

Dr.sc. **Daniela Gračan**, docent
Dr.sc. **Romina Alkier Radnić**, docent
Fakultet za turistički i hotelski menadžment u Opatiji
Primorska 42, 51410 Opatija, Hrvatska

Ekološki aspekti razvoja nautičkog turizma europskog dijela Mediterana

Sažetak

Obala i more Mediterana zaslužuju naročitu pozornost, ne samo zbog svojih prednosti, već prvenstveno zbog opasnosti koje joj prijete zbog nerazumnog korištenja.

Prednosti obale sastoje se, u prvom redu, u demografskoj dinamičnosti i privlačnosti jer se pretpostavlja da će se mehanički trend naseljavanja produžiti i još više povećati. Međutim, moderni masovni turizam dovodi do velike koncentracije ljudi na ograničenom obalnom prostoru te, već uz postojeće probleme izgrađenih industrijskih pogona na samom moru, predstavljaju dva goruća žarišta ugrožene ekološke ravnoteže.

Važno je istaknuti potencijalne prepreke za opravdanost primjene razvoja turizma na obalnim prostorima. Nužno je naglasiti spremnost turista da plate veću cijenu za ekološki visokovrijedan turistički proizvod koji, s druge strane, nameće visoke troškove ekološki prihvatljivog razvoja, te prihvaćanje značenja ekologije u sustavu vrijednosti i kulturi lokalnog stanovništva. Imperativ u pojedinim zemljama (napose u zemljama u razvoju) da povećaju u što kraćem roku društveni proizvod i zaposlenost često je usmjeren upravo na štetu okoliša. Međutim, potrebno je ukloniti čitav niz ograničavajućih čimbenika, kako bi se nautički turizam razvijao na čvrstim osnovama u skladu s održivim razvojem.

Ključne riječi: nautički turizam, ekološka ravnoteža, održivi razvoj, europski dio Mediterana, hrvatski turizam

1. Uvod

Suvremeni način života u urbanim sredinama, kao nužnost, nameće humanizirani pristup odmoru koji se ogleda u turističkim kretanjima i bijegu od svakodnevnice. Teži se odmoru u mirnom, prirodnom ambijentu, uz promjene u turističkim trendovima. Turizam poprima nove pojavne oblike čija je osnovna zadaća zadovoljenje potreba suvremenog čovjeka. Rezultat je bogat i raznovrstan turistički proizvod. Boravak u turističkoj destinaciji ne svodi se više na pasivni odmor i dokoličarenje već na aktivno provođenje slobodnog vremena. Takav oblik provođenja godišnjeg odmora pruža nautički turizam, koji sjedinjuje sportsko–rekreativne aktivnosti i turizam u jednu cjelinu.

Nautički turizam u svijetu i na Mediteranu pojavio se je kao plimni sociološki val zapljusnuvši obale mnogih pomorsko – primorskih zemalja. Čovjeku nove industrijske epohe postala je potreba, pa i navika da u slobodno vrijeme uspostavlja specifičan odnos s prirodom, morem i njegovim ljepotama izvan stalnog mjesta boravka te je nautički turizam postao jedan od najbrže rastućih segmenata maritimnih djelatnosti koji se u svijetu počinje masovno razvijati usporedno sa svim ostalim oblicima maritimnog turizma.

U nastavku rada, da bi se ukazalo na nužnost ekološkog osvješćivanja u razvoju nautičkog turizma, daje se prikaz stanja nautičkog turizma Hrvatske i vodećih nautičkih zemalja Mediterana.

2. Konkurentnost hrvatskog nautičkog turizma

Komparativne prednosti u razvoju nautičkog turizma Hrvatske upravo su prirodne ljepote, pejzažna slikovitost i, iznad svega, ekološka očuvanost. Navedeno predstavlja važna obilježja za razvoj i budućnost nautičkog turizma.

Međutim, nekontrolirani, prekomjeran razvoj, neodgovarajuće lokacije različitih sadržaja, neodgovarajuća prometna rješenja, neproporcionalni turistički kapaciteti s obzirom na realne mogućnosti i slični problemi, već sada izravno ugrožavaju neke prostore. Sve te prostorne suprotnosti dovode do neizbježnih sukoba ako se na vrijeme ne uklone. Zato je odgovarajuća zaštita nužna. Zaštita i revitalizacija kulturno-povijesnih i prirodnih vrijednosti nije samo kulturni čin i potreba suvremenog čovjeka, već postaje imperativ za plansko osmišljavanje budućeg razvoja malih naselja, osobito kroz uključivanje u turističku ponudu.¹

Neophodnost intenzivnijeg ulaganja u nautički turizam u Hrvatskoj, kao selektivne vrste turizma, koja ima upravo najveće mogućnosti i pretpostavke za razvoj, temeljila se na činjenici da Jadransko more i obala imaju, po svom geografsko – prometnom položaju i prirodnim značajkama, izražene komparativne prednosti i da je potražnja za tom vrstom usluga u stalnom porastu. Uključivanjem nautičkog turizma u turističku ponudu Hrvatske ostvaruje se viši stupanj kakvoće i raznolikosti hrvatske turističke ponude.

Hrvatska ima optimalne prirodne uvjete za razvoj nautičkog turizma: najrazvedeniju obalu u Europi i na Mediteranu (uz Grčku). Koeficijent razvedenosti hrvatske obale iznosi 9,7 sa 5.790 km obalnog ruba. Raspolaže sa 5.790 km dugom obalom, od čega 4.012 km obalne otočne linije i 1.778 km kopnene linije. Na tom se prostranstvu nalaze 652 nenaseljena otoka, 66 naseljenih, 78 grebena, te 398 hridi. Navedena morfologija Jadrana odlikuje se kristalno čistim morem i pogodnim klimatskim uvjetima što znači da je hrvatski dio Jadrana prirodno predodređen za sigurnu i nesmetanu plovidbu i razvoj nautičkog turizma.

¹ Kušen, E.: Znamo li što imamo, UT Ugostiteljstvo i turizam, Zagreb, broj 1, 1995., str. 16.

Ekspanziji nautičkog turizma prethodila je ponuda vezova u nautičkim lukama. Izgradnja marina podigla je razinu kvalitete nautičko–turističkih usluga. U ovom poglavlju izneseni su aktualni podaci o činjeničnom stanju nautičkog turizma.

2.1. Karakteristike i značenje nautičkog turizma u Hrvatskoj

Kapacitet nautičkog turizma u marinama, lukama i lučicama u 2005. godini iznosio je 58.045 postelja, što je, u odnosu na prethodnu godinu, smanjenje za 1,5 %. U ukupnom broju smještajnih kapaciteta čini udio od tek 6,9 %. Najveći broj luka, lučica, sidrišta i marina sadrži kvarnerski, zadarski i dubrovački akvatorij (oko 60 %).

Ukupan prihod luka nautičkog turizma u Hrvatskoj u 2004. godini iznosio je 316,8 milijuna kuna, pri čemu je 76,3 % ostvareno od iznajmljivanja vezova. U odnosu na 2003. godinu taj je prihod veći za 17,4 %, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 25,5 %. U 2005. godini nastavljeno je povećanje prihoda u marinama.

Proteklih godina primjetan je porast kakvoće usluga u hrvatskim marinama, no to je još uvijek značajno ispod one kvalitete koju potražnja na tržištu nautičkih usluga zahtijeva.²

Većina ulaganja u marine u 2005. godini odnosila se na investicijsko održavanje i poboljšanje kvalitete infrastrukture i usluga, što je omogućilo i povećanje cijena u prosjeku za oko 12 % u odnosu na 2004. godinu.³ Također je primjetno da privatne marine imaju višu razinu i raznovrsnije usluge od državnih, posebno u turističko–rekreativnom smislu. Sve su to pokazatelji da se u Hrvatskoj sve više pazi, ne samo na povećanje kvalitete i sigurnosti plovila, odnosno veza u marini, nego i na zaštitu okoliša i mora, zbrinjavanja otpada i voda u marinama. To potkrepljuju i priznanja Plave zastave u 19 marina (više od 40 % marina).

U marinama se osjeća nedostatak kapaciteta, kao rezultat veće potražnje za vezovima u odnosu na ponudu. Takvu situaciju marine mogu zahvaliti brzom razvoju charter djelatnosti, tj. velikom broju novih poduzeća i obrta koje su se posljednjih nekoliko godina počele baviti tom djelatnošću. U samo nekoliko godina broj registriranih brodova za charter u Hrvatskoj od brojke 1.000 narastao je na 2.700 koliko ih je bilo registrirano u Ministarstvu mora, turizma i pomorstva 2004. godine.

Prosječna duljina plovila u hrvatskim marinama, u proteklom desetljeću je porasla, sa 10,5 metara na oko 13–13,5 metara. Takvim plovilima dolaze i zahtjevniji nautičari, tražeći urednije uvjete boravka pa se hrvatske marine nastoje prilagoditi povećanjem kakvoće svojih usluga.

² Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, Nautika Tomas 2004, Institut za turizam, Zagreb, 2005., str. 41.

³ Soža: Hrvatske marine ove godine spremnije nego lani, <http://info.croatiabiz.com> (15.12.2005.)

2.2. Kretanje nautičkih turista

Trend porasta turističkih noćenja u lukama nautičkog turizma nastavljen je u 2005. godini, kada je u razdoblju I–X. mjeseca ostvareno 1.131.000 noćenja, što je u odnosu na isto razdoblje prethodne godine povećanje za 0,9 %. U ukupnom broju turističkih noćenja u Republici Hrvatskoj nautički turizam sudjeluje s tek 2,2 %. U istom razdoblju došlo je do porasta iskorištenosti kapaciteta luka nautičkog turizma sa 19,04 % na 19,49 %, no to je znatno ispod razine ukupne iskorištenosti kapaciteta u Hrvatskoj koja je u 2005. godini iznosila 60,21 %.

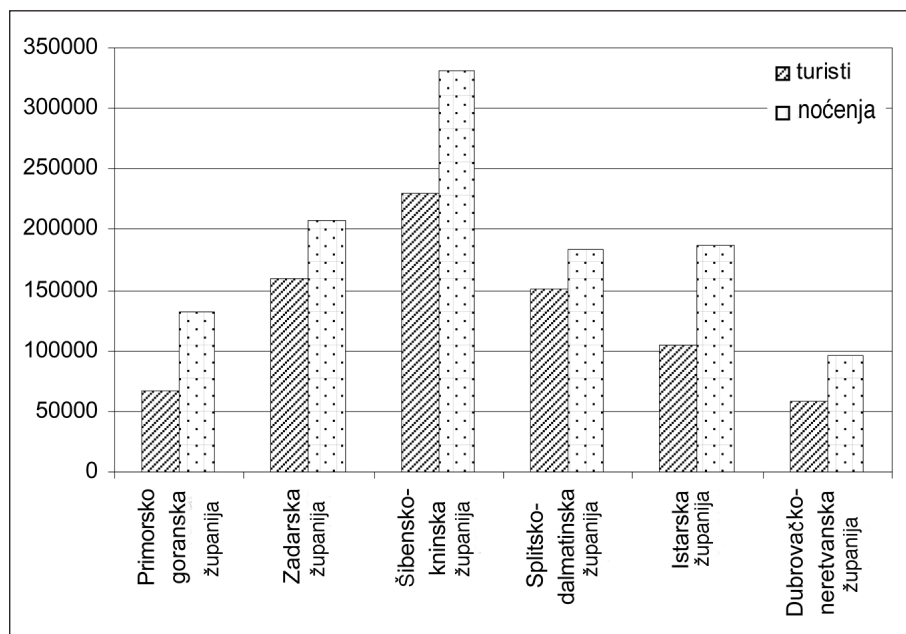
Tablica 1. Noćenja i iskorištenost kapaciteta u lukama nautičkog turizma

	Noćenja		Iskorištenost kapaciteta	
	2004.	2005.	2004.	2005.
Luke nautičkog turizma	1.121.316	3.271.620	19,04	19,49
Ukupno	47.145.505	50.735.024	58,18	60,21
Udio luka nautičkog turizma u ukupnom	2,4	2,2	–	–

Izvor: Turistički promet u Republici Hrvatskoj u listopadu te u razdoblju od I–X mjeseca 2005., <http://www.mmtpr.hr> (12.12.2005.)

Najatraktivniji dio istočne obale Jadrana za nautičare je šibenski arhipelag, ponajviše zbog Nacionalnog parka Kornati. Po posjećenosti slijedi zadarsko područje koje je posebno zanimljivo zbog većeg broja otoka što pridonosi zanimljivosti arhipelaga, te Splitsko–dalmatinska županija.

Grafikon 1. Dolasci i noćenja turista u lukama nautičkog turizma po županijama, I–XI 2005.



Izvor: Turistički promet u Republici Hrvatskoj u listopadu te u razdoblju od I–X mjeseca 2005., <http://www.mmtpr.hr> (12.12.2005.)

Većina nautičara koji posjećuje Hrvatsku dolaze iz razvijenih europskih zemalja, dok domaći gosti čine tek 5 % ukupno ostvarenih noćenja nautičara. Razlog tomu može se tražiti u činjenici da taj oblik turizma zahtijeva turiste nešto veće platežne moći, ali najviše u činjenici da Hrvati čine vrlo mali postotak u svim oblicima turizma u Hrvatskoj.

Najveći broj nautičara dolazi iz Njemačke, Austrije i Italije.

Tablica 2. Registrirani broj dolazaka i ostvarenih noćenja turista u lukama nautičkog turizma u Hrvatskoj u 2001. i 2004. godini

	2001.	2004.	Indeks 2004./ 2003.	2001.	2004.	Indeks 2004./ 2001.
Ukupno	580.460	783.029	134,9	824.910	1.129.157	136,9
Njemačka	141.033	162.920	115,5	210.773	268.722	127,5
Austrija	134.116	142.139	106,0	188.390	227.284	120,6
Italija	137.339	168.740	122,9	184.641	215.875	116,9
Slovenija	33.268	43.851	131,8	49.594	69.046	139,2
Hrvatska	23.214	40.090	172,7	31.877	57.206	179,5
Velika Britanija	23.063	38.101	165,2	33.045	48.714	147,4
Mađarska	14.293	34.463	241,1	18.982	43.308	228,2
Češka	18.529	33.211	179,2	24.566	43.918	159,3
Poljska	13.433	23.990	178,6	17.718	27.336	154,3
Francuska	8.437	21.712	257,3	11.839	27.260	230,3
Nizozemska	4.426	11.002	248,6	6.223	14.631	235,1
Ostale zemlje	29.309	62.810	214,3	44.262	85.857	194,0

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, Nautika Tomas 2004. (2005), Institut za turizam, Zagreb, str. 20.

Prema istraživanjima Nautika – Tomas 2004., više od polovice nautičara (2004.) vlasnici su plovila na kojima plove, jedna je trećina plovila u vlasništvu charter kompanija, a ostali su bili na plovilima čije je vlasnik netko drugi. Oni koji su u charteru sveukupno više troše (zbog najma broda) od onih koji imaju svoj brod. Međutim, oni sa svojim brodom ostaju duže jer ne moraju platiti najam broda.

U prosjeku, nautičari na putovanju ostvaruju 16 noćenja, od čega 10 noćenja u marinama, nešto manje od 4 na sidru izvan mjesnih lučica i marina, te nešto manje od 3 noćenja u mjesnim lučicama (tablica 3).⁴

⁴ Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, op. cit., str. 39.

Tablica 3. Prosječni troškovi putovanja nautičara prema organizaciji putovanja u eurima, po osobi

	Ukupno	Individualna plovidba	Charter
Ukupni troškovi putovanja	1.280,70	1.189,89	1.474,51
Troškovi prijevoza od mjesta stanovanja do polazne luke u Hrvatskoj i natrag	129,23	137,17	112,28
Troškovi plovila	710,95	553,75	1.046,48
Ostali troškovi boravka	440,52	498,98	315,74
Prosječan broj osoba na plovilu	4,10	3,70	5,0
Prosječan broj osoba za koje su iskazani troškovi	3,60	3,20	4,4
Prosječan broj ostvarenih noćenja na plovidbi	16,10	19,00	9,8

Izvor: Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, Nautika Tomas 2004. (2005.), Institut za turizam, Zagreb, str. 47.

Za troškove putovanja nautičari, u prosjeku, moraju izdvojiti oko 1.281 eura po osobi, pri čemu su troškovi prijevoza do polazne luke i natrag činili udio od 10 % ukupnih troškova, troškovi plovila 56 %, te ostali troškovi 34 %.

Tendencija je nautičara krstarenje obalom i otocima (dakle, tranzit), dok manji dio njih borave u matičnoj luci odakle odlaze na izlete.

Tijekom boravka u marinama i destinaciji najčešća aktivnost nautičara je posjet restoranima, slastičarnicama, kupovima i izletu, a posjećuju i lokalne zabave, odlaze u šetnju, razgledavaju znamenitosti i dr. To ukazuje da marine moraju biti stacionirane u atraktivnim destinacijama koje će nautičarima pružiti usluge koje su u području njihova interesa.

Kod nautičkog turizma manje je naglašena sezonalnost od stacioniranog odmorišnog turizma, što daje mogućnost produženja glavne turističke sezone, a upravo je to jedan od temeljnih razvojnih ciljeva hrvatskog turizma. Međutim, uočava se da značajan broj marina radi samo tijekom sezone pa se može zaključiti da mogućnost produženja turističke sezone, putem nautičkog turizma, još nije prepoznata.

U razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj potrebno je slijediti dva pravca:⁵ maksimalno iskoristiti kapacitete za vezove u već postojećim lučicama i lukama te izgraditi kvalitetnu infrastrukturu za nautičare u marinama i lukama te zabavne sadržaje u njihovoj blizini. U strateškom promišljanju potrebno je poći od specifičnosti infrastrukturnih i logističkih zahtjeva marina te potreba i očekivanja nautičkih gostiju. Pri odabiru lokacija za izgradnju marina potrebno je odabrati one koje su manje atraktivne za druge vidove selektivnog turizma, a koje zadovoljavaju potrebe izgradnje marine ili lučice za prihvata

⁵ Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. finalna verzija, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Zagreb, 2003., str. 79.

nautičkih turista. Ključni čimbenik u donošenju odluka o izgradnji ili proširenju marina i lučica, kao i ostalih sadržaja u njihovoj blizini je očuvanje okoliša i njegova maksimalna zaštita. Razvoj mora biti u granicama održivosti kapaciteta.

Najveći konkurenti Hrvatskoj u nautičkom turizmu su ostale zemlje Sredozemlja, posebice Italija, Grčka, Španjolska i Francuska. Od 58 % nautičara koji su tijekom 2004. godine plovili Jadranom, u protekle tri godine su, osim u Hrvatskoj, plovili i u drugim zemljama, i to najčešće u Italiji (59 %), oko četvrtine ih je bilo u Grčkoj, a zatim slijede Francuska i Španjolska.⁶ U usporedbi s navedenim zemljama konkurentima Hrvatska se, prema Tomas 2004. istraživanjima bolje ocjenjuje od konkurencije kad je riječ o svim aspektima ljepote i očuvanosti prirode, čistoće.

Analiza ocjene konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma ukazuju na nužnost reorganiziranja i restrukturiranja hrvatskih marina u skladu s trendovima na tržištu nautičkih usluga. Stoga se u nastavku rada daje prikaz nautičkog turizma na Mediteranu.

3. Konkurencija na mediteranu

Prije nego se započne s analizom nautičkog turizma na Mediteranu, dat će se pregled ukupnih kapaciteta nautičkih sadržaja nekih zemalja koji bi mogao ilustrirati značenje i potencijale koje ta vrsta aktivnosti ima u svijetu.

Tablica 4. Pregled nautičkih kapaciteta nekih zemalja

Zemlja	broj luka i PRISTANIŠTA	BROJ VEZOVA
Njemačka	2.000	80.000
Finska	1.700	80.000
Nizozemska	1.200	250.000
Švedska	1.000	200.000
Danska	500	56.000
Engleska	355	206.000
Italija	343	90.500
Norveška	300	100.000
Španjolska	173	30.000
Grčka	140	8.400
Portugal	30	5.200
SAD	10.320	2.024.397
Novi Zeland	1.500	200.000
Kanada	1.500	250.000
Japan	567	69.000
Australija	190	23.000

Izvor: Posebni prilog magazina *More*, ožujak, 2004., str. 37

⁶ Ibidem, str. 43.

Područje Mediterana nama je osobito zanimljivo za proučavanje u smislu stanja i tendencija kretanja nautičkih kapaciteta i nautičkog turizma posebice.

Uže područje zanimanja svakako se treba usredotočiti na zemlje koje već duže vrijeme imaju značajno razvijen segment nautičkog turizma, kao npr. Francuska, ili možda one zemlje koje snažnom aktivnošću razvijaju taj segment, kao npr. Turska ili Grčka. Ipak, najzanimljivija, u smislu praćenja, je svakako Italija koja je, osim što raspolaže značajnim kapacitetima, tehnologijom i iskustvima, ujedno i naše najbolje tržište i najjači konkurent.

Nama najbliži zapadni susjedi, Slovenija, s brojčano skromnim kapacitetima, predstavlja svojevrsan fenomen. Iako pretežno gorska zemlja, na svojoj kratkoj obalnoj liniji razvila je značajne, vrlo vrijedne i moderne kapacitete, a aktivna je i poznata na području nautičke proizvodnje i manifestacija. Razvijenost i propulzivnost kapaciteta nautičkog turizma, stavljena u srazmjer dužine obalne linije, svakako ulazi u sam vrh svjetskih trendova. Za razliku od naših zapadnih susjeda, naši istočni susjedi, Crna Gora i Albanija, u nautičkom su smislu nerazvijeni.

Šire istraživanje i odgovarajuća prezentacija stanja i kretanja kapaciteta nautičkog turizma u nekim mediteranskim zemljama svakako prelaze okvire ovog rada, te se, stoga, dalje u radu daje samo kratki prikaz relevantnih podataka o hrvatskoj konkurenciji na Mediteranu.

Mediteranski bazen ima više od 46.000 km obale. Na njegovim obalama se bilježi stalan demografski rast. Više od 40 % od 410 milijuna stanovnika iz 22 zemlje oko mediteranskog bazena su koncentrirana na tom području. Tomu treba pridodati i 200 milijuna turista koji to područje godišnje posjećuju. Od 46.000 km obale oko 25.000 km je zauzeto različitim urbanim sadržajima, dio čega čine i objekti za smještaj plovila.⁷ Samo jedan posto mediteranske obale uživa svojevrsnu zaštitu. Organizacije koje se bave studijama o održivom razvoju predlažu da se limitira urbani razvoj na mediteranskim obalama na način da se minimalno 20 % obalne linije proglasi zaštićenim područjem pod striktnim zaštitnim mjerama.

Italija

Italija ima 10 regija od kojih su tri na jadranskoj obali (Veneto, Puglia i Molisse) koje ukupno imaju 30.114 vezova.⁸

Italija je prisutna na četiri različita mora (Jadransko, Jonsko, Tirensko i Ligursko more). Brojni socio-kulturni resursi pretpostavka su za razvoj nautičkog turizma. Najbolje uvjete za razvoj nautičkog turizma ima obala Campanije, jer je razvedenija od ostalog dijela talijanske obale. Poseban poticaj razvitku nautičkog turizma daje država kroz pojednostavljenu zakonsku regulativu oko registracije i plaćanja taksi na plovila.

7 <http://www.pangea.org>

8 <http://informare.it>

Grčka

Grčka je zemlja okružena s četiri mora: Sredozemno, Jonsko, Egejsko i Jadransko more. Osim toga, Grčka se u klasifikaciji turističkih destinacija nalazi na 15-tom mjestu.

Iako krstarenja i jedrenje postaju svakim danom sve popularniji u Grčkoj, zemlja pati od nedostatka smještajnih kapaciteta za brodove. Vezova ima oko 7.000 u marinama uzduž grčke obalne linije i otoka. Zahtjevi za vezovima, samo na području Attike, procijenjeni su na više od 10.000. Grčka turistička zajednica planira proširiti postojeći broj marina (trenutno ima 20 marina) na 50 marina, kao i dodatna 24 sidrišta za velike jahte u zaljevima na otocima. Do kraja 2006. godine namjerava povećati broj sidrišnih mjesta i vezova na više od 16.000.⁹ Kako bi promovirala privatna ulaganja u marine i sidrišne kapacitete, odlučila je raspisati međunarodni natječaj za sektor nautičkog turizma. Naglasak će biti na gradnji malih marina i lučkih jedinica kako bi se prilagodili sadašnjoj minijaturnoj veličini grčkih otočnih lučica. Tako bi se formirao lanac kroz jonsko otočje, oko Peloponeza preko Cykladskog otočja do Dodecanese otočja. Kako bi privukli jahte sa zapadnog Mediterana, nova mreža marina stavit će težište na yacht charter sektor.

Francuska

S Atlantskom i Mediteranskom obalom, Francuska nudi mnogo raznolikosti prilikom krstarenja, počevši od plitkih estuarija – preko puta Engleske, preko modernih lučica na Azurnoj obali do blistave ljepote otoka Korzike.

S najrazvijenijom industrijom proizvodnje plovila u Europi, svi jahtaški kapaciteti su, općenito govoreći, visokog standarda.

Marine su izgrađene uzduž cijele mediteranske obale. U starim je lukama čest slučaj izgradnje suhih vezova za jahte. Mnoge luke i marine su u cijelosti popunjene, te je tijekom ljeta izuzetno teško naći slobodno mjesto.

Koliko je nautički turizam razvijen na mediteranskom dijelu, govori podatak da je samo na dvije stotine kilometara obale sagrađeno čak 29 marina s čak 22.000 vezova.

Korzika, najveći francuski otok, sa 250.000 stanovnika, ima 35 marina s više od 7.000 vezova.¹⁰

Turska

Turska je zemlja koja leži na tri mora, te može imati znakovit udio u prihvatu nautičara ako bude u stanju privući značajan dio od 750.000 jahti koje plove Mediteranom, a nautičari na njima pripadaju, uglavnom, sloju bogatih ljudi koji troše

9 <http://www.grecece.gr>

10 <http://www.noonsite.com>

veće iznose novca u Grčkoj, Hrvatskoj, Italiji i Francuskoj svake godine, a prihodi od prihvata samo jedne jahte su gotovo isti onome što se dobije od tridesetak turista zajedno.

Multimilijunski dolarski poslovi značit će i bolju infrastrukturu, a u tom segmentu Tursku očekuje dosta posla. Tri turske marine vođene od državne Turističke banke nedavno su prodane privatnim ulagačima. Privatizacija ostalih marina koje su u državnom vlasništvu tek slijedi.

Vidljivo je, dakle, da nautički turizam na Mediteranu svakim danom ima sve značajniji udio, a iskustvo i dostignuti stupanj razvoja osnova je koja će odrediti i budući razvoj.

4. Mogući pravci daljnjeg razvoja nautičkog turizma na europskom dijelu mediterana

Kapaciteti nautičkog turizma Republike Hrvatske postali su nedostatni za današnji obim potražnje, posebice u ljetnim mjesecima. To je posljedica nedovoljnog ulaganja u kapacitete nautičkog turizma. S druge strane, ti kapaciteti – prilagođeni određenoj vrsti nautičara i njihovih plovila, ne mogu zadovoljiti potrebe nekih drugih nautičara i njihovih plovila. Tu se, ponajprije, misli na bogatiju klijentelu koja dolazi s velikim jahtama tražeći posebnu vrstu prihvatnih kapaciteta i usluga.

Istovremeno, na talijanskoj obali postoje znatno veći kapaciteti i kontinuirano se grade novi. U tim su smještajnim kapacitetima plovila koja, velikim dijelom, ljetuju u teritorijalnim vodama Republike Hrvatske, a godišnji vez ostvaruju u Italiji čime objekte nautičkog turizma RH upošljavaju samo u ljetnim mjesecima dajući im pretežito sezonski karakter. Grčka i Turska se, također, intenzivno razvijaju, a sigurno je da će nakon stabilizacije stanja tim putem krenuti i Crna Gora.

Hrvatska ima značajne komparativne prednosti koje treba čuvati, ali ih i istovremeno iskoristiti. U ovom trenutku treba naći pravu i dugotrajnu koncepciju kroz ravnotežu napretka i razvitka, pravu mjeru izgradnje i ne zanemarujući, nego prvenstveno štiteći prirodne resurse, ostvariti gospodarske probitke.

Dugoročno gledano, na cijeloj obali graditi isključivo marine postojećeg tipa i oblika ponude u većem obimu ne bi bilo uputno. Pozornost bi trebalo usmjeriti prema trendu značajnije prisutnosti većih jahti, tzv. "mega jahti" (jahte od 25 do 50 m, pa i više). Obim prisutnosti te vrste plovila za sada ne bi mogao opravdati ulaganje u kapacitete za prihvatanje pretežno te vrste plovila. Ta su plovila, međutim, značajna jer je njihov doprinos ukupnoj atmosferi ekskluzivnosti zbivanja u nautičkom turizmu velik i mogla bi imati značajan utjecaj na poboljšanje strukture gostiju i povećanja potrošnje po gostu. S toga bi im, u budućnosti, trebalo osigurati prihvatne kapacitete.

Definiranjem strategije razvoja odgovorilo bi se na pitanje koliko i kakvih vezova i marina je Hrvatskoj potrebno, a da istovremeno ne dođe do negativnih transformacija i zasićenosti turističkog prostora, pa time, implicitno, i degradiranosti okoliša. Upravo je okoliš temeljni atribut komparativne prednosti Hrvatske na tržištu nautičkih usluga.

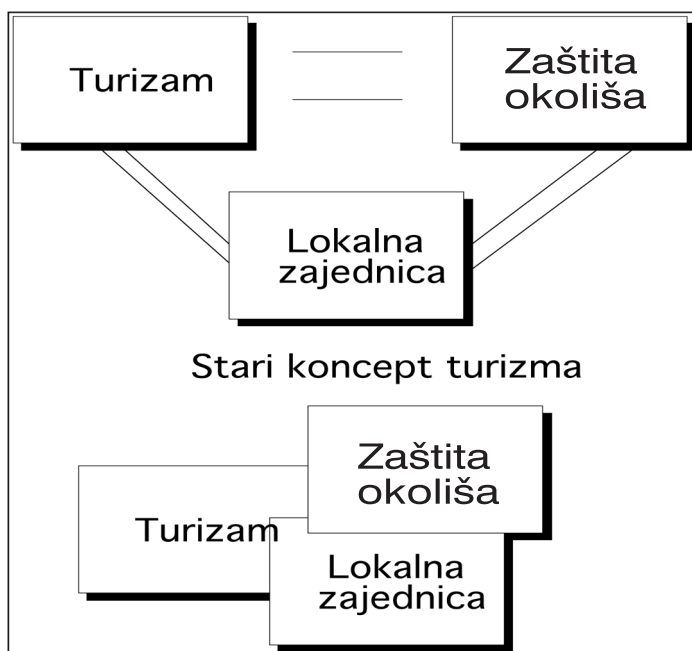
Strategija razvoja nautičkog turizma je u izradi, a u sklopu nje definirat će se koliko i kakvih vezova i marina u Hrvatskoj stvarno treba kako bi zaštitila svoje more i izbjegla daljnju betonizaciju i devastaciju obale.

5. Ekološki aspekti u razvoju nautičkog turizma

Kako je u prethodnim poglavljima prikazano i istaknuto, sve veću važnost u konkurentnom nadmetanju na tržištu danas ima kvaliteta okoliša, njegova atraktivnost i očuvanost, odnosno ekološka vrijednost turističkog proizvoda.

Između turizma i okoliša postoji snažna sprega i međuzavisnost. Dok s jedne strane razvoj turizma bitno ovisi o kvaliteti okoliša kao jednog od najznačajnijih resursa, s druge smo strane svjedoci da je masovni turizam svojim djelovanjem znatno narušio okoliš.

Shema 1. Partneri za održivi razvoj turizma – k novim trendovima u turizmu



Izvor: Mc Intyre, G. et al.: *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*, WTO, Madrid, 1993., str. 17.

Uz izuzetan prirodni ambijent i njegovu visoku čistoću i prirodnost, moraju se izgraditi visoki ekološki standardi, ugraditi u zakone i stvoriti inspeksijske i druge institucije koje će nadzirati te procese.¹¹

Pri definiranju mjera na području zaštite okoline potrebno je uvažavati ekološke i razvojne specifičnosti pojedinih dijelova prostora europskog dijela Mediterana. Mehanizam preventivne zaštite zavisi od izbora pravaca razvoja i odluka temeljenih na vrednovanju prirodnih sadržaja. S tim u vezi respektirat će se direktna zaštita prostora kroz stvaranje raznih sustava zaštite (nacionalni parkovi, strogi rezervati, parkovi prirode, specijalni rezervati, park-šume, značajni krajolici, spomenici prirode, hortikulturni spomenici, spomen područja i objekti, pojedine biljne i životinjske vrste).¹²

Na području ekologije mjere su usmjerene na:¹³

- određivanje gornje granice turističke izgrađenosti,
- propisivanje i kontrola ekoloških utjecaja,
- utvrđivanje smjernica za zbrinjavanje otpada i otpadnih voda te
- osiguravanje kakvoće higijene na plažama.

Da bi se mogla definirati politika zaštite okoliša, potrebno je, prije svega, utvrditi objektivno stanje okoliša, naročito izvore, veličinu i efekte zagađivanja zraka, vode, mora i tla, te stupanj ugroženosti prirodnih izvora. Ekološka politika usko je vezana s razvojnom i ekonomskom politikom kojima danas nije osnovni cilj ostvarenje što većeg ekonomskog rasta, već postizanje ekološki održivog razvoja.

Osnovni ciljevi ekološke politike su:¹⁴ očuvanje i zaštita mora, voda, šuma, zraka i zemljišta, kao osnovnih prirodnih resursa što se koristi za obavljanje gospodarskih djelatnosti, turizma i rekreacije, kulturne baštine itd.

Odlučno smanjenje svih vrsta zagađivanja koja izazivaju postojeći industrijski, energetska, turistički objekti i cestovna vozila, te uvođenje čistih tehnologija u svim gospodarskim granama, uvođenje i izgradnja moderne institucionalne ekološke infrastrukture za upravljanje, praćenje, nadzor i provedbu ekološke zaštite, za uvođenje evidencije, statistike i sustava ekološke informatike, za istraživanja i analizu ekoloških procesa i za izobrazbu ekoloških kadrova.

Instrumenti ekološke politike temeljit će se na instrumentima nacionalne ekološke politike, ali će se uvoditi i primjenjivati u skladu sa zakonima i vlastitom nadležnosti i razne dopunske instrumente na regulatornom, ekonomsko-financijskom i institucionalnom području.

¹¹ Veselica, M.: Ambijent i strategija razvoja hrvatskog jadranskog turizma, Razvojni problemi turizma hrvatskog Jadrana, znanstveni simpozij, Tržište, broj 1-2, 1995.

¹² Bogunović, A., Plevko, S.: Regionalni razvoj i zaštita okoline u tranziciji, Restrukturiranje gospodarstva u tranziciji, Zbornik radova, knjiga I, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb, 1995., str. 95.

¹³ Dulčić A.: Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko-dalmatinske Županije, Turizam, Zagreb, broj 7-8, 1997., str. 180.

¹⁴ Žuvela, I. i suradnici: Ekonomski aspekti zaštite okoliša u Primorsko-goranskoj županiji, Rijeka, Ekonomski fakultet, 1994., str. 62.

Gotovo je pravilo da se obala smatra područjem brze rentabilnosti, a malo se vodi računa kako će se to odraziti na okoliš i na budući razvoj toga područja. Obala se nemilice troši u svom priobalnom dijelu. Naselja i turističke marine formiraju se uzduž obale, predgrađa se grade odmah iza njih i tako se stvara zid između kopna i mora. Miješaju se stambene i rekreacijske aktivnosti s industrijskim sadržajima na istom uskom prostoru. Na dijelu obale, koji je još nedirnut, trebalo bi planirati tzv. uređenje i korištenje obale.

Ključni čimbenik u donošenju odluka o izgradnji ili proširenju marina i lučica kao i ostalih sadržaja u njihovoj blizini je očuvanje okoliša i njegova maksimalna zaštita. Razvoj mora biti u granicama održivosti kapaciteta.

U pogledu marina treba izbjegavati lokacijske pogreške koje se sastoje u zatvaranju uvala i izgradnji zatvorenih turističkih naselja. Na osnovi dosadašnjih istraživanja i poznavanja mora, moguće je utvrditi najpogodniju namjenu i odrediti preventivne mjere zaštite eko-sustava mora, a prema stanju zagađenosti i ugroženosti pojedinih područja grubo zonirati akvatorij. Međutim, u odnosu na zakonske propise, općinske uredbe i odluke i dalje ostaje nedovoljno poznata kvaliteta akvatorija u cjelini, pa zato nije moguće definirati "granice dopustivosti ugrožavanja" za mnoge zahvate na određenim mikro lokacijama. Stoga je nužnost i obaveza svih priobalnih zajednica da na osnovi iscrpne valorizacije akvatorija, njegovih prirodnih karakteristika, postojećih stanja životnih zajednica i ekološke situacije te studije prometnih i privrednih prognoza izradi namjenu mora adekvatnu izradi namjene kopna. Na isti način, s mnogo opreza, uz kompleksno poznavanje prostora, poznavanje pozitivnih i negativnih posljedica što ih mogu izazvati nautički sadržaji, treba pristupiti određivanju lokacija za nautički turizam.

Dva osnovna izvora ugrožavanja, odnosno zagađivanja vodenih prostora jesu: ispušni plinovi pri radu motora i neposredno ispuštanje goriva, maziva i otpadnih materijala s plovnih objekata. Opasnosti i štetne efekte ove vrste moguće je efikasno sprečavati izgradnjom posebnih rezervoara na kopnu za posredno ili neposredno izlivanje vode s ostacima sapuna ili deterdženta s plovnog objekta u rezervoar, izgradnjom i uređenjem praonica na kopnu za pranje rublja u turističkim lukama, marinama i na drugim pogodnim mjestima postavljanjem potrebnog broja prostorija s tuševima, toplom i hladnom vodom, kao i stavljanje na raspolaganje putnicima i posadama "male plovidbe" i nautičkog turizma potrebnih drugih sličnih uređaja, prostorija i servisa.¹⁵

U raznim krajevima svijeta ostvarena su dosad značajna iskustva, rezultati i pokretačke inicijative o smjeru konkretnog i egzaktnog utvrđivanja stupnja zagađenosti, kao i dugoročnog i radikalnog sprečavanja oštećivanja i zagađivanja vodenih prostora uslijed razvoja "male plovidbe", nautičkog turizma i športova na vodi.

Činjenice pokazuju da je neizbježno razraditi koncept i smjernice dugoročne politike zaštite i utvrditi osnovne nositelje usmjeravanja i izvršavanja postavljenih zadataka zaštite, a isto tako potrebno je prihvatiti odgovarajuća pravila, instrumente i mehanizme zaštite.

¹⁵ Randić, A.: Ekološki aspekti u razvoju nautike na Jadranu, referat, Nautica 85.

Prvi skup aktivnosti u koncipiranju dugoročne politike zaštite mora biti konkretno usmjeren na cjelovito snimanje današnjeg općeg stanja postojećih problema i predviđenih tendencija u zaštiti čovjekove okoline u oblastima nautičkog turizma općenito, na svim morskim akvatorijima Mediterana. Druga fundamentalna pretpostavka i polazna osnova dugoročne politike zaštite je sadržana u nužnosti organiziranja posebnih duljih istraživanja i praćenja izvora, oblika i stupnjeva ugrožavanja i zagađivanja vodenih prostora na kojima dolazi do najfrekventnijeg prometa i najveće koncentracije boravka plovnih objekata. Treći skup prethodnih aktivnosti u stvaranju dugoročne politike zaštite sastoji se u izradi posebnog projekta s operativnim programima mjera, akcija i zadataka, a nakon dovršenog snimanja općeg stanja i posebnih istraživanja i eksperimenata na predloženim lokalitetima.

Poseban plan i program treba predvidjeti za dugoročno organiziranje i razvijanje svih vidova propagande i publicistike o zaštiti čovjekove okoline na vodenim prostorima i istaknutim oblastima. Kao jednu od prvih odgojnih i propagandnih mjera bilo bi korisno sastaviti, tiskati i proširiti na što brojniji krug javnosti, a naročito turističke i nautičke javnosti, popis, odnosno katalog štetnih i zagađujućih materijala i predmeta koji se ni u kojem vidu i ni na kojem mjestu ne smiju bacati, odnosno ispuštati u vodu u interesu neposredne zaštite ljudskog zdravlja i čovjekove zdrave okoline na vodenim prostorima Mediterana.

U koncipiranju i primjeni politike i mjera zaštite čovjekove okoline u oblastima nautičkog turizma, mora se neprekidno poticati i organizirati šira mobilnost svih zainteresiranih tvrtki i pojedinaca, prije svega stručnih i znanstvenih institucija, športskih društava, turističkih društava i saveza, raznih tvrtki, udruženja i ureda, sredstava javnog informiranja i sl. – u zajedničkom podizanju i širenju ekološke svijesti i odgoja za zaštitu čovjekove okoline.

Dugoročna politika i mjere zaštite moraju što studioznije sustavno koristiti dosadašnja naša i međunarodna pozitivna iskustva i uspostavljati što širu međunarodnu suradnju i kooperaciju sa zainteresiranim međunarodnim organizacijama, naročito sa specijaliziranim agencijama i drugim tijelima – Organizacije ujedinjenih naroda i stručnim projektima i organizacijama u pojedinim zemljama.

Europska Plava zastava za plaže i marine je projekt zaštite okoliša mora i priobalja koji se već godinama uspješno provodi u Europi. Nositelj i međunarodni voditelj projekta je europska zaklada za odgoj i obrazovanje za okoliš (Foundation for Environmental Education in Europe – FEEE), utemeljena 1981. godine pri Vijeću Europe. U projekt je danas uključen velik broj država kojima je turizam jedan od strateških ciljeva. Plava zastava simbolizira očuvan, siguran i ugodan okoliš namijenjen odmoru, zabavi i rekreaciji, dobro razrađen sustav gospodarenja obalnim područjem i održivi razvoj u turizmu. Nositi Plavu zastavu za plažu i marinu znači vrhunsku turističku promidžbu, koja se temelji na visokoj kakvoći usluge, čistoći mora i obale te opremljenosti i uređenosti plaža i marina. Za provođenje projekta Plava zastava u svakoj je europskoj državi zadužena samo jedna institucija ili udruga, koja svojim ustrojstvom i programom rada ispunjava kriterije o članstvu u FEEE-i. Odlukom Generalne skupštine,

na prijedlog Izvršnog odbora FEEE-e u lipnju 1997.godine, Pokret prijatelja prirode "Lijepa naša" imenovan je nacionalnim koordinatorom i voditeljem projekta Plava zastava u Republici Hrvatskoj. Prestižnu plavu zastavu imaju pravo izvjesiti samo one plaže i marine koje ispunjavaju brojne zahtjevne kriterije. Uvjeti za dodjelu Plave zastave određeni su zasebnim kriterijima za plaže i marine, a zajedničko im je da se odnose na: kakvoću mora, odgoj i obrazovanje za okoliš i obavješćivanje javnosti, gospodarenje okolišem i sigurnost i usluge.

Prirodni resursi Mediterana imaju i kvantitativna i kvalitativna svojstva dovoljna da ih se drži osnovom koju treba dalje oplemenjivati i obogaćivati ostalim sadržajima, za ostvarenje konkurentskih prednosti turizma na Mediteranu u usporedbi s ostalim turističkim zemljama. Da bi ih se adekvatno valoriziralo za potrebe turizma, nužno je provoditi ekološku politiku i buditi svijest svih sudionika u turizmu, bili oni aktivni sudionici, pasivno domicilno stanovništvo ili pak ponuditelji turističkih usluga. Ekologija treba postati ishodište svih ciljeva i instrumenata ekonomske, tj. turističke politike Mediterana. Uspostavljanjem elemenata institucionalnog okvira za uvođenje i provođenje ekološke politike, nagrađivalo bi se, odnosno kažnjavalo svako zagađivanje prirodnih resursa, kako u gospodarstvu, općenito, tako i u turizmu, a ujedno bi se i provodila primjerena edukacija stanovništva.

6. Zaključak

Europski dio Mediterana zasigurno čini najatraktivniji i najočuvaniji dio turističkog prostora Europe, koji će svoju punu turističku valorizaciju i tržišnu afirmaciju tek doživjeti u budućnosti. Zato je silno važan odnos prema tom prostoru i briga da se turistički racionalno razvija, kako bi trajno zadržao visoki stupanj turističke atraktivnosti.

Mediteran ima značajne komparativne prednosti na području nautičkog turizma koje mu omogućavaju pozicioniranje visoko u vrhu destinacija nautičkog turizma. U komparativne prednosti Mediterana za razvoj nautičkog turizma mogu se ubrojiti: raritetni prirodni resursi koji su posebno važni za aktivnosti u nautičkom turizmu, pogodna klima, povoljni vjetrovi, zaštićene uvale, raznolikost prirodnog, pomorskog i podmorskog pejzaža, raspored malih i većih naselja, te luka i lučica koje omogućavaju krstarenje u različitim vrstama plovila i sl. Stoga, u budućem razdoblju razvoj nautičkog turizma mora postići rezultate u skladu s navedenim resursima.

Danas nautički turizam u svijetu pokazuje ekstreman porast, kao jedan od najprofitabilnijih selektivnih oblika turističke ponude. U tom smislu i Hrvatska, kao mediteranska zemlja, mora voditi računa o stranoj konkurenciji, jer modernom turističkom gospodarstvu predstoji "borba za svakog gosta".

LITERATURA:

1. Bogunović, A., Plevko, S.: Regionalni razvoj i zaštita okoline u tranziciji, Restrukturiranje gospodarstva u tranziciji, Zbornik radova, knjiga I, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb, 1995.
2. Dulčić A.: Elementi strategije razvitka hrvatskog turizma s osvrtom na područje Splitsko-dalmatinske županije, Turizam, Zagreb, broj 7-8, 1997.
3. Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokon d.o.o., Split, 2002.
4. Dulčić, A.: Tržišni aspekti razvoja nautičkog turizma, Institut za pomorsku, turističku i obalnu privredu, Split, 1973.
5. <http://informare.it>
6. <http://www.grecece.gr>
7. <http://www.noonsite.com>
8. <http://www.pangea.org>
9. Kušen, E.: Znamo li što imamo, UT Ugostiteljstvo i turizam, Zagreb, broj 1, 1995.
10. Mc Intyre, G. et al.: Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners, WTO, Madrid, 1993.
11. Randić, A.: Ekološki aspekti u razvoju nautike na Jadranu, referat, Nautica 85.
12. Soža: Hrvatske marine ove godine spremnije nego lani, <http://info.croatiabiz.com> (15.12.2005.)
13. Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, Nautika Tomas 2004. (2005), Institut za turizam, Zagreb, 2004.
14. Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. (2003), finalna verzija, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Zagreb,
15. Turistički promet u Republici Hrvatskoj u listopadu te u razdoblju od I–X mjeseca 2005., <http://www.mmtpr.hr> (12.12.2005.)
16. Veselica, M., “Ambijent i strategija razvoja hrvatskog jadranskog turizma”, Razvojni problemi turizma hrvatskog Jadrana, znanstveni simpozij, Tržište, broj 1-2, 1995.
17. Žuvela, I. i suradnici, Ekonomski aspekti zaštite okoliša u Primorsko –goranskoj županiji, Rijeka, Ekonomski fakultet, 1994.

Daniela Gračan, Romina Alkier Radnić

Ecological Aspects of the Development of Nautical Tourism in the European Mediterranean

Summary

The Mediterranean Sea and coastlines deserve particular attention, not only because of their advantages but primarily because of the threatening danger from their imprudent exploitation.

The advantage of a coastline is in the demographic dynamism and attractiveness making its population trend likely to grow and last longer. However, the contemporary mass travel and tourism industry makes great numbers of people concentrate in the limited coastal areas, thus adding to the existing problem of industrial construction by the very seaside yet another burning issue concerning the endangered ecological balance.

It is important to highlight potential obstacles challenging justification of the travel and tourism industry development at the waterfront. It is necessary to emphasize visitors' readiness to spend more on ecologically valuable tourism products which, on their part, impose high costs of ecologically acceptable development, as well as the fact that the significance of ecology has been accepted within the system of values and the cultural heritage of local dwellers. The imperative present in certain countries (particularly the developing ones) to increase the national product and employment rate as fast as possible is often harmful for the environment. However, in order to enable nautical tourism to develop on a firm basis and in compliance with the sustainable development principles, a variety of limiting factors should be eliminated first.

Key words: Nautical Tourism, Ecological Balance, Sustainable Development, the European Mediterranean, Croatian Travel and Tourism Industry

Aspetti ecologici dell'espansione del turismo nautico nelle regioni europee del mediterraneo

Sommario

Il mare e la costa del Mediterraneo meritano una particolare attenzione, non solo per i vantaggi che offre ma per i rischi a cui è esposto a causa di uno sfruttamento irrazionale.

I vantaggi delle zone costiere derivano in primo luogo dalla loro forza di attrazione che scatena la dinamica demografica: nel futuro è da aspettarsi che la tendenza all'insediamento costiero non solo continuerà ma segnerà un ulteriore incremento. Nel frattempo il turismo di massa causa una grande concentrazione di persone su limitate fasce costiere che, accanto le installazioni industriali esistenti in riva al mare, rappresenta un grosso rischio per l'equilibrio ecologico.

È necessario porre l'accento su alcuni fattori che possono essere d'ostacolo all'incremento del turismo sulle aree costiere. In primo luogo un prodotto turistico di alta qualità ecologica richiede alti costi che il turista non è sempre disposto a sostenere. In secondo luogo, oltre agli alti costi dello sviluppo ecologicamente sostenibile spesso c'è l'ostacolo di accettazione del concetto di ecologia da parte delle popolazioni locali quale sistema di valore e cultura.

Infine l'esigenza per alcuni paesi (specie quelli in via di sviluppo) di accrescere, entro breve scadenza, il prodotto interno lordo ed aumentare l'occupazione va spesso a danno dell'ambiente.

È necessario pertanto rimuovere tutta una serie di fattori limitativi per permettere lo sviluppo del turismo nautico su basi solide ed in armonia con lo sviluppo sostenibile.

Parole chiave: turismo nautico, equilibrio ecologico, sviluppo sostenibile, regioni europee del Mediterraneo, turismo croato

