

# Doprinos međunarodnog nautičkog turizma ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji

UDK 338.2:338.48+629.125(497.1)

## 1. Uvod

U poslijeratnom razdoblju, a naročito u zadnja dva desetljeća nautički je turizam doživio snažan razvoj. Taj razvoj bio je nazočan ne samo u Evropi i Sredozemlju, nego i u Americi i Australiji, pa čak i u Oceaniji i Aziji. Međutim, u Jugoslaviji je ovaj oblik turizma startao tek sedamdesetih godina, za razliku od »klasičnog« inozemnog turizma koji postoji čitavo stoljeće.

U razdoblju od 1960. do danas, dakle u zadnjih dvadeset i pet godina, turizam je u Jugoslaviji doživio golemi razvoj kakav nije zabilježila niti jedna privredna grana ni djelatnost. Analizom turističkog prometa, ugostiteljsko-turističkih kapaciteta, zaposlenosti u turističkoj privredi, društvenog proizvoda i navodnog dohotka ove privrede, te dinarskog i deviznog priliva, najbolje se ilustrira njegov rast, razvoj i značenje za zemlju. Budući je ovo značenje ogromno, nelogično je da mu do sada (1955 — 1985), a ovo se odnosi napose na zadnja dva protekla srednjoročna razdoblja (1976 — 1980. i 1981 — 1985) nije pridavala veća pažnja, niti se na njega i njegov doprinos ekonomskoj stabilizaciji u zemlji stavljao veći naglasak.

Ta činjenica krajnje je zabrinjavajuća jer ne postoji niti jedna djelatnost koja ostvaruje tako visoke ekonomske efekte, (a koja u cijenu koštanja i društveni proizvod ugrađuje tako visok stupanj živog rada — ugostiteljsko-turistička marža) dinarske, a napose devizne, priljeve od »tihog« izvoza roba i usluga a da iste i ne pređu državnu granicu i koje ne podliježu tako golemom administriranju kao što je to s proizvodima u robnom izvozu i sl. Osim toga, turistička djelatnost objedinjava skoro sve privredne djelatnosti pa čak i društvene i sve druge izvanekonomske aktivnosti koje u prezentaciji svojih roba i usluga na turističkom tržištu, tj. pred turistom kao potrošačem nalaze svoje ekonomske i druge koristi. Zato je pomalo nerazumljivo zašto svim tim djelatnostima ne dati prioritet i ne objedinjavati ih u stvarne, a ne samo deklarativne, nosioce ekonomskog razvoja zemlje i njenih regija, jer je i više nego jasno da turizam može dati golemi doprinos ekonomskoj stabilizaciji zemlje, platnoj bilanci te razvoju svih drugih djelatnosti.

Međunarodni nautički, naročito pomorski, turizam može dati značajan doprinos cjelokupnoj turističkoj privredi zemlje, a napose njene Jadranske makroregije a samim time dobrano se uključivati na polju ekonomske stabilizacije.

2. Dosadašnji razvoj međunarodnog nautičkog turizma na jugoslavenskom Jadranu

Pojava nautičkog turizma poslijeratni je fe-

nomen, koji je značajno izmijenio fizionomiju suvremenog svjetskog turizma. U sve više rastućoj međunarodnoj konkurenciji nautički je turizam jedna od značajnih perspektiva turističke privrede Jugoslavije.

Poznato je da je pomorski nautički turizam u Americi započeo prije drugog svjetskog rata. U Evropi je startao tek pedesetih godina, dok je u Jugoslaviji započeo, vrlo skromno i bojažljivo, tek krajem šezdesetih godina. Tada je na jadranskoj jugoslavenskoj obali bilo nekoliko nautičkih lučica (marina) s jedva 150 vezova, a promet turističkih plovila iznosio je svega nekoliko tisuća. Međutim, već 1972. jugoslavenska morsku obalu posjetilo je 16.000 nautičkih plovih jedinica.<sup>1</sup> Od tada promet raste. Tako je 1978. u SFRJ registrirano 9 marina (u SRH 8) u 1983. ih je 19 (u SRH 17).

Razvoj ovog oblika turizma kretao se na žalost, stihijski, zbog ogromne potražnje i naglog vala nautičkih turista koji je sedamdesetih godina zapljusnuo Jadransko more i njegove obale. Početkom osamdesetih promet je utrostručen, ali samo zahvaljujući atraktivnosti Jadrana. To znači da plansko-razvojnog i organiziranog usmjeravanja ponude i prihvaćanja inozemne tražnje nije bilo. Uzroke tome treba tražiti u objektivnim okolnostima, ali i u subjektivnim razlozima.

Objektivni faktori dosadašnjega nerazvijenog nautičkog turizma u Jugoslaviji su:

1. nerazvijena i neizgrađena materijalna osnova za razvoj nautičkog turizma u zemlji a napose na Jadranu,
2. relativna ograničenost dosadašnjeg nautičko-turističkog prometa.

Subjektivni faktori dosadašnjeg nerazvijenog nautičkog turizma u Jugoslaviji su:

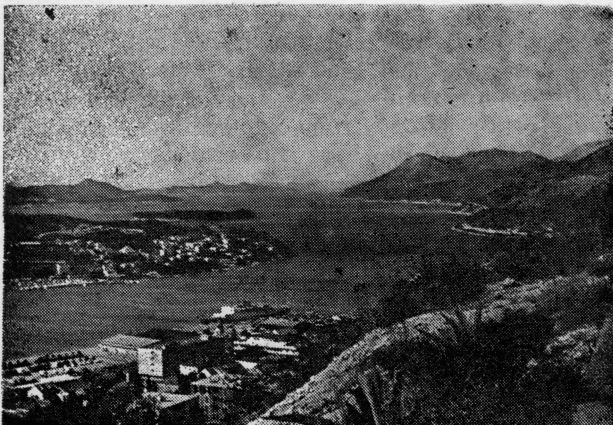
1. nedostatak »sluha« za ovaj oblik turizma od strane društveno-političkih zajednica i organizacija, državnih i republičkih organa, a napose privrednih organizacija,
2. nedostatak svih oblika organizacija u nautičkom turizmu,
3. nedostatak društveno-ekonomskog dugoročnog planiranja i razvoja nautičkog turizma u zemlji, a napose na Jadranu,
4. nedostatak kadrova i stručnjaka za nautički turizam i njegov razvoj, a napose nepostojanje inicijative za njegov razvoj.<sup>2</sup>

Već smo naveli da je 1962. jugoslavenski Jadran posjetilo 2.000 nautičkih plovila inozemnih turista, 1972. preko 16.000 plovila, a 1982. g. ukupno 47.300 nautičkih inozemnih plovih jedinica,<sup>3</sup> dok za 1986. procjenjujemo da je bio promet plovila 60.000 jedinica.

Nautičari koji su doplovili na jadranski Jadran bili su iz dvadeset osam različitih zemalja, ali uglavnom evropskih (najviše nautičara dolazi iz SR Njemačke — oko 50% svih). Ono što je bitno istaći to je da jadranske jugoslavenske obale posjećuju manji i srednji plovni objekti (od 100 — 150 nrt po jednom plovilu prosječno). Oko 45 — 50% (prosječno od 1975 — 80) svih nautičkih plovila koja dolaze na jugoslavensku morskiju obalu pristižu morskim putem, a oko 50 — 55% kopnenim putem.<sup>4</sup> Plovila koja dopijevaju na more kopnenim putem uglavnom su manje tonaže (čamci oko 50 nrt u prosjeku), dok su veće tonaže (preko 100 nrt) uglavnom plovila koja pristižu na jugoslavensku obalu morskim putem. Dok morskim putem plovila stižu najviše s talijanske obale (čak i do 80% godišnje), kopnenim putem čamci stižu iz zemalja Srednje Evrope, a manjim dijelom iz Nizozemske, Francuske i skandinavskih zemalja.

U razdoblju 1962 — 1982. nautički turistički promet u Jugoslaviji rastao je po prosječnoj stopi od 14% godišnje, od 1965. do 1975. 17,5%, a od 1975 — 1985. 20,3% godišnje, te od 1965 — 1985. po stopi od 16%. Njegov udjel u ukupnom inozemnom nautičkom prometu Evrope iznosio je 1972. svega 0,5%, 1982. 0,8% a za 1985. se procjenjuje na 1% plovnog parka Evrope, odnosno 2% i 3% ukupnog broja nautičkog plovnog parka (plovnih jedinica) Sredozemlja za navedene godine ili pak 5% (1972), tj. 6% (1982), tj. 7% (1985) ukupnog broja nautičkih plovila koja imaju svoje stalne baze (marine-zimovnjake) na talijanskoj obali Jadrana.<sup>5</sup>

Prema tome, ovi podaci govore, mada ne o nekom značajnijem udjelu u nautičkom turističkom prometu Evrope i Sredozemlja, o stanovitom rastu ovog oblika turističkog prometa u Jugoslaviji. Tako danas (1986) na jugoslavenskoj jadranskoj obali postoji 37 nautičkih luka i lučica s preko 8.500 vezova. Modernih ili suvremenih marina je do osnivanja »ACY« — radne organizacije za nautički turizam sa sjedištem u Opatiji, tj. do izgradnje njenih 17 lučica na Jadranu u toku 1984 — 85. godine, bilo svega nekoliko (Punat sa 1.000 vezova, Portorož sa 570 vezova, Betina-Hramina sa 430 vezova i Dubrovnik sa 870 vezova). Ostalo su bile pruručne



lučice koje posjeduju ispod 200 pa čak i ispod 100 vezova. Tek izgradnjom lanca marina »ACY« kluba kapaciteti nautičkih luka povećani su za blizu 3.500 vezova. Dok je 1983. (prije osnivanja »ACY« kluba) bilo svega 4.727 vezova (prema publikaciji Marine Jugoslavije, dok je prema SGJ = 4.212 vezova), danas tri godine potom njihov broj je za 80% veći.<sup>6</sup>

Promatrajući regionalno, može se zaključiti da najviše marina i vezova posjeduje SR Hrvatska. To je i logično s obzirom da posjeduju i najveći dio jadranske obale pa je najviše marina imala i prije osnivanja »ACY« kluba npr. 1983. 16 marina od ukupno 19 s 4.136 vezova u moru i na kopnu ili 87% svih vezova jadranskih marina Jugoslavije, dok je SR Slovenija posjedovala 3 sa 591 vezom što čini 13% svih vezova na Jadranu. Zabrinjava činjenica da SR Crna Gora ne posjeduje nijednu suvremenu nautičku luku i pored izvanrednih pogodnosti za njihovo otvaranje (Boka, Budva, Ulcinj...) već samo nekakve lučice i vezove (»mandrač« za čamce i manje jedrilice.<sup>7</sup> Međutim, započela je njihova izgradnja.

3. Dosadašnji doprinos međunarodnog nautičkog turizma ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji

Da bismo potvrdili činjenicu da nautički pomorski, dakle međunarodni nautički turizam donosi značajne gospodarske koristi doprinoseći tako ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji, navest ćemo neke podatke i pokazatelje o potrošnji nautičara i deviznom prilivu što ga ovaj oblik turizma ostvaruje.

Godišnja ukupna potrošnja inozemnih nautičkih turista u Jugoslaviji kreće se zadnjih godina (od 1976 — 1986) od 20 do 60 milijuna dolara što iznosi od 4 — 8% ukupnoga jadranskog deviznog priliva zemlje od ukupnog inozemnog turizma (od 700 — 1.000 milijuna USA dolara). Međutim, promatrajući ukupni prihodi od nautičkog turizma na čitavom Sredozemlju uočava se da Jugoslavija sudjeluje u njemu s manje od 5% u zadnjih pet godina ili sa manje od 3% do 1980.<sup>8</sup>

Iako su ovi podaci skromni, ne treba ih za nemarivati jer je jugoslavenski nautički (pomorski) turizam u međunarodnim okvirima tek u povoju. Iz godine u godinu raste promet nautičkih turista i njihov interes za jugoslavensku morskiju obalu, što nedvojbeno otvara široku perspektivu razvoja jadranskom nautičkom turizmu. Inozemni nautičari, napose oni iz Srednje Evrope izričito naglašavaju da je jugoslavenski dio Jadrana najatraktivniji,<sup>9</sup> pa i najbliži u odnosu na Egejsko, Jonsko i Sredozemno more. Ta činjenica ide u prilog razvoju nautičkog turizma na Jadranu i podizanju njegove konkurentnosti na približni nivo sredozemnome.

Ako uzmemo u obzir da se na jednom nautičkom plovilu koje dolazi na Jadran nalazi prosječno 4 — 5 osoba i to pomnožimo brojem ulaza (prometom plovila) u određenoj godini, te prosječnom potrošnjom nautičkog turista u jed

nom danu dobivamo:

— godine 1972. od nautičkog je turizma na jugoslavenskom Jadranu ostvareno oko 200.000.000 dinara ili 12.000.000 dolara (po tekućim cijenama i tadašnjem tečaju),

— godine 1977. od nautičkog je turizma na jugoslavenskom Jadranu ostvareno oko 700.000.000 dinara ili 26.000.000 dolara (po tekućim cijenama i tadašnjem tečaju SIV),

— godine 1982. od nautičkog je turizma na jugoslavenskom Jadranu ostvareno oko 2.400.000.000 dinara ili 60.000.000 dolara (po tekućim cijenama i tadašnjem tečaju SIV)

— godine 1986. procjenjujemo da je od nautičkog turizma na Jadranu ostvareno oko 29.000.000.000 din. ili 110.000.000 dolara<sup>10</sup> (po tekućim cijenama i tadašnjem tečaju SIV)

Nautički turist, poznato je, ima veće platežne i potrošne mogućnosti od klasičnog turista. On traži selektivniju ponudu, hirovite je potražnje i potrošnje, te traži raznovrsne usluge. Međutim, analizirajući njihovu potrošnju na Jadranu i anketirajući nautičare utvrđeno je da isti kao potrošači nisu 2 — 3 ili više puta »jači« od klasičnog turista.<sup>11</sup> Za razliku od ostalih mediteranskih zemalja gdje troše oko 3 puta više nautičari na jugoslavenskom Jadranu troše koliko i klasični (neki čak i manje) turisti, a samo određeni segmenti nautičkih turista do dva puta više. Zapravo radi se o nautičarima koji noće i hrane se na svojim plovilima (tzv. jachtin turisti) i nautičarima koji noće i hrane se u smještajnim kapacitetima. Krstareći Jadranom inozemni nautičari u prosjeku borave petnaestak dana. Prvi su 1984. imali dnevnu potrošnju per capita oko 14\$ ili 1.750 dinara, a ovi drugi oko 33\$ ili 4.000 dinara, tj. čak 2,3 puta više (1\$ = 124,80 dinara).

To znači da su međunarodni nautičari — posjetioci Jadrana različite potrošne moći i imovnog te socijalnog statusa — od najviših do najnižih slojeva. Ipak prevladavaju oni skromniji, obiteljski ili nautičari u manjim plovilima koji nisu veliki potrošači i koji čak donose sobom veći dio namirnica i dr. U 1986. su ti »prosjezni« nautički turisti na Jadranu trošili dnevno oko 25 dolara per capita, što znači da su isti ostvarili devizni priliv od preko 110.000.000 \$ (60.000 inozemnih plovila x 5 osoba po plovilu = 300.000 turista x 25 x 15 dana = 112.500.000 \$). Ovako značajan turistički promet i ostvareni devizni priliv osjetno doprinosi ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji.

4. Potražnja u međunarodnom nautičkom turizmu i njeni elementi s aspekta mogućeg ekonomskog ponašanja turista — potencijalne jugoslavenske klijentele

Turistička potražnja i turistička potrošnja su ne samo bitne ekonomske kategorije nego i dominirajući faktori turističkog razvoja. Činjenica je da Jugoslavija ne bi mogla razvijati receptivni turizam, kao ni druge vidove turizma, da ne postoji snažan interes za njih u obliku realne turističke potražnje.<sup>12</sup>

Potražnjom na ukupnom nautičkom tržištu, a napose pomorskom nautičkom tržištu, smatramo onu količinu turističkih dobara — robe i usluga, koju su turisti voljni nabaviti za potrebe boravka, plovidbe — krstarenja i održavanja plovnog objekta.<sup>13</sup> Svakako, gore navedena nabavka realizira se uz određeni nivo cijena, odnosno uz određeni devizni tečaj.

Ono što je od izuzetnog značenja za turistički razvoj je i samo istraživanje turističke potražnje, budući ista alimentira inozemni i domaći turizam. Da bismo utvrdili ukupnu količinu dobara koju su nautički turisti voljni nabaviti, odnosno novca koji su voljni potrošiti, nužno je postupno istraživanje nosilaca potražnje. Tu su bitni elementi istraživanja:

1. broj i struktura nosilaca potražnje, 2. količina dohotka koji su nautički turisti voljni izdvojiti za turističku potrošnju, 3. uvjeti pod kojima bi isti obavljali potrošnju, 4. vrst boravka nautičkog turista (plovidba, stacioniranje na kratko, zimovanje ili cjelogodišnje održavanje plovnog objekta i sl.).

I kod nautičkog turizma također susrećemo kategorije idealne, potencijalne i realne potražnje. Najbitnije je istraživanje realne potražnje, štoviše, i samim time što se projekcija razvoja realne potražnje mora temeljiti na transformiranju potencijalne u realnu potražnju. Prema tome, treba razlikovati istraživanja faktora koji će utjecati da se potencijalna, kao i dio idealne potražnje, transformira u realnu potražnju u budućnosti.

U nautičkom turizmu realnu turističku potražnju valja istraživati sistematiziranu u dva osnovna područja i to:

1. karakteristike turista u nautičkom pomorskom prometu i

2. smještajne, razonodne, opskrbne, tehničke i ostale potrebe za turističkim dobrima i uslugama plovila i samih nautičkih turista.

Samo zadovoljavanje turističkih potreba pretpostavlja određenu potrošnju dobara i usluga. Ova dva područja ili grupe istraživanja međusobno su uvjetovane te se isprepliću. Postojanje odgovarajućih uvjeta — turističkih dobara i usluga radi zadovoljavanja potreba turista i plovila, pretpostavka je razvoja nautičkog turis-



tičkog prometa. Nautički turisti imaju niz specifičnih potreba, za razliku od drugih turista a napose od klasičnog turista, a koje, opet, proizlaze iz načina provođenja odmora, odnosno korištenja saobraćajnog sredstva.<sup>14</sup>

Nosioci turističke potražnje — turisti u nautičkom prometu vrlo su heterogeni u pogledu fizičkih, nacionalnih, socijalnih, kulturnih, a napose ekonomskih karakteristika. Budući su nosioci turističke potražnje nosioci potreba, »odnosno osobe koje su potencijalni ili stvarni kupci dobara i usluga«<sup>15</sup> logično je da imaju svoje karakteristike u pogledu upotrebe saobraćajnih ili prijevoznih sredstava, objekata za smještaj, zatim karakteristike organizacije putovanja (putem posrednika ili bez njega — individualno, itd.), vremenskih i prostornih distribucija i disperzija, kao i mnoge druge karakteristike koje je neophodno istraživati. Neophodno, jer te karakteristike, nakon njihove kompletne analize, omogućavaju donošenje odgovarajućeg suda i zaključka o motivima dolaska nautičkih turista tj. motivima nastanka potražnje, te o zahtjevima stvarne potražnje u pogledu količine i kakvoće potrebnih turističkih dobara i usluga. Ovo je naročito bitno za razvoj pomorskog nautičkog turizma u Jugoslaviji, čiji je uvjet istraživanje potražnje u njemu.

Osnovni elementi nautičke turističke potražnje odnose se na ovih desetak karakteristika ili osobina turista:

1. fizičke karakteristike nautičkih turista (starost, spol...),
2. nacionalni sastav nautičkih turista (prema zemlji porijekla),
3. socijalni sastav (najčešće su podjele prema zanimanjima),
4. kulturno-povijesne motive i potrebe (ovdje su manje bitni),
5. oblike nautičkog turističkog prometa vezane za turiste i njihova plovila (tu bi podjela išla na 1. turiste na individualnom krstarenju, 2. turiste na krstarenjima većim plovilima, 3. turisti koji nisu nautičari ali se povremeno uključuju u nautički turistički promet i slične podjele),
6. razlikovanje nautičkih turista prema objektima smještaja koje koriste prilikom boravka (u svome plovilu, na brodu, hotelu, botelu, domaćoj radinosti itd.),
7. organizaciju putovanja u nautičkom turizmu (individualna putovanja koja su češća te grupna krstarenja većim plovilima),
8. ekonomsku strukturu turističke potražnje koja je vrlo bitna i uvjetuje druge strukturne odnose u potražnji, a odnosi se na: istraživanje potrošnje prema strukturnim karakteristikama potražnje i istraživanje ekonomskih tj. platežnih mogućnosti stanovništva i regija (zemalja) odakle dolaze (po porijeklu),
9. motivacione karakteristike turističke potražnje (kao što su rekreacija, rasonoda, gastronomija, piće, upoznavanja, doživljaji),

10. neravnomjernu i neujednačenu vremensku i prostornu distribuciju i disperziju nautičkog turističkog prometa (tako je pomorski nautički turizam kao i sav »vodeni« turizam sezonskog karaktera te i istraživanja treba ovdje vršiti u ljetnoj sezoni, dok se prostorno dijeli na promena morima, rijekama, jezerima...),

11. elastičnost potražnje u nautičkom turizmu vezano na dohodak i osobna primanja potencijalne i realne klijentele, cijene i druge elemente turističke ponude.

Ovisno o veličini i tehničkim osobinama plovnog objekta u nautičkom turističkom prometu mogu se razlikovati ove vrste plovila:

1. putnički plovni objekti, gdje opet, razlikujemo: brodove za krstarenja, trajekte, vodokradice, na plovila, lubdjelice, overcraft i sl.,

2. jahte, koje se prema veličini mogu dijeliti u brojne grupe,

3. vikend i sportski čamci koji su najmanje plovni objekti, te samim time i najbrojniji, kako na moru tako i na svim vodama, a mogu se razvrstavati u više grupa i podgrupa.<sup>16</sup>

Što se tiče opremljenosti samih plovila za putnike ista može biti za više namjena kao što je: opremljenost za prehranjivanje, opremljenost za noćenje i opremljenost za rasonodu.<sup>17</sup>

Zatim plovila mogu biti dovezena kopnom ili pristigla morem.<sup>18</sup>

Osim fizičko-tehničkih karakteristika plovni objekata u nautičkom je turizmu potrebno istraživati i strukturu dobara i usluga koje pojedine kategorije plovila traže ili zahtijevaju.

5. Funkcioniranje organizacije kao sistema u međunarodnom nautičkom turizmu Jugoslavije

Organizacija je složen pojam jer se sastoji od kompleksom odnosa »koji su uplivisani mnogim pojavama i faktorima.«<sup>19</sup> Mišljenja smo da nautičkom turizmu Jugoslavije, posebno u međunarodnom pomorskom nautičkom turizmu, treba prilaziti s aspekta organizacije kao sistema. Otkrivenje organizacije kao sistema tretira organizaciju »kao ostvaren sistem koji sadrži određene dijelove,« koji su, u stvari, »podsistemi organizacije,« među kojima postoje neposredne i posredne veze neophodne za ostvarivanje »složene funkcija, zadataka i postupaka.«<sup>20</sup> Pretpostavka ovakvog koncepta je osiguranje totalne primjene u realnoj praksi s egzistiranjem više razina organizacije odnosno funkcioniranja organizacije. Zato je ovakav koncept optimalan za rukovođenje, upravljanje i analiziranje, kao i za razvoj i unapređivanje poslovanja i organizacije radom primjenom suvremene tehnike.

Smatramo da najprije treba staviti pretpostavke i uvjete za uvođenje, izgradnju a zatim funkcioniranje organizacije kao sistema u nautičkom turizmu kao podsistemu turističke i ukupne privrede Jugoslavije. To znači da kompletnu nautičku turističku ponudu u zemlji, a napose na Jadranu, treba razvijati kao sistem u cjelosti i nikako po dijelovima i regijama.<sup>22</sup>

Jedinstveni sistem nautičkog turizma Jugoslavije bio bi tako podsistem primorskog (ja

ranskog) i ukupnog turizma zemlje, te svjetskog (međunarodnog) nautičkog turizma kao sistema višeg reda. Ovako zamišljen složeni sistem funkcionirao bi u svim svojim dijelovima u Jugoslaviji, a sastojao bi se od tri osnovna globalna pod-sistema:

1. prostornog sistema kojeg sačinjavaju jugoslavenske i jadranske regije kao dijelovi jedinstvenog nautičko-turističkog područja,

2. ekonomskog sistema koji sačinjavaju sve privredne djelatnosti u zemlji koje se moraju uključiti u veliki ekonomski sistem turizma,

3. političko-pravno-funkcionalni sistem neopodan za funkcioniranje nautičkog međunarodnog turizma Jugoslavije kao sistema.

Prostorni sistem čini kostur nautičkog turizma kao sistema, a sačinjavali bi ga regionalno-područni podsystemi (Sjeverni Jadran, Srednji Jadran, Južni Jadran u jadranskoj makroregiji odnosno pomorski nautički turizam i kontinentalni (riječno - jezersko - kanalski) s šireg aspekta zemlje gledano, koji se, opet, sastoje iz užih područja.

Ekonomski sistem čine mnoge privredne djelatnosti koje omogućavaju egzistiranje turizma (brodograđevna industrija, usluge tehničkog servisiranja plovila, čuvanja istih u marinama i lukama, lučke djelatnosti i usluge brodarenja, ugostiteljstvo i turizam, cjelokupna, a napose maloprodajna trgovina, opskrba plovila, saobraćajne usluge, usluge informiranja, sportsko-zabavne djelatnosti, kulturno-umjetničke djelatnosti kao i mnoge druge djelatnosti.

Političko-pravno-funkcionalni sistem čine ovi sistemi odnosno podsystemi: upravljanja, rukovođenja, sigurnosti plovidbe, ONO i DSZ, te informiranja na moru i kopnu, vanjskotrgovinski sistem, devizni, carinski, monetarni, kreditni, sistem kobotaže (obalne plovidbe), sistem odgajanja i osposobljavanja nautičkih turista, sistem itinerera, takmičenja... Za razliku od prva dva sistema ovaj predstavlja njihovu nadgradnju dok oni čine suštinu nautičko-turističke ponude. Dakle, treći sistem pretpostavka je funkcioniranja prva dva sistema, ali sva tri čine logičnu sistemsku cjelinu nautičkog turizma kao sistema. Ukoliko sva ova tri sistema nisu sistemsko-organizacijski i razvojno-marketinški postavljena i orijentirana neće doći ni do funkcioniranja čitavog sistema nautičkog turizma kao sistema jugoslavenske privrede.

Prema tome, uvođenjem ispravne organizacije kao sistema stvorile bi se realne pretpostavke i mogućnosti za postizanje cilja:<sup>23</sup> razvoj nautičkog turizma i ukupne turističke privrede zemlje s naglaskom na međunarodni turizam i njegov doprinos ostvarivanju ekonomske stabilizacije u Jugoslaviji.

6. Funkcioniranje informacijskog sistema u međunarodnom nautičkom turizmu Jugoslavije

Opstanak i razvoj svakog sistema ovisi o djelovanju internih i eksternih faktora ili utjecaja. Taj utjecaj vanjskih faktora na sistem ostvaruje se preko »uspostavljenih veza između

sistema i njegove sredine«,<sup>24</sup> a što omogućuju informatika i informacijski sistemi.

Ako cjelokupno društvo teorijski promatramo kao sistem, onda je informacijski sistem toga društva s mnoštvom ostalih podsystema i nižih međuzavisnih podsystema. Radi suvremenog razvoja nautičkog, posebno međunarodnog turizma u Jugoslaviji neophodno je izgrađivanje, funkcioniranje i razvijanje informacijskog sistema kao sastavnog dijela nautičkog turizma kao sistema.

Informacijski sistem u nautičkom turizmu Jugoslavije kao sistemu turističke privrede zemlje treba funkcionirati na organizacijsko-informacijskom principu veza i odnosa: okruženje — nautički turizam — okruženje. Informacije koje (u interakcijskoj sprezi između davaoca i korisnika usluga) bi morale da budu u optičaju, a koje bi pružala organizirana ponuda nautičkog turizma Jugoslavije, odnose se na ova područja:

1. informacije o izgradnji nautičkih centara i luka, njihovim uslugama i sl.

2. informacije o kapacitetima nautičkih centara i luka, njihovim uslugama i sl.

3. informacije o organiziranju krstarenja, o najmu brodova i plovila i korištenju istih

4. informacije o organiziranom korištenju ugostiteljsko-turističkih usluga

5. informacije o opskrbi brodova i opskrbi nautičkih turista na Jadranu

6. informacije o servisiranju i održavanju brodova, charter flote i plovila nautičara

7. informacije o konsignaciji i prodaji svih rezervnih dijelova i opreme

8. informacije o organiziranju službe sigurnosti plovidbe, zakonitosti i zaštite na moru

9. informacije o marketinškim aktivnostima te propagandi i promociji

10. informacije o organiziranju sportova na kopnu i vodi, jedriličarstvu, ribarenju i podvodnim aktivnostima

11. informacije o turističkim, posredničkim, mjenjačkim i komercijalnim poslovima.

12. informacije o ONO i DSZ na Jadranu i priobalnom području (samo javne)

13. informacije o obučavanju i osposobljavanju nautičkih i drugih turista

14. informacije o međusobnim odnosima DPZ, DPO, OUR, s ustanovama u zemlji

15. informacije o koordinaciji i odnosima s partnerima i društvima iz inozemstva

16. informacije o lučkim, pomorskim, meteorološkim i higijenskim propisima.

Bez ovih najbitnijih grupa informacija ne može funkcionirati obavijesni sustav tj. informacijski sistem nautičkog turizma Jugoslavije kao sistema. Jer, informacija je »nešto što ukida ili smanjuje neodređenost« (Wiener i Shanon). Bez određenih odnosno neophodnih obavještenja ne može se ni pratiti sam sistem u svojoj dinamici i evoluciji i to kako u odnosu na njegov položaj u okruženju, tako i u odnosu na druge sisteme, te u odnosu na promjene u samoj njegovoj strukturi i funkciji.<sup>25</sup>

U neposrednoj vezi s gore navedenim svakako je i stručno-informacijska funkcija lučkih kapetanija u Jugoslaviji (na Jadranu), koje obavljaju određene poslove<sup>26</sup> i djelatnosti od općeg turističkog interesa te djelatnosti koje imaju određeni turistički karakter.<sup>27</sup> Međutim, ti poslovi se odvijaju rutinski i nesistemske, te ih ubuduće treba postaviti kao organizirane i specijalizirane aktivnosti (danas se specijalizirana turistička djelatnost LK sastoji iz ukupno 8 djelatnosti).<sup>28</sup> Zatim bi trebalo organizirati u lukama i nautičkim centrima spasilačko-informacijsku službu pomoći, koja bi bila tehnički opremljena, službu navigatora, službu informatike na stranim jezicima, meteorološku službu, pomorsku službu veza (radio CB i UKV veze), pojačati djelatnost ONO i DSZ kao i ekološku aktivnost u nautičkom turizmu Jugoslavije. Osim toga neophodna je suradnja s razvijenim nautičko-turističkim zemljama prvenstveno s Italijom i Grčkom.

7. Ekonomske koristi od razvoja međunarodnog nautičkog turizma u Jugoslaviji i pravci njegovog daljnjeg razvoja

Definiranje nautičkog turizma kao sistema determinira hijerarhiju i prioriteta ciljeva, integracije, zadatke i postupke te druge napore i aktivnosti. Određivanje ciljeva i zadataka sadašnjeg i budućeg razvoja na temelju cjelovitog razvojnog koncepta nautičkog turizma u Jugoslaviji odnosno na Jadranu predstavlja i istodobni i zajednički proces, dok se ostvarivanje pojedinih ciljeva i zadataka u praksi može odvijati postupno, dakle po fazama (etapama) dinamike razvoja.<sup>29</sup>

Po našem mišljenju prioritet treba dati izgradnji mreža nautičkih luka i lučica. Ovdje se ne misli prvenstveno na specijaliziranu RO »ACY« već i na samostalne nautičke luke i lučice (npr. Portorož, Poreč, Dubrovnik, Punat — imaju najoptimalnije marine a izvan su »ACY« organizacije), s time da svaka marina bude OOUR.

Osim izgradnje nautičkih luka neophodno je izgraditi vlastitu turističku flotu u društvenom

sektoru. Ista bi imala veći broj manjih plovila srednja plovila — brodiće za krstarenje, te manji broj velikih brodova za grupna kružna putovanja Jadranom i Sredozemljem. Bez ove dvije komponente, dakle, nema ni razvoja nautičkog turizma, osobito međunarodnog, u Jugoslaviji. Međutim, i ostalu ponudu koju čine sve djelatnosti u sistemu nautičkog turizma Jugoslavije treba usporedo razvijati, jer je ravnoteža svih komponenti za razvoj nautičkog turizma neophodna.

Zato je prijeko potrebno izvršiti sljedeće zahvate:

1. izgraditi, aktivirati i opremiti sva pristaništa, lučice i uvale na jadranskoj obali u blizini turističkih mjesta i većih gradova,

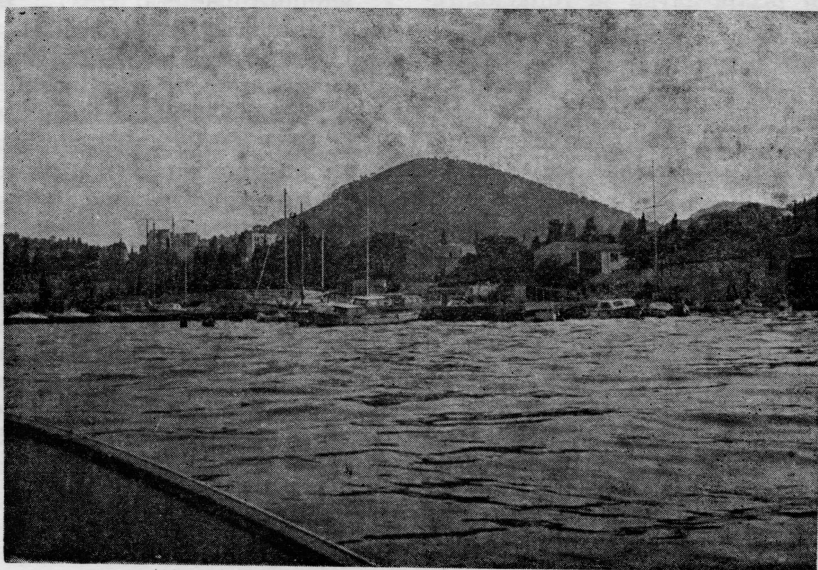
2. izgraditi vezove i zaštitu za nautička plovila i vozila nautičara,

3. osigurati zimovanje plovila osposobljavanjem nekih luka koje imaju potrebne uvjete (npr. M. Lošinj, Pula, Zadar, Trogir i Tivat), tehničke servise, stručne usluge, prirodnu zaštitu od vjetrova i valova, a koje su opet, locirane u blizini brodogradilišta, većih gradova, aerodroma i sl.

4. izbjegavati i sada i ubuduće skupu gradnju kompleksnih marina na Jadranu, zbog relativne nerentabilnosti, konkurencije, slabe iskorištenosti kapaciteta i nemogućnosti prenamjene.

Budući razvoj trebao bi biti postupan i racionalan. Samu aktivnost trebalo bi podijeliti u nekoliko etapa: dosadašnji razvoj, razvoj do 1990. godine i nakon 1990. godine. Nakon izgradnje materijalne osnove rasla bi kvaliteta usluga i funkcionalnost svih sistema i podsistema u nautičkom turizmu. U toj fazi mora biti na: 1. kadrovsku opremljenost, 2. uvođenje i funkcioniranje marketinga, propagande i informatike u nautičkom turizmu i 3. kreiranje vlastitog nautičko-turističkog proizvoda koji bi bio konkurentan »susjednim proizvodima«.

Zato bi bilo neophodno osnivanje savjeta i odbora za razvoj i unapređenje nautičkog turizma u Jugoslaviji i poslovne zajednice, što bi sve



pridonosilo ostvarivanju ekonomske stabilizacije u Jugoslaviji i povećanju deviznog priljeva od izvoza roba i usluga. Prostor i namjena rada ne dozvoljavaju nam da ovdje elaboriramo ekonomske efekte. Kako »program razvoja nautičkog turizma 1983 — 1990.« ima zacrtane preambiciozne veličine i u fizičkim i u financijskim pokazateljima<sup>30</sup>, smatramo mnogo realnijim ostvarivanje prometa za 600.000 posjetilaca (130.000 plovila) te 300 milijuna USA dolara u 1990, odnosno milijun posjetilaca (200.000 plovila) te 700 — 800 milijuna dolara deviznog priliva od međunarodnog nautičkog turizma u 2000. godini. Samim time bio bi znatno veći doprinos nautičkog turizma ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji nego što je do sada, a prvenstveno turističkoj privredi zemlje, jer bi ostvareni udjel u deviznom prilivu porastao s oko 5% u 1980. na oko 10% u 1990, dok se za 2000 može realno procijeniti da bi iznosio od 15 — 20% cjelokupnog deviznog priliva od međunarodnog turizma u Jugoslaviji.

#### Sažetak:

Turizam je u zadnja 2 — 3 desetljeća doživio snažan razvoj u Jugoslaviji, kakav je malo koja grana doživjela. Međutim, nautički, napose međunarodni nautički turizam, nije dovoljno valoriziran u zemlji i tek mu se zadnjih godina počelo razvojno-programski prilaziti, jer se shvatilo da može značajno pridonijeti, u okviru cjelokupne turističke privrede, ekonomskoj stabilizaciji i ostvarenju deviznog priliva od izvoza roba i usluga.

Zato se u ovom radu pokušao iznijeti taj mogući doprinos nautičkog turizma ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji. Sam rad sastoji se iz: 1. uvoda, 2. dosadašnjeg razvoja međunarodnog nautičkog turizma na jugoslavenskom Jadranu, 3. dosadašnjeg doprinosa međunarodnog nautičkog turizma ekonomskoj stabilizaciji u Jugoslaviji, 4. potraživanje u međunarodnom nautičkom turizmu i njenih elemenata, 5. funkcioniranja organizacije kao sistema u međunarodnom nautičkom turizmu Jugoslavije, 6. funkcioniranja informacijskog sistema te 7. ekonomskih koristi od razvoja međunarodnog nautičkog turizma u Jugoslaviji i pravci njegovog daljnjeg krtanja.

#### BILJEŠKE :

<sup>1</sup> Podaci sakupljeni od lučkih kapetanija Jugoslavije i sekundarnih izvora. Vidjeti Saopštenje broj 138/1979. i 261/1984. Saveznog zavoda za statistiku, Beograd.

<sup>2</sup> Mr. Mladen Vukčević: »Nautički turizam na jugoslavenskom Jadranu i mogućnosti njegova razvoja u sklopu turističke privrede i pomorske privrede zemlje«. XI znanstveni skup »Susreti na dragom kamenu« (Pomorstvo i pomorska privreda), Mali Lošinj, 1983. Zbornik radova, Pula, 1983. str. 359.

<sup>3</sup> Podaci lučkih kapetanija: Koper, Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik, Kardeljevo, Kotor i Bar, te podaci iz sredstava javnog informiranja.

<sup>4</sup> Proračun autora na temelju podataka lučkih kapetanija SFRJ.

<sup>5</sup> Dr. Stevan Popović: »Turistička suradnja i saobraćaj«, IV KJGJI, Ancona, 1978, str. 58.

<sup>6</sup> Mr. Mladen Vukčević: »O nautičkom turizmu Jugoslavije kao sistemu«, Naše more, br. 3 — 4/1985. Dubrovnik, 1985. str. 107.

<sup>7</sup> Mr. Mladen Vukčević — dipl. oec. Valentin Jakac: »Male luke na Jadranu i razvoj nautičkog turizma u njima u sklopu jedinstvene organizacije »Adriatik Klub Jugoslavija«, »Uloga i značenje luka u gospodarskom razvitku zemlje, Zbornik radova sa savjetovanja u Splitu u svibnju 1985. knjiga prva, str. 105.

<sup>8</sup> Francuska, Italija, Španjolska i Grčka ostvaruju preko 90% ukupnog deviznog priliva od nautičkog turizma na Sredozemlju, a posjeduju preko 93% vezova i marina Sredozemlja.

<sup>9</sup> Vidjeti anketu i istraživanje dr. Haus Schmidta, direktora Informativnog ureda za Sredozemlje, München: Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu s posebnim osvrtom na jadranski prostor — rezultati statističkih istraživanja, refat na međunarodnom savjetovanju »NAUTICA '85« Opatija, svibnja 1985.

<sup>10</sup> Op. cit. rad Mladena Vukčevića i Valentina Jakca, str. 106.

<sup>11</sup> Miroslav Randić: Naglasci iz ankete o inozemnim nautičarima i o nekim aspektima nautičko-turističke potrošnje, refat ZIT Zagreb za savjetovanje »NAUTICA '85« Opatija, 1985.

<sup>12</sup> Dr. Ante Cievarić: Turizam i privredni razvoj Jugoslavije, »Zagreb«, Zagreb, 1984.

<sup>13</sup> Nešto drukčiju definiciju dao je mr. Ante Dulčić (vidjeti njegovu studiju: »Tržišni aspekti razvoja nautičkog turizma, IPTOP, Split, 1973. god.

<sup>14</sup> Mr. Ante Dulčić: »Tržišni aspekti razvoja nautičkog turizma«, IPTOP, Split, 1973, str. 24.

<sup>15</sup> Antun Kobašić — Josip Senečić: »Marketing u OUR turističke privrede, »Školska knjiga«, Zagreb, 1981, str. 87.

<sup>16</sup> Prof. Dulčić vikend i sportske čamce razvrstava s obzirom na a) dnevne izlete i bliska krstarenja, b) krstarenja i izlete na višednevni boravak (»nautički kamping«) i c) sportsko-takmičarska plovila.

<sup>17</sup> Skripta VEKŠ u Mariboru iz »Ekonomike turističkih prevoza« autora prof. dr. Pauka i drugih osim ovih podjela plovidbu (putničku) prema njenom značenju dijeli na: 1. linijsku plovidbu, 2. krstarenje i 3. jahting.

<sup>18</sup> Mr. Mladen Vukčević — op. cit. rad pod točkom 2) str. 361.

<sup>19</sup> Kostić — Kolarić — Stefanović: »Organizacija udruženog rada«, Rad, Beograd, 1978, str. 9.

<sup>20</sup> J. A. Melcer: General System and Organisation Theory, GSBA, KSU, 1975, str. 31.

<sup>21</sup> Mr. Mladen Vukčević: »O nautičkom turizmu Jugoslavije kao sistemu«, Naše more, Dubrovnik, broj 3 — 4/1985, str. 108.

<sup>22</sup> Mr. Mladen Vukčević — dipl. oec. Valentin Jakac: op. cit. rad pod točkom 7) str. 108.

<sup>23</sup> Osim ciljeva svaku organizaciju kao sistem karakterizira: a) postojanje socijalnog sistema (radni ljudi), b) sredstva pomoću kojih organizirani skup ljudi izvršava zadatke i c) organizirane aktivnosti.

<sup>24</sup> Kostić — Kolarić — Stefanović: op. cit. str. 91.

<sup>25</sup> Prof. dr. Radmila Stojanović: Veliki ekonomski sistemi, SA, Beograd, 1974., str. 194.

<sup>26</sup> Mr. Mladen Vukčević: op. cit. kao u točki 21) str. 111.

<sup>27</sup> Mr. Aleksandar Apolonio: »Mjesto i funkcija LK u turističkom prometu«, Split, 1972, str. 128.

<sup>28</sup> Mr. Aleksandar Apolonio: op. cit. str. 129. navodi 5 funkcija L. K. iz sfere turizma

<sup>29</sup> Vidjeti elaborat IV Sabora SRH: »Program razvoja nautičkog turizma 1983 — 1990.« Zagreb, 1983.

<sup>30</sup> Vidi op. cit. program i cit. rad Vukčevića i Jakca (točka 7) str. 112. i 113.