jahta i jedrilica prebacile s naše obale u Tursku i Grčku zbog grmljavine rata, tržište se nije preselilo tamo, popunjenost tih preseljenih jahta na nezadovoljavajućoj je razini. Dakle, i jaht-brokerima, i putničkim agentima, i jedrilničarima, i klubovima, svima će biti lakše kad shvate da mogu slobodno ploviti od Molunta do Savudrije.

4. Što raditi do 2000. godine

Do kraja 20. stoljeća u nas će biti period obnove i podizanja kvalitete turističke ponude. Posebno će biti to potrebno u Dalmaciji, koja je pretrpjela velika razaranja i udaljenija je od tržišta.

Prvo će trebati veoma precizno zaštititi stoljećima staru arhitekturu, povijesne spomenike i prirodni okoliš, a tek nakon toga slijedi faza novih investicija radi proširenja kapaciteta. Oni u svakom slučaju moraju biti kvalitetnije obrađeni uz novu tehnologiju i spremni za novu organizaciju.

Teško je govoriti o globalnim planovima obnove. Naše su regije različito pogođene ratom. Jedne su imale prognanike i izbjeglice već 3 do 4 godine, a druge su 2 do 3 godine stalno izložene napadajima i razaranju.

Pojavila se potreba mijenjanja pravca razvoja zbog promijenjenih uvjeta, kako ekonomskih i političkih, tako i vlasničkih. Neosporno je samo da su prirodni resursi, more i obala, ostali isti.

Prednosti koje nude naše marine i naš nautički turizam treba još snažnije iskoristiti u vremenu do kraja stoljeća, naglašavajući pozitivne marketinške čimbenike, kao što je cijena, ekologija, dobri vjetrovi, gastronomija, blizina glavnim tržištima itd.

Obalna razvedenost daje Hrvatskoj mogućnost gradnje još 20 000 vezova, a da se ne naruši priroda.

Rješenje leži u mogućnosti organiziranja malih marina na vanjskim otocima. To bi dalo priliku da se uvede red i čistoća na inače danas iznimno velikom broju divljih vežišta i lučica koje su ljeti prepune glisera, brodica i jahta. To također znači naplaćivanje veza što daje

² Promet u klasičnom turizmu raste 2,7 do 3% godišnje dok u nautičkom turizmu raste od 13 do 15%

ekonomski efekt, pruža priliku da se uvede red i očuva okoliš. To, konačno, znači zapošljavanje i život na otocima hrvatskog Jadrana. Te marine nazvane satelitskima, od 50 do 100 vezova, zastupljene su posebno na švedskom arhipelagu. One su jednostavno uređene, zaštićene i čiste. Dovoljno je posjetiti Pomenu ili Polače na Mljetu, Lastovo ili Paklene otoke pored Hvara za vrijeme ljeta, i svatko će shvatiti o čemu je riječ.

Svakako, u ovom segmentu turizma mora se posebno voditi računa o skladu između iskorištavanja prirodnih resursa i zaštite okoliša, da se ne dogode novi Trogiri, Omiši, Kvarneri, Kaštela, Bakar itd. Turizam kao najveći korisnik prirode mora ozbiljno razmišljati o ekologiji i mora postati promotor zaštite okoliša.

Problem servisiranja i rezervnih dijelova može se kvalitetno riješiti otvaranjem zajedničkih poduzeća sa stranim partnerima za servisiranje jahta, a i marina. To nova zakonska regulativa predviđa, a privatna će poduzeća tu naći svoju šansu i interes. Ovo razmišljanje sugerira da se na našem moru mogu i dalje graditi lučice, ali strogo kontrolirano, jer je to jedan od prebrzo rastućih turističkih razvojnih pravaca. Naša država ima, posebno na otocima, goleme rezerve za razvoj turizma, i to treba iskoristiti u širenju ponude kako bi se receptivna ponuda raširila na što veći prostor.

Valja, naime, ubuduće izbjeći koncentraciju 10-ak turističkih odredišta na uskom području, tj. stisku koja je u Istri stvorena na 50 km obale (Umag - Novi grad - Poreč - Vrsar - Rovinj - Pula - Medulin - Rabac). To je zapravo primjer prebrzog i neprilichnog turističkog razvoja.

Na otocima bi paralelno s malim marinama rasla i druga gospodarska aktivnost komplementarna nautičkom turizmu.

5. Problem kadrova za nautički turizam

Danas već ima oko 4 000 djelatnika sezonskih i stalnih, koji rade u 40-ak marina i organiziranih luka za prihvat jahta i jedrilica na hrvatskom Jadranu. Oni su došli na radna mjesta bez posebne izobrazbe za tu vrstu gospodarenja. Tako je zapravo otkriven nautički turizam, koristeći se blagodatima prirode i klime, ali je ostao i "otkriven" što se tiče adekvatnih stručnih kadrova. Takvo stanje, ako se postupno ne prevlada, bit će kočnica u njegovu razvoju.

Prateći zbivanja na turističkom tržištu, vidi se da je to najpropulzivnija gospodarska grana u Europi (uključivši transport, hotelijerstvo, ugostiteljstvo, touroperatorske i agencijske poslove, ostale aktivnosti iz turističke infrastrukture).

Prema svemu tome što se događa, turizam će biti u 2000. godini prva gospodarska grana u svijetu, kad će međunarodnih turista biti 650 milijuna a toliko isto i domaćih.

Da će se turizam razvijati uspješno, jamče i sve veći i sve kvalitetniji i komforniji transportni sustavi koji se grade u svijetu, sve više raznih turističkih odredišta, te sve više novaca i slobodnog vremena zbog poboljšanja radnih uvjeta, kompjutorizacije i robotike u proizvodnji.

Shodno gornjemu zaključiti je da će se i nautički turizam, kao jedan od segmenata turizma bolje potrošne klijentele, razvijati po normalnoj stopi, pa i brže u odnosu prema međunarodnom turizmu.

Samo Italija i Francuska imaju danas više od 600 000 plovnih objekata za rekreaciju i komercijalizaciju. Više zemalja Sredozemlja intenzivno gradi jedrenjake, motorne jahte, glisere, luke, marine, privatne centre za jahte i motornjake, nautičke servisne zone, a također i ostale komplementarne objekte potrebne za promidžbu ovog oblika pomorske djelatnosti. U SAD-u danas ima oko 11 milijuna plovnih jedinica u oko 10 000 marina i jaht-klubova, a Švedska ima 6 i pol milijuna postelja na svojim jahtama i brodicama. Zbog takve konjunktura i u nas postoje planovi za još intenzivniju gradnju dodatnih marina i vezova, osobito u sjevernom i srednjodalmatinskom području.

Potražnja je veća od ponude, a ostvarene stope rasta u ovom dijelu pomorskog i turističkog gospodarstva daleko su iznad stopa klasičnog turizma, tj. turizma godišnjih - boravišnih odmora.

Pod pretpostavkom da će se takav trend nastaviti (a i turisti sve više bježe od klasičnog turizma), ali i uz pretpostavku dobre organizacije lučica, uspješnih poslovnih poteza menadžera u ovoj privrednoj grani, valja zaključiti da u nautički turizam treba investirati.

Da bi te tri pretpostavke bile zadovoljene potrebni su stručni ljudi, a danas nema na Jadranu ni u Hrvatskoj institucije koja odgaja i školuje ovaj profil stručnjaka, nema institucije koja studiozno prati ovaj oblik turizma; jednostavno, nautički se turizam razvijao po inerciji, sposobnošću pojedinaca i oponašanjem susjeda. Izgradili su se vrijedni objekti, oni daju efekte. Ali, pitanje je koliko bi oni više davali da postoje specijalizirani kadrovi, školovani za takvo poslovanje.

6. Osnova projekta

Ovaj materijal u razmatranju nastao je kao rezultat intenzivnih konzultacija i dogovaranja s djelatnicima Pomorskog fakulteta Dubrovnik, ACI Marine Dubrovnik, Atlasova odjela za nautiku i posjeta nautičkim sajmovima, te i analizom ponude kroz kataloge iz Europe i, konačno, kroz osobno iskustvo organizatora putovanja iz Skandinavije.

Predlaže se da kao osnova projekta izobrazbe kadrova za upravljanje u nautičkom turizmu posluži stručni materijal pribavljen iz Velike Britanije (*Southampton's full time course for yacht and marine industries management*, 1993-94) i iz SAD-a (*Main maritime academic program*, 1994). Iz SAD-a također je pribavljen okvirni program za obrazovanje takvih kadrova na njihovoj istočnoj obali, a koji su najčešće dvo ili trogodišnji studiji. Svi su ti programi vrlo prihvatljivi za nas, i ako dode do organizacije ovakvog studija na jednom od naših visokih učilišta, to će dobro poslužiti kao pilot program. Budući da na Jadranu nema mogućnosti usporedbe, daljnji razvoj ovakvog studija ovisit će o vlastitom iskustvu i postignutim rezultatima.

Ali, ovakav brz turistički rast, uvjeti poslovanja na svjetskom turističkom i posebno nautičkom tržištu, su-

rova konkurencija, međuzavisnost turizma s ostalim gospodarskim granama zahtijevaju od novih kadrova u turizmu znatno šire poznavanja problema. K tome, valja imati već spremne kadrove za tu borbu na tržištu. Jednostavno, konkurencija je valjak ispred kojega se treba brzo kretati i biti inovator, inače se biva pregažen.

Prema već spomenutim prikupljenim materijalima izobrazbe kadrova vezanih za aktivnosti uz more uvijek je vidno specifično u odnosu na druge obrazovne profile i ono je dobro riješeno kroz veleučilišta (politehnike).

Kadrovi koji danas izlaze iz naših visokih pomorskih učilišta pokazali su se spremnijima od ostalih za rješavanje konfliktnih situacija. To im je omogućila komunikacija sa svijetom, napredak tehnologije, primjena informatike i priroda njihove struke koja je uvijek u međunarodnoj tržišnoj konkurenciji.

Iskustva s komercijalizacijom jahta i upravljanjem marinama nije nitko u nas imao. Pa ipak, dobar su posao obavili i danas obavljaju baš kadrovi regrutirani među časnicima trgovačke mornarice i među ekonomistima trgovačkog i turističkog smjera. Na temelju tih iskustava čini se najpogodnijim ovakvu izobrazbu organizirati pri veleučilištima koja u svojoj osnovi imaju pomorske znanosti (*marine sciences*) u najširem smislu toga pojma.

Takav jedan studij mogao bi, prema prikupljenom (pretežito tuđem) iskustvu, izgledati ovako:

Na studiju se studenti obrazuju modularno u tri stupnja. Svaki stupanj obuhvaća jednu studijsku godinu. U prvoj se godini student obrazuje za obalnu navigaciju i poznavanje brodicica, u drugoj za odobalnu navigaciju i (tehnološko) upravljanje brodicama i lučicama, a u trećoj za (komercijalno) poslovanje brodicama i lučicama. Stupnjevi se ne mogu preskakati. Student sam bira razinu naobrazbe, a može uvijek nižu razinu nadopuniti višom. Studij obuhvaća i potreban broj sati navigacije pod jedrima i s motorom, kako bi se dobilo ovlaštenje za skipera, što je i uvjet za diplomu.

7. ZAKLJUČAK

Kad se promatra nautički turizam kao cjelina, onda su najbitniji čimbenici: jahte ili flota, luke, marine ili lučice, korisnici i pružatelji usluga i organizacija te funkcioniranje marine s kadrovima. Osim tih postoje i desetci popratnih čimbenika.

Nautički turizam stvara navike i za ostale aktivnosti na moru, pa se tako usporedno razvijaju i druge dosad nespomenute aktivnosti: športovi na vodi, letovi ponad vode, kupališne rekreacije, kružna putovanja, priredbe na moru, ronjenje, zabave i večernji ugodaji na moru itd.

Uz dužno poštivanje prema iznimkama i poslu koji je dosad napravljen u skromnim uvjetima, neće biti moguće dalje razvijati ovu granu bez posebno obrazovanih stručnih kadrova i bez posebnih obrazovnih programa za ovaj profil stručnjaka.

LITERATURA

1. Anton Simović, *Brodarenje*
2. Vlatko Jadrešić, *Nautički turizam*
3. Main Maritime Academic Program, 1986., 1990
4. *SAILING AND TOURIST ACTIVITIES*, Secretary of Turisam - Spain, 1990.
5. *SAUTHAMPTONS' FULL TIME COURSE FOR YACHT AND MARINE INDUSTRIES MANAGEMENT*
6. UT, konjunkturane informacije, izdanja 1994.
7. TTG - Travel and Trade Gazette, London, izdanja veljača 1994.

NAUTICAL TOURISM OF CROATIA

The development in the period up to 2000 and the model of the education of the professionals for nautical tourism.

Summary

There's scarce literature in Croatia dealing with the complexity of the nautical tourism educating these professionals and thus the opening of the studies for nautical tourism at Maritime and Economy Faculty would be encouraged. I consider Dubrovnik to be the most adequate place for that because since 1989 the studies for nautical tourism have been developed and this subject is treated partially by the subjects at both Maritime and Economy Faculty.

Bearing in mind all the above mentioned the problem of the slower development of the nautical tourism is due to the deficiency of the professionals for the management of the marinas and yachts at the Adriatic. The first part of this paper has given us the possible view of the development up to 2000, especially the possibility of the development of the islands by means of the nautical tourism and the management of this type of economy.

The second part is the suggested model of education based on english - american practice of the high schools for seafaring and it could be co-ordinated with our practice and needs.

The aim of this paper is to prepare young professionals who will meet the needs of this ever growing branch of economy.

The part of the already employed professionals are expected to be motivated for the attendance at these lectures but the new students, future marine managers, skippers etc. are reckoned with, too.