

Dr. sc. Tihomir Luković
Sveučilište u Dubrovniku
Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju
Lapadska obala 7
20000 Dubrovnik

Dr. sc. Neven Šerić
Sveučilište u Splitu
Ekonomski fakultet
Matice hrvatske 31
21000 Split

Pregledni članak
UDK:797.1:338.48(497.5)(094)
Primljeno: 6. veljače 2009.
Prihvaćeno: 1. listopada 2009.

STRATEŠKI RAZVOJ I PROMJENE LEGISLATIVE NAUTIČKOG TURIZMA HRVATSKE

*Za razliku od strateškog menadžmenta na mikrorazini, strateški menadžment makrorazine oblikuje se za razdoblje od 10 do 30 godina. Strateški dokumenti hrvatskog gospodarstva ozbiljnije se javljaju tek zadnjih godina. Shvaćeni kao dokumenti od važnosti za planski, nacionalni, tržišno usmjeren razvoj, a ne kao puka administrativna potreba, strategije razvoja zahtijevaju podršku svih činitelja nacionalnog razvojnog koncepta. Uspješno harmoniziranje činitelja razvoja rezultat je kvalitete pristupa problemu oblikovanja strateškog razvojnog modela nacionalne ekonomije. U sustavu usuglašenih činitelja strateškog razvoja na makrorazini, sustav *lex specialis* zakona industrije nautičkog turizma, od posebnog je značaja. Stoga, promjene makrorazvojne strategije, kojima se mijenjaju strateški ciljevi zahtijevaju adekvatne promjene prateće legislative.*

Pitanja kojima će biti usmjerena pažnja u ovom istraživanju su sljedeća:

- Prati li legislativa promjene strateških razvojnih ciljeva, ili legislativa prethodi strategiji i ukazuje na potrebne promjene u njoj?*
- Podupiru li promjene pravilnika o lukama i plovilima nautičkog turizma strateški razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, ili su kočnica tog razvoja?*

Ključne riječi: *legislativa razvrstavanja luka nautičkog turizma, strateški razvoj, održivi razvoj luka nautičkog turizma, održivi razvoj cruisinga, održivi razvoj luka za prihvat cruisera*

1. UVOD

Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu odvijao se u zadnjih 30-ak godina kontinuirano s prosječnom stopom rasta od oko 15% godišnje.

Budući da se radi o gospodarskoj djelatnosti iz područja turizma, usporedba dinamike razvoja nautičkog turizma s djelatnostima u pripadajućoj industriji, odvija se u okvirima turizma. Analizom statističkih podataka u zemljama Mediterana i Europe lako je zaključiti da je razvoj nautičkog turizma bio kontinuiran i stabilniji, nego bilo koje druge turističke vrste.

Trend razvoja u Hrvatskoj odvijao se u zadnjih 30-ak godina bez bitnih oscilacija, s izuzetkom naglog prekida razvoja u ratnom razdoblju.

Sagleda li se razvoj nautičkog turizma s makrostrateškog aspekta, onda je neophodno suočiti se s paralelizmom ekonomskih strateških efekata i razvoja pripadajuće legislative. Stoga je potrebno sagledati što, u smislu strateškog razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj, nose najnovije promjene dvaju temeljnih podzakonskih akata u nautičkom turizmu: Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72./08.) i Pravilnika o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, br. 69./08.).

Controllinški orijentirani k budućnosti, ovim će se člankom analizirati moguće reperkusije promjena, koje bi s obzirom na promjene u turističkoj industriji realno trebalo očekivati. Postavlja se pitanje, da li dinamična promjena hrvatske legislative u nautičkom turizmu potiče strateški razvoj nautičkog turizma ili ne.

Predmet ovoga članka jesu promjene u legislativi nautičkog turizma Hrvatske, odnosno kritički osvrt na dva osnovna pravilnika koja su sredinom 2008. godine doživjeli promjenu:

- Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72./08)
- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, br. 69./08.).

Istraživački problem koji će biti obrađen u ovom članku je utjecaj promjena u legislativi na strategiju razvoja nautičkog turizma Hrvatske.

Uvažavajući značaj legislativnih promjena na strategiju razvoja, cilj je istraživanja odgovoriti na pitanje na koji način legislativne promjene doista utječu na strategiju razvoja hrvatskog nautičkog turizma. Pritom je bitno utvrditi o kakvim se uzročno-posljedičnim (feedback) vezama između strategije razvoja i legislative u hrvatskom slučaju radi.

2. NAJNOVIJE PROMJENE OSNOVNIH PRAVILNIKA U NAUTIČKOM TURIZMU - PRAVNI ASPEKT

2.1. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72./08.)

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma koji je donesen 12. lipnja 2008. stupio je na snagu 20. lipnja 2008. Ovaj Pravilnik zamijenio je istoimeni pravilnik koji je bio na snazi oko deset godina. Zamjena starog pravilnika novim donijela je nekoliko promjena koje su unijele nerazumijevanja koje ni do danas nije otklonjeno. To je jedan od razloga pisanja ovoga članka, odnosno nastojanja da on pridonese razjašnjenju nesporazuma i nerazumijevanja koje je nastalo primjenom ovoga Pravilnika.

S obzirom da je ovaj osvrt na Pravilnik više razvojnostrateškog, ekonomskog tipa, to ćemo se više osvrnuti na razlike i novosti koje su prouzročile nejasnoće u primjeni ovoga Pravilnika u domeni ekonomije.

Najveća zabuna nastala je brisanjem "privezišta" koja su bila jedna od četiri vrste luka nautičkog turizma. Umjesto "privezišta" u starom Pravilniku iz 1999., u novom se Pravilniku pojavio pojam "odlagalište plovnih objekata". Kada se kaže "umjesto" misli se da je ta vrsta luka zamijenjena istom ili vrlo sličnom lukom nautičkog turizma. Takva objašnjenja su se pojavila i na internetu, ali se postavlja pitanje, da li je ta zamjena zaista došla kao "umjesto" ili se pak radi o posve novoj kategoriji luke nautičkog turizma?

Pa da pojasnimo.

Prema starom Pravilniku iz 1999. u članku 6. *privezište* se definira, kao:

- **Privezište** je dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dozvoljavaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovnih objekata.

Prema novom Pravilniku iz 2008. u članku 8. definira se *odlagalište plovnih objekata*, kao:

- (1) **Odlagalište plovnih objekata** je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U nastavku ove definicije dodaje se tekst pod točkom (2), koji kaže: *U vrsti Odlagalište plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.*

Kako se iz definicija vidi, ni u kojem slučaju ne radi se o zamjeni vrsta luka. Dakle, brišu se "privezišta" i uvode se "odlagališta plovnih objekata".

U članku 29. novoga Pravilnika navodi se: *Pravne ili fizičke osobe koje na dan stupanja na snagu ovog Pravilnika imaju rješenje za luku nautičkog turizma sukladno Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma ("Narodne novine" br.142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04) nemaju obvezu usklađivanja s ovim Pravilnikom, ali mogu podnijeti zahtjev za razvrstavanje i kategorizaciju sukladno ovom Pravilniku.*

Postavlja se pitanje, što to znači? Znači li to da privezišta ostaju i nadalje kao luka nautičkog turizma, ili se slovom ovog Pravilnika sa snagom zakona, ipak gase. Gdje se sad razvrstavaju, u svjetlu ovoga Pravilnika, privezišta? Što je s ulagačima u privezišta i njihovim vlasnicima?

Na pitanja upućenima nadležnom ministarstvu, Ministarstvu turizma, još uvijek nema dogovora i obrazloženja.

2.2. Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, br. 69./08.)

Vrlo slično, kao i Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma 5. lipnja 2008. donesen je Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma koji je stupio na snagu 13. lipnja 2008.

Ovaj Pravilnik je unio bitne promjene u razvrstavanje plovila nautičkog turizma, ali je ujedno unio i zbrku u određenje pojma *plovila nautičkog turizma*.

Članak 3. novog Pravilnika iz 2008. navodi:

"Plovni objekti nautičkog turizma razvrstavaju se, prema vrsti usluga koje se na njima pružaju, u sljedeće vrste:

1. *Plovni objekt za izlete,*
2. *Plovni objekt za krstarenje,*
3. *Plovni objekt za iznajmljivanje bez usluge smještaja (dnevni charter),*
4. *Plovni objekt za iznajmljivanje s uslugom smještaja (charter)."*

Prilikom definiranja vrsta plovila nautičkog turizma zakonodavac opisno definira vrste plovila.

Članak 4. definira **Plovne objekte za izlete**, pa kaže:

- (1) *Plovni objekt za izlete namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na izletima u trajanju do 24 sata u kojem se ne pruža usluga smještaja.*
- (2) *U Plovnom objektu za izlete mogu se pružati usluge prehrane, pića i napitaka.*

Članak 5. definira **Plovne objekte za krstarenje**, pa kaže:

- (1) *Plovni objekt za krstarenje namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na krstarenjima u trajanju preko 24 sata, a opremljen je za višednevni bora-vak* *turista.*
- (2) *U Plovnom objektu za krstarenje moraju se pružati usluge prehrane, pića i napitaka te usluga smještaja.*

Članak 6. definira *Plovne objekte za iznajmljivanje bez usluge smještaja (dnevni charter)*, pa kaže:

(1) *Plovni objekt za iznajmljivanje bez usluge smještaja namijenjen je za turističke usluge iznajmljivanja plovnog objekta za osobne potrebe turista radi odmora i rekreacije u trajanju do 24 sata u kojem se ne pruža usluga smještaja.*

(2) *Plovni objekt za iznajmljivanje bez usluge smještaja može se iznajmiti s posadom ili bez posade.*

Članak 7. definira *Plovne objekte za iznajmljivanje s uslugom smještaja (charter)*, pa kaže:

(1) *Plovni objekt za iznajmljivanje s uslugom smještaja namijenjen je za turističke usluge iznajmljivanja plovnog objekta za osobne potrebe turista radi odmora, rekreacije i krstarenja u trajanju preko 24 sata i opremljen je za višednevni boravak turista.*

(2) *U Plovnom objektu za iznajmljivanje s uslugom smještaja mora se omogućiti smještaj.*

(3) *Plovni objekt za iznajmljivanje s uslugom smještaja može se iznajmiti s posadom ili bez posade.*

(4) *Pružatelj usluge iznajmljivanja ne može na plovnom objektu vršiti pripremu hrane.*

Iz navedenog razvrstavanja razvidno je da se, kao plovila nautičkog turizma, razvrstavaju samo plovila za komercijalnu upotrebu. S obzirom da su subjekti nautičkog turizma turisti na plovilu te nautičari i skipperi kao profesionalci, postavlja se pitanje što je s plovilima domaće i strane nekomercijalne flote kao i sa subjektima na njima. Oni se, dakle, neće uvrštavati u nautički turizam?

I ovo pitanje, za sada, ostaje bez odgovora.

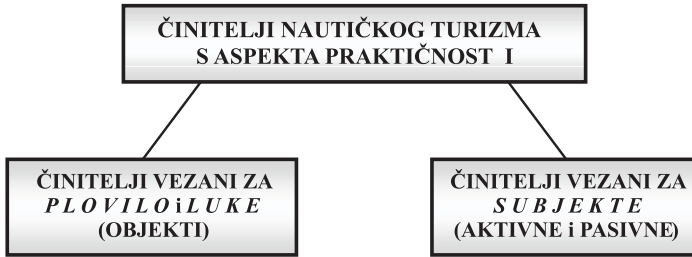
3. STRATEŠKI EFEKTI PROMJENA PRAVILNIKA NAUTIČKOG TURIZMA

Prema najjednostavnijoj definiciji nautičkog turizma kaže se:¹ *Nautički turizam je multifunkcionalna turistička djelatnost s izraženom pomorskom komponentom.* Iz definicije nautičkog turizma vidljivo je da se radi o turizmu u okvirima pomorstva. Stoga legislativni sustav nautičkog turizma ima dva osnovna lex specialis zakona: *Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN, br. 68./07.)* i *Pomorski zakonik (NN, br. 181./04.)*. Radi izvršnog i operativnog zakonskog efekta, legislativni se sustav nautičkog turizma sastoji od više desetaka podzakonskih akata

¹ Luković, T., Z. Gržetić, Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana Split, Hrvatski hidrografski institut Split, 2007., str. 28.

(uredbi, naredbi, odluka i pravilnika)². Tri su osnovna pravilnika koja reguliraju dva osnovna, uvjetna činitelja nautičkog turizma: *objekte* i *subjekte* nautičkog turizma.

Grafikon 1. Praktični činitelji ponude nautičkog turizma
Graph 1. Practical elements of the offer in nautical tourism



Izvor: izradio autor, T. Luković

- Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma – *definira objekte nautičkog turizma, luke nautičkog turizma.*
- Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma - *definira objekte nautičkog turizma, plovila nautičkog turizma.*
- Pravilnik o brodicama i jahtama - *definira subjekte nautičkog turizma.*

Osnovna svrha *lex specialis* legislative trebala bi biti definiranje legislativnog logističkog sustava koji omogućuje gospodarski razvoj.

Postavlja se pitanje, na koji se način ostvaruje ta pravno-ekonomska legislativna funkcija u nautičkom turizmu Hrvatske?

3.1. Dinamika promjena Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma

Prvi počeci nautičkog turizma povezuju se s dinamičnom izgradnjom luka nautičkog turizma davnih 70-ih godina, u čemu je ACY imao prestižnu ulogu. Razvoj luka nautičkog turizma, u smislu razvoja privatnog gospodarskog sektora Hrvatske, započeo je prije Domovinskog rata, da bi tijekom i nakon rata, doživio izuzetno dinamičan rast. U tom su razdoblju, nerijetko, investicije u izgradnju luka nautičkog turizma bile najveće gospodarske investicije u Hrvatskoj.

² Luković, T., Z. Gržetić, Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana Split, Hrvatski hidrografski institut Split, 2007., str. 197.

Predratni razvoj nautičkog turizma nije bio popraćen posebnim lex specialis zakonima jer su se nautički turizam i ACY kao državna tvrtka gotovo poistovjećivali te poticajni zakoni nisu trebali. Stoga je zanimljivo da je u dobu najvećih previranja u Hrvatskoj, sredinom 1990. godine izglasan *Pravilnik o vrstama i kategorijama luka nautičkog turizma i o minimalnim tehničkim uvjetima koje moraju ispunjavati organizacije za pružanje usluge za potrebe nautičkog turizma (NN, br. 24./90.)*. Nautički turizam bio je prepoznat, i već tada, bez obzira na predratne uvjete, legislativno je definiran fokusiranjem na luke nautičkog turizma.

Od tada do danas, luke nautičkog turizma doživjele su tri bitne legislativne promjene koje su bile vodilje strateškog razvoja nautičkog turizma Hrvatske. Pritom je potrebno odrediti vremensku dimenziju promjena i strukturu promjena, a koje određuju ekonomsko-pravni aspekt razvoja.

Promjene koje su nastale u legislativi luka nautičkog turizma, u osamnaestogodišnjem razdoblju treba analizirati s dva aspekta:

- razvrstavanja i
- klasifikacije.

Razvrstavanje je od 1990. do 2008. vrlo raznoliko smjenjivalo i uvodilo nove vrste luka nautičkog turizma (Tablica 1.), uvodeći bitne promjene u razvrstavanje luka nautičkog turizma.

Tablica 1. Dinamika promjena u razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma
Table 1. Dynamics of changes in classification and categorization of nautical tourism ports

	1990	1999	2008
1	Sidrište	Sidrište	Sidrište
2	Privezište	Privezište	Odlagalište plovnih objekata
3	Turistička luka	Suha marina	Suha marina
4	Marina	Marina	Marina
5	Nautičko-turistički centar	-	-

Izvor: Izvod iz NN, br. 24./90., 142./99. i 72./08.

Sidrište se pravilnicima definira kao dio vodenog prostora opremljenog plutačama za privez plovila u uvali zaštićenom od nevremena (1990. i 1999.), odnosno morskog i vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljenog napravama za sigurno sidrenje (2008.). Iz razlika u definicijama može se zaključiti da je tehnologija koja osigurava sigurno sidrenje plovila, od 1990. do danas, imala dinamičan razvoj, te se 2008. ne uvjetuje klasično sidrenje u zaštićenom uvali. Dakle, legislativa prati tehnološki razvoj sidrišta.

Privezište se pravilnicima definira kao dio obale uređene za pristajanje plovila (1990.) koji treba biti opremljen priveznim sustavom (1999.). Privezište, kao luka nautičkog turizma izbačen je iz razvrstavanja od lipnja 2008. godine. Transparentna obrazloženja promjene kao i odgovora na pitanje, što će biti s postojećim privezištima, još uvijek nema.

Turistička luka, nekad (1990.) se Pravilnikom definirala kao posebna luka ili dio luke javnog prometa koja pruža uslugu veza i najpotrebnije usluge plovilima i nautičkim turistima (1990.). Ova vrsta luke nautičkog turizma nije se zaživjela s razvojem luka nautičkog turizma, te je ubrzo nestala.

Marina se svim pravilnicima definira kao luka nautičkog turizma koja pruža usluge čuvanja, održavanja i servisiranja plovila te usluge opskrbe i prehrane nautičarima (1990.). Ova definicija marine iz 1990. godine, u pravilnicima iz 1999. i 2008. godine, nije doživjela bitne kvalitativne promjene. Bitne promjene odnose se na kriterije kategorizacije.

Nautičko-turistički centar, Pravilnikom iz 1990. godine, definiran je kao luka nautičkog turizma u kojoj je organizirano obavljanje i pružanje svih usluga iz djelatnosti nautičkog turizma. Kao i *turistička luka*, *nautičko-turistički centri* nisu zaživjeli, te su izostavljeni u narednim pravilnicima. Ipak, ostaje činjenica da su te dvije vrste luka imale svoj cilj, koji, iako je ostao neostvaren, ukazuje na probleme koji će se u budućnosti pokazati aktualnim, te će ga trebati rješavati.

- U domeni **klasifikacije** korišten je sustav "zvjezdica", od tri do pet, s tim što veća zvjezdica (kao i kod hotela) određuje višu kategoriju temeljenu na boljoj usluzi i opremljenosti. Osnovni uvjeti klasifikacije su u sva tri pravilnika, bez obzira na izričaj, *opći* i *posebni* uvjeti.

U promatranom razdoblju, kontinuirano se podizala razina opremljenosti marina unutar svake kategorije, što je pridonijelo vrlo visokom stupnju kvalitete, dakle opremljenosti i uslugama hrvatskih marina. S obzirom na opremljenost marina, Hrvatska je na samom mediteranskom i europskom vrhu.

Kao po nekom pravilu, svakih devet godina mijenja se razvrstavanje luka nautičkog turizma. Zašto?

3.2. Strateški menadžment i održivi razvoj luka nautičkog turizma

Promjene koje nastaju u pravilnicima, važnim za neku djelatnosti, a promatrane s aspekta strateškog menadžmenta u primjeru nautičkog turizma, rezultat su promjena u vanjskoj i unutarnjoj okolini. Kako na makroplanu, tako i na mikroplanu, promjene okoline uvjetuju strateške promjene, odnosno uvjetuju redizajniranje strateškog koncepta upravljanja i odlučivanja. Postavlja se pitanje kakve strateške promjene na makro i mikrorazini menadžmenta treba očekivati u Hrvatskoj. Postojeća struktura nautičkog turizma, radi preglednosti, može se shematski prikazati na sljedeći način (Grafikon 2.):

Grafikon 2. Model razvrstavanja industrije nautičkog turizma po principu djelatnosti³
Graph 2. Model of classification in nautical tourism industry according to the activities principle

INDUSTRIJA NAUČIKOG TURIZMA				DOPUNSKE
SPOREDNE	Luke nautičkog turizma	Charter	Cruising	
<ul style="list-style-type: none"> • Ronilački turizam, • Surfanje, • Rafting, • Ronilice, • Veslanje, • Ribolovni turizam, • Robinzonski turizam, • Svjetionički turizam, • itd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sidrišta • Privezišta • Suhe marine • Marine: 1. kategorije 2. kategorije 3. kategorije 	<ul style="list-style-type: none"> • Motorne jahte • Jahte na jedra (krstaši) 	<ul style="list-style-type: none"> • Cruiseri: a) veliki svjetski cruiseri b) domaći cruiseri (old timeri) za: - jednodnevna krstarenja - višednevna krstarenja 	<ul style="list-style-type: none"> • Luke za prihvat cruisera: a) Luke za prihvat velikih cruisera: - specijalizirane luke, članice “Cruise Europe” - nespecijalizirane luke b) luke za prihvat domaćih old timera: - obalne luke malih mjesta - otočke luke
PREDMET ISTRAŽIVANJA				

Izvor: Izradio autor T. Luković

³ Luković, T., Cruising on old timers, opportunity for local and regional development within Europe, University on Bremerhaven, 1st International Cruise Conference, Bremerhaven, 2008., str. 3.

Iz shematskog prikaza je vidljivo da je, “po sili zakona”, izvršena zamjena “**privezišta**” s “**odlagalištem plovnih objekata**”. Očito je da se ne radi o jezičnoj zamjeni, nego o bitnoj promjeni vrste luke nautičkog turizma.

Privezište, kao luka nautičkog turizma, bilo je veoma zanimljivo i imalo je posebnu ulogu u globalnoj hrvatskoj nautičko turističkoj ponudi. Službeno su⁴, u sezoni 2007. godine, registrirana 17 privezišta. Privezišta su, kao luke nautičkog turizma, imala tranzitni karakter, ali bez obzira na to obilježje razvila su se u zanimljiva okupljališta nautičara (*primjer privezišta u Komiži*). Uz ponudu privezišta razvila se veoma dinamična ugostiteljska i druga ponuda. Za lokalnu zajednicu privezišta su bila od egzistencijalnog značaja.

U smislu održivog razvoja, privezišta su odigrala ulogu ravnopravnog partnera u razvojnom modelu koji se razvio na lokalitetu povezanom s privezištem.

Istodobno, dok su **marine** preuzele ulogu dominantnog lidera lokalnog i regionalnog razvoja, **privezišta** su postala ravnopravan partner održivog razvoja u modelu koji je zadovoljavao sve aspekte održivosti (ekonomski, socijalni, ekološki). Koliko je razvidno, iz javno obznanjenih komentara ovoga pravilnika⁵, radi se o kaotično obznanjenim pojašnjenjima. Primjerice, Istarska županija, koja slovi kao najorganiziranija županija priobalnog dijela Hrvatske, *objavljuje: Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma izmijenjene su kategorije marina (označavanje sidrima), a privezište je postalo odlagalište. Pravne ili fizičke osobe koje na dan stupanja na snagu ovog Pravilnika imaju rješenje za luku nautičkog turizma sukladno Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 142./99., 47./00., 121./00., 45./01., 108./01. i 106./04.), nemaju obvezu usklađivanja s ovim Pravilnikom, ali mogu podnijeti zahtjev za razvrstavanje i kategorizaciju sukladno ovom Pravilniku. Zahtjev za razvrstavanje i kategorizaciju vrste Marina podnosi se Ministarstvu, a za razvrstavanje vrsta: Sidrište, Odlagalište plovnih objekata i Suha marina podnosi se Uredu državne uprave u županiji.*

Neki drugi izvori i javno obznanjeni komentari, ne dotiču ovu bitnu promjenu Pravilnika, već se, primjerice, bave uvođenjem u Pravilnik pojma “**zadruga**”⁶.

Istodobno, članak 8. Pravilnika iz 2008. definira odlagalište plovnih objekata kao:

(1) Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta.

⁴ Priopćenje: NAUČKI TURIZAM, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma 2007., Državni zavod za statistiku.

⁵ Internet: <http://www.ok-istre.hr>

⁶ Internet: [www.hitrorez.hr / dosjei_propisa/2737](http://www.hitrorez.hr/dosjei_propisa/2737)

(2) U vrsti Odlagališta plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

Iz prethodnog citata razvidno je da se ni u jednom slučaju ne može raditi o verbalnoj zamjeni pojma “privezišta” s pojmom “odlagališta plovnih objekata” jer je **privezište** “dio morskog i obalnog prostora dostupan plovidbi i nautičaru”, a **odlagalište plovnih objekata** samo “ograđeni dio kopna u kojem je onemogućen boravak nautičarima”.

Dakle, o kakvoj se promjeni s aspekta zakonodavca radi, još uvijek nije jasno.

Potreba prilagodbe investitora, koji su ključni subjekti razvoja, kao i menadžmenta postojećih luka nautičkog turizma, na ovaj je način onemogućena, a neophodna je.

Očigledno je, da je zakonodavac unio kaos u industriju luka nautičkog turizma te je neophodno da se hitno javno oglasi i pojašni koji je bio **strateški cilj** ovoga Pravilnika, čije izmjene, izgleda, treba očekivati tek 2017. godine.

Problem ostaje otvoren, a zbog osiguranja funkcije logističke potpore gospodarskom razvoju, prilagodba legislative, koja se odnosi na gospodarstvo, strateškim ciljevima razvoja, mora imati prioritet.

Ovdje treba istaknuti, još uvijek, neriješeno pitanje mnogobrojnih sportskih i drugih lučica, čiji kapaciteti nisu zanemarivi, a čijim bi se oblikovanjem pridonijelo rješavanju problema nesrazmjera u ponudi i potražnji za vezovima.

Privatizacija niza lučica (sportskih, zadružnih, vojnih, i sl.), još uvijek nije provedena, čime je onemogućena komercijalizacija i razvoj tih luka.

Sve druge zemlje, ne samo Mediterana nego i Europe⁷, uspješno su riješile problem sportskih i drugih lučica, pri čemu su izgradile, svaka za sebe, specifičan uspješan model povezivanja interesa za komercijalizacijom usluga veza i interesa za vezovima lokalnog stanovništva, članova kluba. To je razlog da Italija na 8.100 km obale deklarira skoro 500 komercijalnih luka nautičkog turizma, a Hrvatska na 5.800 km obale pet puta manje. Ovaj problem treba hitno riješiti jer se radi o zaostajanju u strateškom razvoju luka nautičkog turizma Hrvatske. Sportske luke nautičkog turizma hitno treba sistemski riješiti adekvatnim modelom razvoja popraćenim potrebnom legislativom koja omogućuje razvoj.

3.3. Dinamika promjena Pravilnika o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma

Sukladno obrazloženju razvoja legislative luka nautičkog turizma, razvijala se legislativa plovnih objekata nautičkog turizma. Legislativa koja se odnosi na plovila nautičkog turizma, promatrano s aspekta djelatnosti, direktno se

⁷ Obrazloženje: Nautički turizam se ne odvija samo na morima nego i jezerima, rijekama i kanalima širom Europe.

odnosi na razvoj chartera i cruisinga. Kompetentno razvrstavanje koje pridonosi razvoju strateškog menadžmenta na makrorazini u istraživanjima ranijeg datuma, nije bilo prisutno. Prva razvrstavanja nautičkog turizma u Hrvatskoj koja su pratila slična na univerzitetima i institutima u Velikoj Britaniji⁸ i Njemačkoj⁹, javila su se u publikacijama¹⁰ 2000. godine, a dograđuju se do danas.

Kao i u obrazloženju luka nautičkog turizma, prvi hrvatski *Pravilnik o kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma* objavljen je 28. svibnja 1990. godine, u teškom razdoblju za Hrvatsku, (NN, br. 24./90.). Od tada do danas, izvršene su tri promjene Pravilnika (Tablica 2.)

Promjene koje su nastale u legislativi plovnih objekata nautičkog turizma, u osamnaestogodišnjem razdoblju, treba analizirati s dva aspekta:

- razvrstavanja i
- klasifikacije.

- **Razvrstavanje** plovila nautičkog turizma od 1990. do 2008. bilo je vrlo raznoliko te je smjenjivalo i uvodilo nove vrste plovnih objekata nautičkog turizma (Tablica 2.).

Tablica 2. *Dinamika promjena u razvrstavanju i kategorizaciji plovila nautičkog turizma*
Table 2. *Dynamics of changes in classification and categorization of nautical tourism vessels*

	1990.	1997.	2008.
1	Rekreacijski plovni objekti	Mali plovni objekti za rekreaciju	Plovni objekti za izlete
2	Natjecateljski plovni objekti	Plovni objekti za krstarenja i rekreaciju	Plovni objekti za krstarenja
3	Jahte	Natjecateljski plovni objekti	Plovni objekti za iznajmljivanje bez usluga smještaja (dnevni charter)
4	Izletnički plovni objekti	Plovni objekti za jednodnevna krstarenja i izlete u svrhu obavljanja turističke gospodarske djelatnosti	Plovni objekti za iznajmljivanje s uslugom smještaja (charter)
5	Plovni objekti za turistička krstarenja	Plovni objekti za višednevna krstarenja u svrhu obavljanja turističke gospodarske djelatnosti	

Izvor: Izvod iz NN, br. 24./90., 11./97. i 69./08.

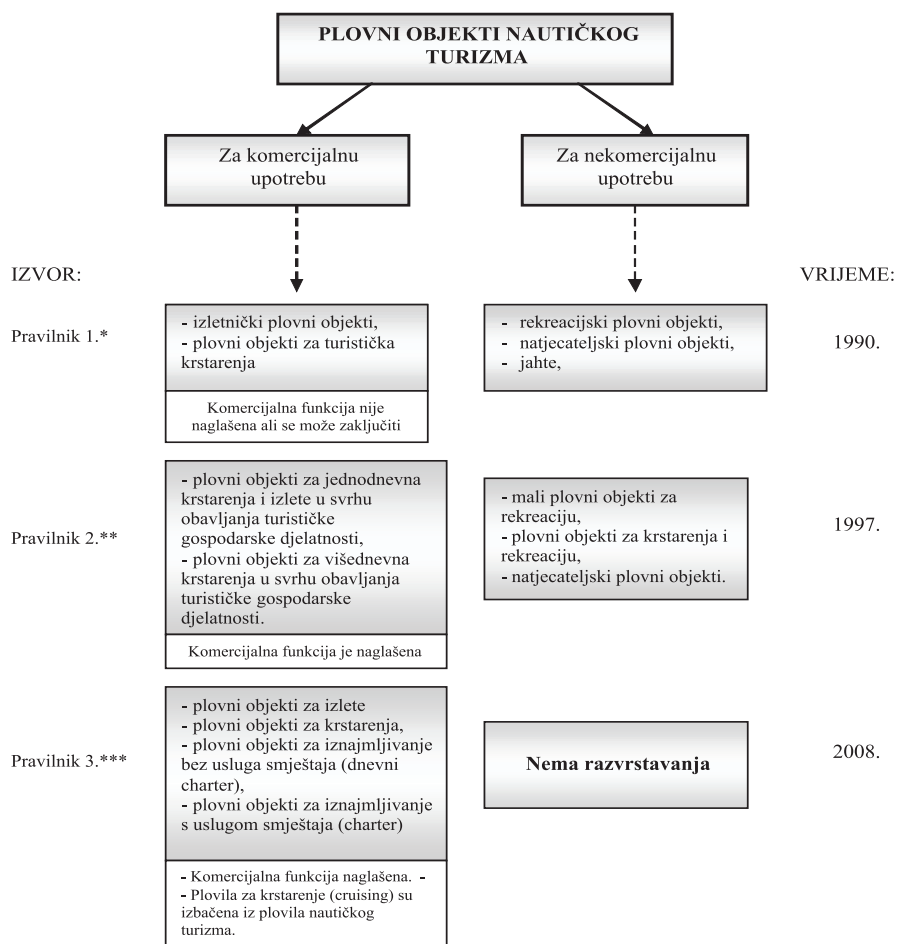
⁸ Luković, T., J. Šamanović, Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Split, Hrvatski hidrografski institut Split, 2007., str. 254.

⁹ Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, br. 11./2007., str. 8.

¹⁰ Luković, T., Development Strategy of Croatian maritime industry – tracks and side tracks, First Pan-European Shipping Conference, Split, March 2000., Croatian Paneuropean Union Split, str. 133-139.

Tabelarno prikazan pregled dinamike promjena u razvrstavanju plovila nautičkog turizma od 1990. do 2008. godine, ukazuje na razvoj fenomena nautičkog turizma u Hrvatskoj i nautičko-turističke misli. Misao znanstvenog i praktičnog razvoja nautičkog turizma, u domeni plovnih objekata nautičkog turizma, razvijala se u dva osnovna pravca (Grafikon 2).

Grafikon 3. Plovni objekti nautičkog turizma po kriteriju komercijalizacije od 1990. do 2008.
Graph 3. Nautical tourism vessels according to the criteria of commercialization from 1990 to 2008



Legenda:

* Pravilnik o kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, br. 24/1990.)

** Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, br. 11./97.)

*** Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN, br. 69/08.)

Izvor: Izradio autor Luković, T.

Navedeni prikaz razvrstavanja plovila nautičkog turizma, osim na dinamiku razvoja legislativne koja obrađuje plovila nautičkog turizma, ukazuje na strateške makroodrednice u razvoju nautičkog turizma. Analizirano s tog aspekta, učinjene su dvije velike pogreške u razvrstavanju.

Prva pogreška je da, na način kako Pravilnik iz 2008. godine razvrstava plovila, domaći i inozemni nautičari neće se ubuduće smatrati nautičarima, što znači da se ta plovila i nautičari statistički neće evidentirati kao subjekti i objekti nautičkog turizma. Da pojasnimo.

Članak 4. – vrsta Plovni objekti za izlete kaže:

Plovni objekt za izlete namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na izletima u trajanju do 24 sata u kojem se ne pruža usluga smještaja.

U Plovnom objektu za izlete mogu se pružati usluge prehrane, pića i napitaka.

Članak 5. – vrsta Plovni objekti za krstarenje kaže:

Plovni objekt za krstarenje namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista na krstarenjima u trajanju preko 24 sata, a opremljen je za višednevni boravak turista.

U Plovnom objektu za krstarenje moraju se pružati usluge prehrane, pića i napitaka te usluga smještaja.

Članak 6. – vrsta Plovni objekti za iznajmljivanje bez usluga smještaja (dnevni charter) kaže:

Plovni objekt za iznajmljivanje bez usluge smještaja namijenjen je za turističke usluge iznajmljivanja plovnog objekta za osobne potrebe turista radi odmora i rekreacije u trajanju do 24 sata u kojem se ne pruža usluga smještaja.

Plovni objekt za iznajmljivanje bez usluge smještaja može se iznajmiti s posadom ili bez posade.

Članak 7. – vrsta Plovni objekti za iznajmljivanje s uslugom smještaja (charter) kaže:

Plovni objekt za iznajmljivanje s uslugom smještaja namijenjen je za turističke usluge iznajmljivanja plovnog objekta za osobne potrebe turista radi odmora, rekreacije i krstarenja u trajanju preko 24 sata i opremljen je za višednevni boravak turista.

U Plovnom objektu za iznajmljivanje s uslugom smještaja mora se omogućiti smještaj.

Plovni objekt za iznajmljivanje s uslugom smještaja može se iznajmiti s posadom ili bez posade.

Pružatelj usluge iznajmljivanja ne može na plovnom objektu vršiti pripremu hrane.

Druga velika pogreška je izbacivanje plovila za gospodarsko krstarenje koje, po svemu, spada u nautički turizam. Ostaje nejasno, da li je možda prevladala

“pomorska komponenta” te bi krstarenja postala običan pomorski promet, što je posve pogrešno i razvojno štetno.

Kao što je razvidno iz razvrstavanja prema Pravilniku iz 2008., za razliku od istovrsnih pravilnika iz 1990. i 1997. godine, plovila nautičkog turizma su od 13. lipnja 2008. godine, samo plovila u gospodarske namjene.

Postavlja se pitanje, što je s plovilima u vlasništvu koja se ne iznajmljuju, a koriste se u nautičkom turizmu. U koju vrstu plovila spadaju ta plovila? S plovilima po logici stvari idu i subjekti, što znači da nautičari, domaći i strani vlasnici plovila koji su u nautičkom turizmu, nisu više subjekti nautičkog turizma. *Kako se objašnjava ova krucijalna promjena?*

Iz obrazloženja i izvora dostupnih javnosti¹¹, nigdje se ne pojašnjavaju temeljne promjene Pravilnika, već su obrazloženja usmjerena na članke 15. i 136., gdje se objašnjavaju administrativne procedure registracije i izdavanja rješenja.

Razvidno je da je zakonodavac, u smislu osiguranja podrške razvoju nautičkog turizma, pogriješio jer je izostavio veliku grupu plovila i subjekata nautičkog turizma. Ovu pogrešku je potrebno hitno korigirati dopunom Pravilnika.

Positivno je u ovom Pravilniku što je zakonodavac prilikom kategorizacije vrlo jasno prepoznao i razvrstao plovila chartera i cruisinga (*članak 11.*), čega se dosljedno drži u postupku kategorizacije (*članak 13.*).

- Uočljive su promjene u **kategorizaciji**, u načinu obilježavanja kategorije plovila. Klasičnih **3 – 5 “zvjezdica”**, zamijenjeno je s **2 – 5 “kormila”**, što je izbacilo, u znanstvenom istraživanju cruisinga, sinonim za velike cruisere, **“ploveći hoteli”**.

Kao i kod luka nautičkog turizma, osnovni kriteriji kategoriziranja plovila su: *tehnička opremljenost plovila i kvaliteta usluga* na komercijalnom plovilu.

3.4. Strateški menadžment i održivi razvoj chartera i cruisinga u Hrvatskoj

Shvaćajući potrebu sprječavanja **sivog i crnog chartera** na hrvatskom dijelu Jadrana, osnovna primjedba novom *“Pravilniku o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma”* (NN, br. 69./08.) je izostanak sveobuhvatnosti. Izostavljena je velika grupacija plovila nautičkog turizma, a time i subjekata što može bitno utjecati na gospodarske efekte. Ostaje nejasno, kako će statistika registrirati plovila nautičkog turizma i razvrstati 105.000 hrvatskih plovila kojima treba pridružiti i inozemna plovila koja nisu namijenjena nekoj od djelatnosti nautičkog turizma, a plove hrvatskim Jadranom u svrhu razonode i odmora, dakle nautičkog turizma.

Strateški menadžment chartera ovim Pravilnikom nije posebno pogođen, ali je cruising ostao nedorečen. Kako je razvidno iz Grafikona 1., cruising sačinjavaju *plovila cruisinga, cruiseri* (veliki i mali old timeri) i *luke za prihvat cruisera*. Luke za prihvat cruisera su specijalizirane luke koje se bitno razlikuju od

¹¹ Internet: www.hitrorez.hr/dosjei_propisa/2737

putničkih luka, a rezultati njihovog poslovanja, razvoj i ulaganja u razvoj izuzetno su dinamični. U postojećim lukama za prihvat cruisera (Dubrovnik, Zadar, Korčula), **cruising** istiskuje i zamjenjuje **klasičan pomorski prijevoz**, a isto se dešava i s novima **cruise lukama** (Šibenik, Split).

Luke za prihvat cruisera ne obrađuju se u zakonu kao posebne luke, odnosno luke nautičkog turizma. Na taj način cruising se, još uvijek, razvija izvan logističke potpore nacionalne legislativne.

Razvoj cruisinga, kao važne podvrste nautičkog turizma, izbjegao je neophodno strateško upravljanje na makrorazini čime je došao u fokus istraživanja održivog razvoja koja na nekim prostorima ukazuju na negativne efekte cruisinga. Razlog je tomu relativno mali broj istraživačkih radova usmjerenih na oblikovanje strateškog menadžmenta makrorazine koji bi pomogli u rješavanju ovoga problema, kao i još uvijek nedovoljno razvijene znanstvene misli cruisinga koja bi utjecala na promjene u praksi.

4. ZAKLJUČAK

Iz prikazane je analize jasno da se radi o dva temeljna izvršna podzakonska akta sa snagom zakona, koji bitno utječu na dugoročni razvoj nautičkog turizma.

Pravilnici koji obrađuju luke nautičkog turizma i plovne objekte nautičkog turizma direktno su povezani, tj. odgovorni, za provedbu Strategije razvoja nautičkog turizma Hrvatske, čije se oblikovanje postupno završava i koja ulazi u *fazu realizacije*.

Teško je ne zaključiti, da oba pravilnika ukazuju na niz pogrešaka i propusta koji će bitno utjecati na strateški razvoj nautičkog turizma Hrvatske, i stoga je potrebno izvršiti njihove hitne i kvalitativne izmjene i korekcije.

S obzirom na razvoj znanstvene misli u domeni nautičkog turizma i dostignuća iz istraživanja o nautičkom turizmu u Hrvatskoj, Europi i svijetu, razvidno je da zakonodavac nije, pri izradi oba pravilnika, koristio usluge znanstvenih spoznaja i rezultate istraživanja u nautičkom turizmu. Znanstvena istraživanja u nautičkom turizmu pridonijela su predviđanjima promjena u okolini industrije nautičkog turizma, koja će bitno utjecati na dugoročni razvoj. U cilju podizanja kvalitete makrostrateškog menadžmenta nautičkog turizma Hrvatske, preporuča se i razvoj controllinških istraživanja u nautičkom turizmu koja bi pridonijela razvoju i oblikovanju controlling koncepta razvoja nautičkog turizma Hrvatske.

Zbog osiguranja logističke podrške strateškom razvoju nautičkog turizma Hrvatske, preporuča se hitna rekonstrukcija i korektura oba pravilnika koja treba oblikovati i uskladiti s dugoročnim ciljevima strategije razvoja nautičkog turizma Hrvatske, a što očito nije učinjeno.

LITERATURA

- [1] Luković, T., Z. Gržetić, Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Split, Hrvatski hidrografski institut, 2007.
- [2] Luković, T., Cruising on old timers, opportunity for local and regional development within Europe, Bremerhaven, University of Bremerhaven, 1st International Cruise Conference, 2008.
- [3] Luković, T., J. Šamanović, Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Split, Hrvatski hidrografski institut, 2007.
- [4] Luković, T., Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled, 58 (2007), 11, str. 689-708.
- [5] Luković, T., Development strategy of Croatian maritime industry: tracks and side tracks, Split, First Paneuropean shipping conference, Croatian Paneuropean Union Split, 2000.

Podzakonski akti:

- [6] Pravilnik o kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, Narodne novine, 24/1990.
- [7] Pravilnik o vrstama i kategorijama nautičkog turizma, narodne novine, 11/1997.
- [8] Pravilnik o vrstama i kategorijama nautičkog turizma, Narodne novine, 69/2008.
- [9] Priopćenje, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma 2007., Zagreb, Državni zavod za statistiku
- [10] <http://www.ok-istre.hr>
- [11] www.hitrorez.hr / dosjei_propisa 2737

Summary

STRATEGIC DEVELOPMENT AND CHANGES IN LEGISLATION REGULATING YACHTING IN CROATIA

Unlike the strategic development on a micro level, strategic management on the macro level gets its final form within the period of 10 to 30 years.

It was not until recently that strategic documents of the Croatian economy occurred in a larger number. If taken into consideration as documents important for a systematic, national and market-oriented development, and not just as a mere administrative need, development strategies demand the support of all elements of a national development concept. A successful harmonization of the elements of development is a result of a good approach to the issue of forming a strategic development model of a national economy.

*Within the system of harmonized elements of a strategic development on the macro level, the system *lex specialis* of the law which regulates nautical tourism is of utter importance. Therefore, changes in a macro development strategy, leading to the changes of strategic goals, require appropriate changes in supporting legislation.*

This research will take into consideration the following issues:

- Does legislation follow the strategic development objectives, or it precedes and indicates the necessary changes?*
- Do the changes of regulations regarding ports and ships support the strategic development of yachting in Croatia, or do they slow it down?*

Key words: *Legislation on the classification of yachting ports of call, strategic development, sustainable development of yachting ports of call, sustainable development of cruising, sustainable development of cruise ports of call*

Tihomir Luković, Ph. D.

*University of Dubrovnik
Department of Economy and
business economy
Čira Carića 4
20000 Dubrovnik
Croatia*

Neven Šerić, Ph. D.

*University of Split
Faculty of Economics
Matice hrvatske 31
21000 Split
Croatia*