

ALEKSANDAR APOLONIO
Dubrovnik

Sredozemlje i jadranski nautički turizam

Pod pojmom jadranskog nautičkog turizma treba podrazumijevati ukupnost turističke flote, turističkih luka, specijalizirane brodogradnje za potrebe nautičkog turizma i organizacije nautičko-turističkog prometa u vidu broskog (dulja i kraća turistička putovanja i krstarenja brodovima, izletnička putovanja uz obalu i na otoke i tome slično), jahting (jahte, jedrilice, sportski i ribarski brodovi) i motonautičkog turizma na jadranskom području od albanske granice na jugu do italijanske granice na sjeveru.

Stupanj razvoja jadranskog nautičkog turizma u sadašnjem trenutku karakterizira nepostojanje, odnosno značajna zaostalost izgradnje materijalne osnove nautičkog turizma (flota, luke, objekti, uređaji, servisi), zatim nerazvijenost i nesrednotenost organizacije i ponude, prevladajuća spontanost u dosadašnjem razvoju prometa i nedovoljno sagledavanje i korišćenje poučnih iskustava u drugim zemljama.

Jadranski nautički turizam se tako u stvari nalazi tek u prvoj početnoj etapi razvoja. Može se u vezi s tim reći da se je i jugoslavenski turizam u cjelini do sada vrlo sporo i neorganizirano otvarao i orijentirao prema naglo rastućoj potražnji nautičkog turizma na moru, kao i na našim rijekama i jezerima.

Nautičko-turistički promet se je na našem Jadranu ipak postepeno i spontano povećao, makar i u skromnim omjerima, izuzev na sektoru broskog turizma.

U desetogodišnjem razdoblju od 1958. do uključivo 1967. godine promet putnika i turista u našim jadranskim lukama se je smanjio za ukupno 23%. Uglavnom je najznačajnije opao promet između domaćih luka i to za 28%, dok je promet između inozemnih i naših luka u istom razdoblju povećan za oko dva i po puta ili za 262%. Na kraju spomenutog razdoblja naša broderska poduzeća su ukupno prevezla oko dva puta manje putnika nego u 1958. godini. Naime, u toku 1958. bilo je ukupno prevezeno 6.252.000 putnika, a u 1967. svega 3.314.000 putnika. Među prevezenim putnicima se je nalazio znatan dio turista.

Učešće naših brodova u prometu putnika i turista s inozemstvom iznosilo je u 1958. ukupno 36%, dok je u 1967. smanjeno na svega 25%.

U istom razdoblju se je osjetno razvio promet putnika i turista prijevoznicama, naročito između italijanskih i naših luka i obratno. Na redovnim linijama Bar—Bari—Dubrovnik, Dubrovnik—Bari i Zadar—Ancona i obratno,

koje su održavale naše i italijanske prijevoznice, godišnje se ukupno preveze preko 100.000 putnika i turista i oko 20.000 motornih vozila. Italijanske prijevoznice »Tintoretto« i »Egadi« su na primjer u prošloj 1968. godini prevezle za 31% više putnika i turista i 43% više motornih vozila nego u 1967. godini.

Tokom 1969. uvedene su za vrijeme ljeta i nove linije hidrokrlinim brodovima između naših i italijanskih luka, tako da je ukupno u 1969. održavano deset takvih linija na Jadranu.

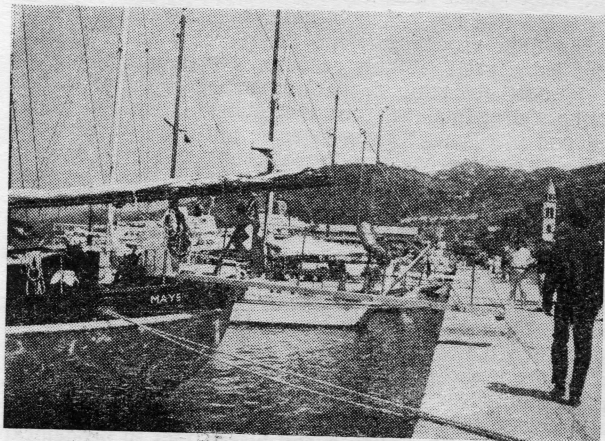
Na sektoru jahting i motonautičkog turizma u razdoblju od 1960. do 1968. ukupno je na našem jadranskom području zabilježeno 40.370 boravaka (pristajanja) inozemnih jahti, jedrilica i motornih čamaca, od čega je u 1960. bilo svega 889 boravaka, a u 1968. ukupno 11.171 boravaka. — Prema nacionalnoj pripadnosti najviše je bilo jahti, jedrilica i motornih čamaca iz Italije, zatim iz Velike Britanije, Savezne Republike Njemačke i Paname.

Prema izdatim dozvolama za plovidbu naše jadransko područje je 1968. ukupno posjetilo 2.543 inozemna motorna čamca. Najviše boravaka inozemnih motornih čamaca bilo je u Kopru, zatim u Puli, Splitu, Zadru itd. Kroz isto razdoblje također prema izdatim dozvolama za plovidbu naše jadransko područje je ukupno posjetilo 640 inozemnih jahti.

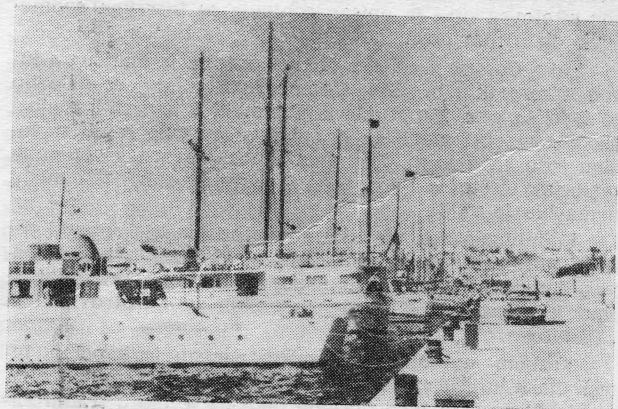
Ne vodi se još evidencija o prometu domaćih i inozemnih motornih čamaca, koji se kopnenim putem prevoze do pojedinih naših jadranskih luka radi korišćenja u nautičko-turističke svrhe.

Na našem jadranskom području nije do sada izgrađena nijedna kompletna turistička luka, odnosno marina, niti su na široj osnovi u postojećim lukama vršena preuređenja većeg značaja za prihvatanje i smještaj plovih objekata nautičkog turizma, prvenstveno jahting i motonautičkog turizma. U Piranu, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Budvi poduzimani su ograničeni radovi za poboljšanje smještaja i opskrbe spomenutih plovih objekata u toku ljetne sezone. Planira se ili se već vrše pripremni radovi za izgradnju jedne veće marine u Šibeniku, turističke lučice kod Portoroža, marine u Piranu, turističke lučice u Poreču i marine u Dubrovniku, kao i drugi manji radovi u pojedinim lukama i lučicama.

Do sada se nijesu javljale specijalizirane agencije ili poduzeća, koji bi se isključivo bavili poslovanjem u nautičkom turizmu, kao ni posebne organizacije ili servisi za opskrbu i održavanje inozemnih i domaćih jahting i motonautičkih plovih objekata. Malo je također poznato



Jahte u gruškoj luci



Jahting centar na Malti

da se je neko građevno poduzeće posebno organiziralo i specijaliziralo za gradnju novih turističkih luka i slične radove u postojećim lukama i lučicama.

Naša brodograđevna industrija u cjelini, kao ni pojedina brodograđilišta posebno manja brodograđilišta koja bi imala za takvu proizvodnju dovoljno uvjeta, nijesu se pravovremeno i temeljitije preorijentirala na serijsku proizvodnju plovniha objekata i opreme, a uporedo s tim eventualno i na kooperaciju s inozemnim firmama i brodograđilištima, za nautički turizam, a najprije jahting i motonautički turizam.

Organizacija unajmljivanja jahting i motonautičkih plovniha objekata inozemnim i domaćim turistima bila je do sada sasvim neznatno razvijena i poslovno stimulirana.

Izostale su značajnije inicijative za formiranje i razvijanje mreže posebnih nautičkih klubova, koji bi prvenstveno bili namijenjeni unapređenju nautičkog turizma, naročito jahting i motonautičkog turizma, na jadranskom području. Postojeća jedriličarska i brodarska društva nijesu također dovoljno brzo i na odgovarajući način po-dešavala svoje aktivnosti i organizacione oblike prema rastućim konkretnim potrebama nautičkog turizma na njihovim područjima. Malobrojne su na primjer i nepotpuno organizirane škole jedrenja, skijanja na vodi i brodarenja, kao i razna sportska natjecanja i druge priredbe i manifestacije.

Briga o kadrovima u nautičkom turizmu je bila nedovoljna i povremena. U našoj zemlji do sada nije stručno razrađivan sustav redovnog i dopunskog školovanja i osposobljavanja kadrova za nautičko-turističke djelatnosti. Stručni i istraživački rad na sektoru nautičkog turizma, ukoliko ga je uopće bilo, ostajao je u okvirima pojedinačnih individualnih aktivnosti i ograničenih rezultata.

Nautički, carinski, upravni i drugi propisi u vezi s jahting i motonautičkim turizmom su već davno zastarjeli. Očigledna je potreba donošenja novih, stimulativnijih i suvremenijih propisa na ovom sektoru.

Ne izdavaju se posebne karte za nautičke turiste, a standardne navigacione karte se relativno teško nabavljaju. Također nije do sada bio izdavan vodič, ni priručnik s uputama za plovidbu i pregledom i objašnjenjem važićih propisa, za inozemne jahte, jedrilice i motorne čamce.

Izašla su do sada dva informativna prospekta za jahting i motonautičke turiste i to jedan 1967. godine (izdavač Turistički savez Hrvatske) i drugi 1969. godine (izdavač Međuopćinski odbor turističkih društava Južnog Jadrana).

U poslijeratnom razdoblju nije u našoj zemlji izlazio nijedan časopis namijenjen posebno nautičkom turizmu.

I pored naraslih potreba i prometa, nije još uvijek razrađena dugoročnija koncepcija budućeg razvoja nautičkog turizma za naše jadransko područje. Takva cjelovita i dokumentirana koncepcija jednako tako ne postoji ni za pojedina jadranska mjesta ili regije, kao ni za našu Republiku ili cijelu zemlju.

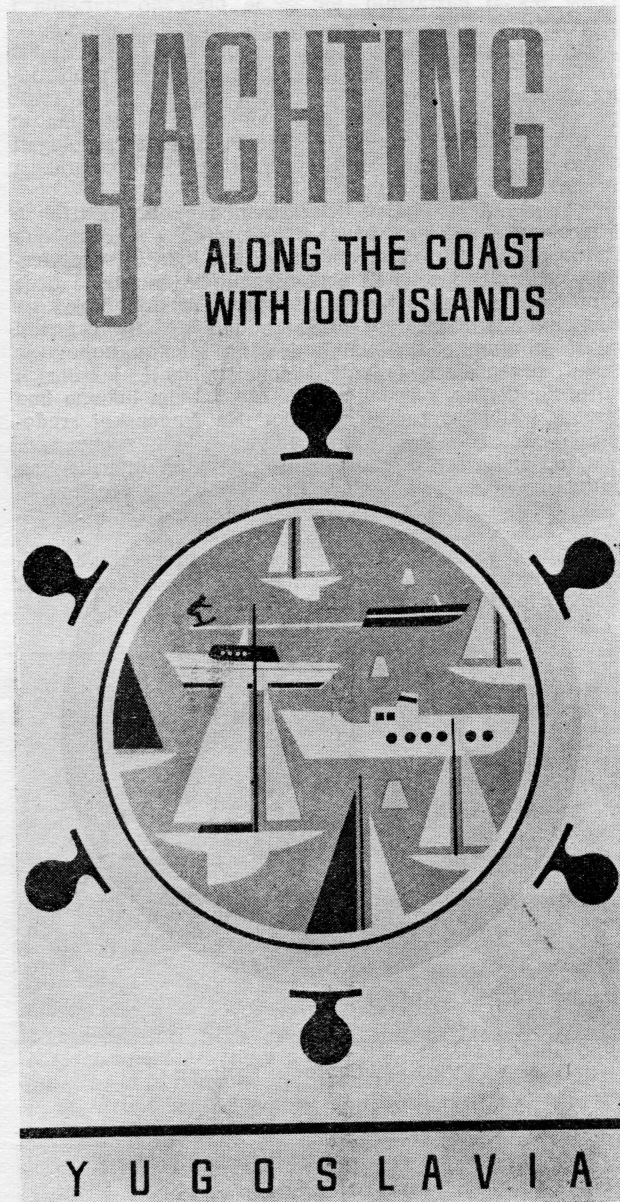
Jadran je prirodni sastavni dio Sredozemnog bazena, jednako kao što i Jugoslavija kao zemlja pripada skupu sredozemnih zemalja. U istom smislu se jadranski nautički turizam nadovezuje i spaja s nautičko-turističkim tokovima na Sredozemlju. Prirodno je, da upravo ovakva sredozemna orijetacija mora sve više dolaziti do izražaja u našem jadranskom nautičkom turizmu.

Sredozemlje, posebno zapadne sredozemne obale i otoci, predstavlja danas ogromni, masovni potencijal nautičkog turizma.

Osnovu ovako snažnog razvoja nautičkog turizma na Sredozemlju čine na prvom mjestu izgrađeni i privlačni turistički ambijenti, brojnost i struktura turističke flote, intenzivna izgradnja i način iskorišćavanja turističkih luka, razvijena poslovna i društvena organizacija u nautičkom turizmu, odgovarajuća propaganda i dugoročne koncepcije razvoja.

Nautički turizam na Sredozemlju je, u pravilu, vezan i usmjeren na turistički razvijene i već poznate turističke centre i krajeve na sredozemnim obalama i otocima. — Turistička krstarenja većim brodovima po Sredozemlju se na primjer uglavnom poduzimaju i postaju sve brojnija upravo radi mogućnosti posjete ovakvim poznatim turi-

stičkim centrima i obalama. Itinereri ovih krstarenja obuhvaćaju najčešće cijelo Sredozemlje i okolna mora, pa tako i naš Jadran. Jedan od novijih vidova ovakvih krstarenja su i t. zv. »školska krstarenja«. To su obično zajednička turistička putovanja nastavnika i po nekoliko stotina učenika iz jedne ili više srodnih škola i iz svih razreda. Učenici, zajedno s nastavnicima, provode na krstarenju brodom jedan ili više mjeseci, obilaze znamenitosti Sredozemlja i za vrijeme putovanja pohađaju redovita predavanja na brodu i obavljaju uobičajeni školski rad. — Mnogi kongresi, stručni sastanci, kulturne ili druge



Meduopćinski odbor turističkih društava Južnog Jadrana i Turistički biro Split ostvarili su zajednički dogovor predstavnika turističkih društava s Jadrana i izdali prospekt o jahting turizmu uzduž obale 1.000 otoka. Prospekt je tiskan u tiražu od 20.000 primjeraka i to 14.000 na engleskom i 6.000 na talijanskom jeziku. Do danas je otpremljeno raznim nautičkim i ostalim organizacijama koje propagiraju nautički turizam preko 15.000 komada. U troškovima tiska prospekta učestvovali su Turistički savezi općina Rijeka, Crikveniča, Mali Lošinj, Zadar, Šibenik, Split, Makarska, Korčula, Boka Kotorska, Budva, te Turističko društvo Dubrovnik i 3 turistička društva sa Hercegovačke rivijere: Turističko društvo »Savina« — Herceg-Novi, Turistička društva Igalo, Tivat, te 4 privredne organizacije iz Splita, Kotora i Malog Lošinja.

međunarodne manifestacije se također često održavaju na brodovima za vrijeme krstarenja Sredozemljem. Svako organizirano veće krstarenje je obavezno svakodnevno ispunjeno i posebnim zabavnim, sportskim i kulturnim programima na brodu i u mjestu pristajanja.

Prema nekim procjenama t. zv. »četvrta flota« na Sredozemlju t. j. jahte, jedrilice, motorni čamci i ribarski i sportski čamci sposobni za plovidbu izvan svoga lokalnog područja, dostiže blizu 150.000 plovnih objekata raznih tipova i dimenzija. Ova brojnost je ne samo interesantna po svojim velikim »emitivnim mogućnostima« i plovidbenoj ekspanziji, već i po tome što se ova flota nalazi tek u nastajanju, jer se je pretežno izgradila i pojavila u prometu kroz zadnjih pet do sedam godina. — U Italiji se na primjer godišnje proizvede preko 21.000 spomenutih plovnih objekata, dok je 1963. ova proizvodnja iznosila tek oko 15.000 plovnih objekata, a u 1967. ukupno oko 17.000 istih plovnih objekata. — Računa se na primjer da će do 1971. godine Francuska raspolagati s oko 230.000 plovnih objekata jahting i motonautičkog turizma.

Na zapadnim obalama Sredozemlja i otocima (Italija, Francuska, Španjolska, Malta, Tunis, Alžir i Maroko) nanizano je oko 350 odvojenih turističkih luka ili rezerviranih i uređenih bazena za prihvat nautičko-turističke flote u postojećim trgovačkim i ribarskim lukama. Tako na primjer na sredozemnoj obali Italije, Sardiniji i Siciliji nalazi se ukupno 134 manjih i većih luka, u kojima je moguć organizirani prihvat i smještaj jahti, jedrilica i motornih čamaca svih kategorija. Među ovim lukama ima desetak isključivo turističkih luka. Na francuskoj sredozemnoj obali i na Korzici skoncentrirano je 69 spomenutih luka, od kojih 25 zasebnih turističkih luka (marina), na sredozemnoj obali Španjolske i na Balearskim otocima 48 luka, u Tunisu 4 luke, na Malti 2 luke, u Grčkoj 81 zasebna ili kombinirana turistička luka itd.

Najvažnije karakteristike sredozemnih zasebnih turističkih luka (marina) sadržane su u punoj autonomiji njihovog poslovanja, prostranim i komforim lučkim ka-

pacitetima i primjeni najsvremenijih tehničkih metoda gradnje i opreme luke potrebnim uređajima. — U svakoj od ovih luka, u pravilu, smješten je posebni odjel pomorske uprave za odnosnu luku i kapetan luke, administrativni i turistički uredi, carinski ured, služba spasavanja na moru, trgovačke radnje nautičkog materijala, posrednički biroji za kupoprodaju plovnih objekata i tome slično. Prosječni kapaciteti luka se kreću od 300 do 1.000 plovnih objekata svih kategorija na vezu i približno isto toliko u skladištima i na obali. Tako na primjer najnovija i jedna od najvećih turističkih luka (marina) na Azurnoj obali La Napoule, kod Cannes, koja je puštena u promet 1969. godine, prostire se na jedanaest hektara vodene površine i raspolaze kapacitetom za vez oko 1.300 plovnih objekata raznih kategorija. Na Malti će se, prema već gotovim projektima, graditi velika turistička luka (marina) za zimovanje oko 1.500 jahti do oko 1.000 Brt. Kod Napolia, u zaljevu Pozzuoli, počela je izgradnja od sada najveće turističke luke (marine) u tom bazenu, koja će ukupno obuhvaćati 13.000 m² pokrivenih skladišta i 14.000 m² gatova za plovne objekte do oko 200 Brt.

Uz pojedine veće turističke luke podižu se i moderna turistička naselja, čitavi mali »turistički gradovi«. Tako na primjer odmah istočno od već spomenute nove luke La Napoule izgradit će se prema već postojećim projektima 400 novih apartmana, jedan hotel, jedna velika sala za kongrese, trgovački centar, podzemno parkiralište, jedan bazen za kupanje i plaža.

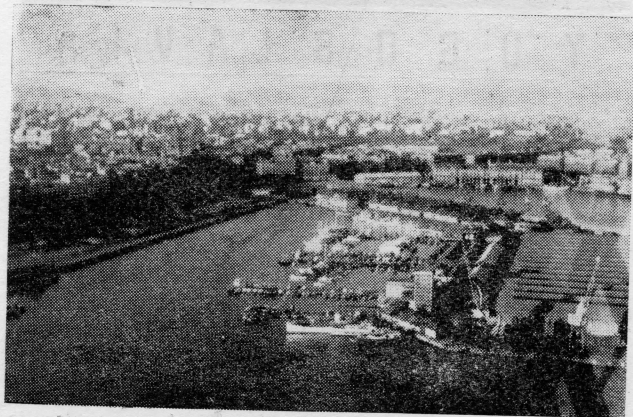
Većina zasebnih turističkih luka na Sredozemlju raspolaze vlastitim brodograđilištem ili dobro opremljenom radionicom za sve vrste popravaka motora i brodova, odnosno za njihovo redovito održavanje. Ove luke su također uvijek snabdijevane s potrebnim dizalicama, elevatorima, kolicima za vuču, traktorima, teretnim motornim čamcima, manjim kamionima itd.

Novi turističke luke (marine) grade i njima poslovno upravljaju individualni nosioci privatnog kapitala, udruženi privatni konzorciji ili javne ili državne organizacije. U pojedinim privatnim investicijama učestvuje ponekad i država s iznosom do 35% od uloženog privatnog kapitala. U Francuskoj se na primjer posebnim ministarskim aktom odobrava koncesija za gradnju određene turističke luke na vrijeme od 50 godina. Nakon toga roka koncesija može biti produžena za novo razdoblje i pod eventualno novim uvjetima. Ako ne dođe do ovakvog produženja, država nakon 50 godina stupa na mjesto koncesionara sa svim njegovim pravima i prihodima od luke. U znatnom broju novih turističkih luka (marina) do 70% kapaciteta unaprijed zakupljuju razne zainteresirane organizacije i privatne osobe ulaganjem određenog dijela sredstava u investicije u luci, dok ostatak od 30% ili oko jedne četvrtine kapaciteta u luci ostaje slobodan za javni i međunarodni nautičko-turistički promet.

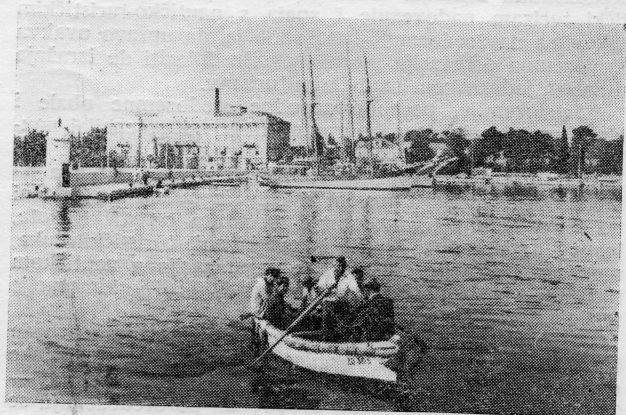
Široka je mreža privrednih, društvenih i sportskih organizacija i putničkih i turističkih agencija, kao i drugih organizacija i ustanova, koje se na Sredozemlju bave unapređenjem nautičkog turizma. Tako je, pored ostalog, naročito velika brojnost i raznovrsnost društava i klubova koji razvijaju zainteresiranost za nautički turizam, brinu se o stjecanju osnovnih nautičkih i sportskih znanja i



Marina »P. Canto« u Cannesu



Marina u Barceloni



Marina u Zadru

vještina i uz to upravljaju nautičko-turističkim bazenima u pojedinim lukama. Postoje i djeluju nautički centri ili klubovi, yacht klubovi i društva, jedriličarski klubovi i društva, zvanične i klupske jedriličarske škole, motonautički klubovi, društva i klubovi za podvodni ribolov i podvodni sport i ronjenje, sportska udruženja vlasnika jahti, društva navigatora i voditelja brodova i druga slična društva ili klubovi. Tako danas na sredozemnoj obali Francuske djeluje 220 ovakvih raznih organizacija, od kojih 63 nautičkih klubova i centara, 23 jedriličarskih društava i klubova, 25 yacht klubova, 24 kluba za podvodne sportske aktivnosti i 8 motonautičkih klubova. U okviru ovih organizacija radi 18 zvanično priznatih i 47 klupskih škola za jedrenje, te više škola za podvodne sportove i skijanje na vodi. U Italiji ima na primjer 134 jedriličarska kluba, od kojih se 74 nalazi na sredozemnoj obali i otocima.

U svakoj zasebnoj turističkoj luci i u nautičko-turističkim bazenima u ostalim lukama najčešće postoji bar jedno društvo ili klub, a u većim lukama i po nekoliko takvih organizacija. Društva i klubovi raspolazu svojim zgradama i domovima, tehničkim uređajima i sredstvima, restoranima, društvenim prostorijama, bibliotekama, vlastitim radnicima i službenicima i raznim potrebnim servisima.

Propagandi nautičkog turizma sve razvijenije turističke zemlje na Sredozemlju posvećuju trajnu i značajnu pažnju. Pored općih i zajedničkih propagandnih materijala i agencijske i trgovačke propagande i reklame, skoro svaka zasebna turistička luka izdaje svoj vlastiti prospekt, zatim nacrt i tehnički opis luke i cijenik za vezove i sve usluge u luci.

Posebne nautičke karte za jahting i motonautičke turiste nalaze se redovno u prometu, a također i opsežni vodiči za sve luke u zemlji ili odvojeno samo za turističke luke, nautički almanasi, zbornici, zbirke propisa, upute za plovidbu na određenim područjima i druga slična izdanja.

Vrlo je relativno razvijena i publicistička djelatnost u vezi s nautičkim turizmom. Češće se izdaju razna putopisna djela, kronike današnjih većih i interesantnih plovidbenih poduhvata u svijetu, monografije o tehničkim temama i tome slično. Posebno je značajno izlaženje većeg broja časopisa koji se isključivo bave pojedinim sektorima nautičkog turizma. — U Italiji tako na primjer izlazi osam takvih ilustriranih i bogato opremljenih časopisa, u Francuskoj sedam časopisa, u Španjolskoj pet časopisa itd. — Pojedine veće turističke luke izdavaju čak i svoj časopis ili povremenu ilustriranu reviju, kao na primjer luka »P. Canto« u Cannesu i druge.

U svim sredozemnim zemljama koje razvijaju nautički turizam izgradnja turističkih luka, flote i unapređenje organizacije i poslovanja u nautičkom turizmu u velikoj mjeri se temelji na istraživanjima i dokumentaciji, koji služe kao osnova dugoročnih koncepcija razvoja za cijelu zemlju ili za pojedine lokalitete.

Proporcije razvoja i iskustva u izgradnji nautičkog turizma na Sredozemlju ne mogu se jednostavno prenositi kao općevažeći programski modeli u bilo koju sredinu, pa tako ni na naše jadransko područje. Dostignuti uzrast na Sredozemlju odgovara specifičnim realnim uvjetima

vremena i prostora u odnosnim zemljama i turističkim pogodnostima Sredozemnog bazena kao cjeline.

Ne bi bilo prirodno, a niti mogu postojati takvi materijalni i organizacioni uvjeti koji bi omogućavali, da naš jadranski nautički turizam zaobilazi ili preskače nužne etape svoga razvoja, od početne izgradnje do razvijene privredno-turističke oblasti.

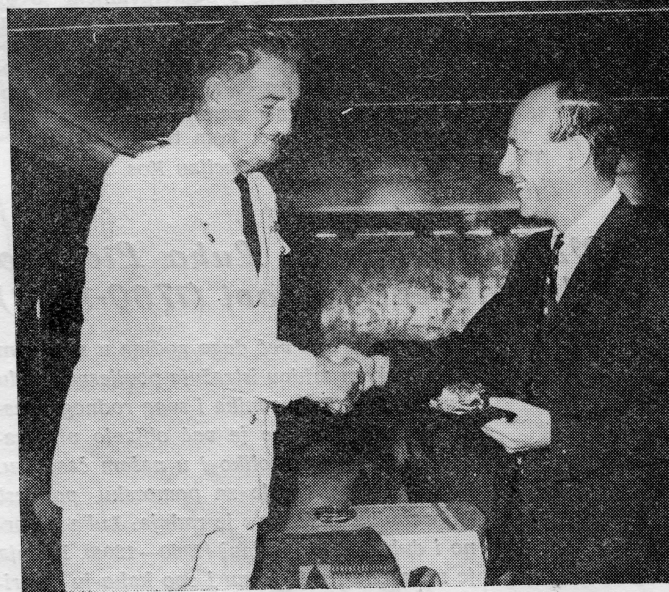
Iz susjednih sredozemnih iskustava treba, međutim, izvući tri glavna zaključka, koja mogu biti od značajne koristi za buduće unapređenje jadranskog nautičkog turizma.

Prvo, snažno razvijeni sredozemni nautičko-turistički potencijal pretstavlja i sve šire će se javljati kao masovni rezervoar i najbogatiji izvor nautičko-turističkog prometa na našem Jadranu.

Drugo, budući razvoj jadranskog nautičkog turizma mora biti kompleksan i upoređan: od materijalne izgradnje i poslovanja do moderne organizacije, kadrova i propagande.

I treće, cjelokupna materijalna izgradnja, organizacija i poslovanje u jadranskom nautičkom turizmu treba da pećivaju na sredozemnoj orijentaciji i da svuda primjenjuju i rukovode se najmanje prosječnim sredozemnim standardima u nautičkom turizmu.

Zvanične buduće privredne i društvene koncepcije razvoja nautičkog turizma na našem Jadranu morati će također polaziti od ovih temeljnih postavki.



Na jesenjem kružnom putovanju do Kanarskih otoka, putnički brod »Jugoslavija« sa domaćim putnicima, pristao je 17. listopada 1969. god. u luku Gibraltar. Prilikom prvog posjeta Hon. W. M. Isola, ministar za turizam lokalne vlade predaje zapovjedniku broda Ivu Šiševiću, srebrni model Gibraltara kao znak dobrodošlice