

Mirjana Kovačić, dipl.ecc.
Primorsko goranska županija
Upravni odjel za pomorstvo, promet i veze
Grivica 14, Rijeka

Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma

Sažetak

U radu je pregledno i sustavno iznesen pozitivan i negativan aspekt globalizacije. Definirane su sve prednosti prevladavanja zatvorenosti i izoliranosti tranzicijskih zemalja, s posebnim osvrtom na Hrvatsku. Determinirani su negativni učinci, izraženi kroz proklamiranje slobodne trgovine i slobodnog kretanja kapitala, s jasno nametnutim ograničenjima koje postavljaju politički i ekonomski snažne zemlje.

S liberalizacijom kapitala i otvaranjem novih tržišta u porastu je i slobodno vrijeme, koje se sve više koristi za turističke svrhe. Sagledavajući perspektivu turističkog razvoja u Hrvatskoj, posebno su istaknuti negativni utjecaji turizma, naročito nautičkih luka, na morski okoliš i podmorje koje, zbog svog agresivnog zadiranja u prostor i masovnosti, predstavlja ozbiljnu prijetnju ekonomskom i gospodarskom razvoju zemlje.

U radu su definirana osnovna načela održivog razvoja turizma te predložene mjere za prevladavanje negativnog odnosa između ekonomije i zaštite morskog okoliša.

Ključne riječi: globalizacija, liberalizacija, tržišna ekonomija, turizam, nautički turizam, održivi turizam.

1. Uvod

Globalizacija kao proces povezivanja industrijskih i financijskih aktivnosti na svjetskom tržištu, uz opći trend prema liberalizaciji koji prevladava u svjetskom gospodarstvu, te uz sve brži razvitak informatičke tehnologije omogućuje nesmetan protok roba i kapitala, te donosi prosperitet, efikasnost i modernizaciju zemalja koje su je prihvatile kao koncepciju razvoja.

Djelovanje globalizacijskih procesa na razvoj turizma uglavnom je pozitivno, ako zanemarimo socijalnu i ljudsku dimenziju, zbog povećanja bogatstva koje ona osigurava i manjih prepreka u međunarodnom prometu.

Ipak, proces globalizacije smanjuje suverenost država, slabi moć administracije, otvara državne granice za protok informacija, kapitala, ljudi, ali i kriminala.

Globalizacija, uglavnom, negativno djeluje na zaštitu okoliša, posebice morskog okoliša zbog povećanog pritiska na eko sustave, pri čemu se razvoj turizma, posebice nautičkog, mora sustavno planirati, kako bi čovjek zadržao kvalitetu življenja, inače razvoj gubi svoj smisao.

More i jadransko priobalje najveće je bogatstvo Hrvatske u bilo kojem pogledu, pa se ono mora, svim sredstvima i mjerama, štititi i čuvati. Lociranje luka i industrijskih objekata na morsku obalu, neodgovarajuća građevna izgradnja na atraktivnoj obali, neposredni ispusti otpadnih voda, narušavanje kvalitete čitavog obalnog područja, prirodnih ljepota i svrhe postojanja razvedenosti jadranske obale, koja je upravo po tome poznata u svijetu i gubljenje identiteta glavni su uzročnici i negativni čimbenici ugrožavanja mora i priobalja. Od ozbiljnijih izvora onečišćenja priobalja je i turizam, pri čemu posebno mjesto ima ubrzani razvoj nautičkog turizma.

Nautički turizam, svojom specifičnom aktivnošću i potrebom za prostorom koji se zahtjevno traži oko obalne linije u prostoru javnog pomorskog dobra, potencira probleme zaštite prirode a uređenje prostora time postaje sve značajnije. Razvojem nautičkog turizma intenzivirat će se izgradnja luka posebne namjene, luka nautičkog turizma, pri čemu će doći do velikih promjena u prostoru, čak i mogućih negativnih, ako se nautički turizam sustavno ne planira. Planiranje, uz poštivanje osnovnih principa izgradnje luka unutar postojećih akvatorija teritorija grada ili naselja u neposrednoj blizini već izgrađenih zona akvatorija javne luke, posebno je značajno za otočno područje Hrvatske.

2. Utjecaj procesa globalizacije na razvoj turizma

2.1. Pojam i aspekti globalizacije

Globalizacija je kompleksan pojam koji obuhvaća političke, ekonomske i socijalno-kulturne promjene. Globalizacija je posljedica dviju osnovnih pokretačkih sila, tehnološke i ekonomske. To je proces u kojemu je zemljopisna udaljenost postala neznatan čimbenik u održavanju ekonomija na velike udaljenosti, te u uspostavljanju političkih i socijalno kulturnih odnosa. Globalizacija je proces koji omogućuje investiranje na financijskim tržištima i na međunarodnoj razini. Mreže međuodnosa i ovisnosti poprimile su svjetske razmjere na koje granice nemaju gotovo nikakvog utjecaja.

Globalizacija se javlja kao rezultat unapređenja u tehnologiji i deregulaciji. I dok sve više postaje globalnom snagom koja svijet povezuje u komunikacijski i ekonomski jedinstveni prostor, tehnologija sustavno omogućuje pohod ekonomskog liberalizma, ne uvažavajući bitnu sociokulturnu činjenicu da povijesni prostor i društvena vremena različitih zajednica nisu jedinstveni.

Globalizacija ima dva suprotstavljena i različita aspekta, pozitivan i negativan.

Pozitivni aspekt je opća tendencija prevladavanja zatvorenosti, izoliranosti i težnji nerazvijenih i zemalja u tranziciji za smanjenjem jaza prema razvijenim ekonomijama svijeta. Svijet se time pretvara u globalno selo, a regulativna svjetska udruženja, poput Svjetske banke, MMF-a, Ujedinjenih naroda i mnogih drugih, odražavaju tu tendenciju. Upravo te organizacije ograničavaju nacionalne suverenitete, ali donose i koristi nacionalnim ekonomijama. Zbog toga su zagovornici globalizacije uvjereni da ona donosi prosperitet, efikasnost i modernizaciju zemalja kao i korist potrošačima svijeta.

Negativni aspekt ima veću težinu, jer direktno zadire u identitet zemalja u razvoju i tranzicijskih zemalja, pri čemu se one ne mogu nositi s gospodarskim i socijalnim problemima globalizacije, gdje tržišna fluktuacija upošljava radnike ili im daje otkaz s pristizanjem ili povlačenjem stranih investicija. Zemlje su po svom privrednom, kulturnom i političkom razvoju, veoma različite, a isto tako po svojoj ekonomskoj moći. Zbog toga proklamacije o slobodnoj trgovini i slobodnom kretanju kapitala predstavljaju jednostranu propagandu politički jakih i ekonomski moćnih koji žele eksploatirati slabije. Proturječni zahtjevi bogatih zemalja, koje traže slobodu kretanja svog kapitala, a istovremeno zabranjuju slobodu kretanja ljudi drugih zemalja potvrđuju izneseno, a koje se manifestira prodorom velikih međunarodnih korporacija i multinacionalnih kompanija na nova i manje razvijena tržišta.¹

Agresivna gospodarska i druga politika razvijenih zemalja onemogućuje nadzor nad kretanjem vlastitog kapitala, što bi nužno trebalo omogućiti slabijim ekonomijama, posebice zbog kretanja tzv. špekulantskog kapitala te usklađivanja gospodarskih politika i političkih sustava.

Zemljama u razvoju i tranzicijskim zemljama nameće se novi oblik ovisnosti, koji je zahvatio mnoge nacionalne ekonomije pa tako i Hrvatsku (bankarski, sustav, telefonija). To, slobodno, možemo nazvati ekonomskim imperijalizmom koji je u odnosu na militaristički jeftiniji budući da više nema administrativnih troškova.

2.2. Učinci globalizacije na razvoj turizma

Multinacionalne kompanije imaju već znatan utjecaj na donošenje nacionalnog ekološkog zakonodavstva, a profit tih kompanija je tako velik, često i mnogostruko veći od BDP-a pojedinih država pa im omogućava relativno jednostavno plaćanje određene degradacije okoliša, odnosno ekološke štete. To bi moglo dovesti do izumiranja pojedinih biljnih i životinjskih vrsta i uništenja velikih prostora.

Posljedice ekoloških šteta bitno utječu na razvoj turizma kao gospodarske grane koja ovisi o općim gospodarskim i društvenim kretanjima, ima sva globalna obilježja i uključena je u svjetske globalne procese.

S obzirom na to da je jedan od glavnih čimbenika razvoja turizma čist okoliš

¹ Horvat B.: Kakvu državu imamo, a kakvu državu trebamo?, Zagreb, 2002., str. 138

s mnoštvom biljnih i životinjskih vrsta, procesi globalizacije, s ekološkog stajališta, negativno djeluju na turizam. Sadašnji trend u razvoju turizma kao industrije na širokoj osnovi, postavlja nove i često ozbiljne opasnosti za okolinu. Dugoročni štetni utjecaj često nadvladava njegove kratkotrajne koristi. Zbog toga moderni masovni turizam predstavlja sve veću opasnost za okolinu, naročito u ekološki osjetljivim sredinama.

Turizam ima nekoliko pojavnih oblika koji se mogu podvesti pod sljedeće:

- ekspanzivni oblici turizma (kampinzi, nautika i sl.),
- agresivni (svi oblici turizma koji se neplanski razvijaju), te
- destruktivni (uništavanje prostora, posebno obalnog, zbog neučinkovitog planiranja).

Svi ti oblici direktna su posljedica pretvaranja turizma iz pasivnog u aktivnog činitelja, pri čemu turisti počinju "konzimirati" prirodu i prirodna bogatstva.²

Takve negativne utjecaje turizma na okoliš treba spriječiti tim više što je to gospodarska grana koja ima sve veće globalno obilježje po prostranstvu koje koristi i uslugama koje nudi.

Zbog toga govorimo o održivom razvoju kao promjeni strukture globalne proizvodnje i potrošnje koja ne remeti ekosustave. Razvijati turizam na održivi način ili uz kriterije održivog razvoja znači osigurati kontinuitet koristi lokalnom stanovništvu u ekonomskom i socijalnom okruženju i fizičkom okolišu. Turizam pretpostavlja međusobno razumijevanje, solidarnost i jednakost među svim sudionicima.³

2.3. Globalni procesi i masovni turizam u Hrvatskoj

Globalni proces kapitalne transformacije suočava nas s nizom pitanja, a veliki društveni i gospodarski procesi, koji se događaju u svjetskom gospodarstvu, neminovno imaju utjecaj i na gospodarski razvoj naše zemlje.

Za Hrvatsku je turizam veoma važan u tranzicijskom razdoblju kada je veći dio gospodarstva tehnološki zastario, ekonomski nazadovao ili izgubio svoje tržište, a hrvatski je prirodni okoliš još uvijek znatno sačuvan od onečišćenja. Međutim, zbog slabosti zemlje da se odupre nasrtajima investicijskih ulaganja ekonomski jačih zemalja, političke nezrelosti i neshvaćanja posljedica za buduće generacije, dolazi do ubrzane rasprodaje imovine stranom kapitalu, zadiranja u prostor i destrukcije okološa. Poput "kompjutorskog virusa" širi se opće uvjerenje da bez ubrzanog razvoja ne možemo, bez obzira na njegovu cijenu. Unatoč našim htijenjima, taj vremenski raskorak, koji razlike u odnosu na razvijene zemlje mjeri i do stotinu godina, nemoguće je za relativno kratko vrijeme znatnije smanjiti.

Masovni turizam, kao posljedica povećanja blagostanja ljudi, i posebice viška

² Črnjar M.: *Ekonomika i politika zaštite okoliša*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001. str.317

³ Vukonić B., Keča K.: *Turizam i razvoj, pojam, načela, postupci*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2001., str.190

slobodnog vremena, ugrožava kvalitetu okoliša više nego bilo koji drugi sektor. Uz industrijalizaciju i urbanizaciju postaje jednim od najsnažnijih pritisaka na prostor. Kratkoročni gospodarski interes, kojeg masovni turizam pruža, manji je od dugoročnih i determiniranih utjecaja koji dugoročno štete okolišu.⁴

Intenzivni razvoj gospodarstva najčešće se temelji na inozemnom kapitalu, koji u trci za profitom, gotovo bez kontrole i prepreka, devastira određene prirodne resurse, te time dugoročno umanjuje njihovu vrijednost. Pri tom se radi o politikama intenzivnog korištenja prirodnog-obalnog morskog resursa.

Nautički turizam, kao dio svjetskog procesa-turizma, jedna je od podgrana turističke ponude koja doživljava pravi uspon i stoga je potrebno sustavno planirati razvoj nautičkog turizma u suglasju s kriterijima održivog razvoja. Pri tome treba koncepciju i kriterije razvoja nautičkog turizma uskladiti s prirodnim aspiracijama čovjeka, s njegovim materijalnim, duhovnim i moralnim potrebama.⁵

3. Teorijske odrednice luka nautičkog turizma

3.1. Pojam nautičkog turizma

Turizam je skup pojava i odnosa što proizlaze iz putovanja i zadržavanja izvan mjesta stalnog boravka, isključivo iz neposlovnih razloga, pri čemu se turist javlja kao tržišni subjekt, te se konstituira posebno turističko tržište.⁶

Kao podgrana turističke ponude, u sklopu hrvatskog gospodarskog sustava, javlja se nautički turizam. Njegova međuovisnost proizlazi iz opće povezanosti turizma i ostalih djelatnosti vezanih na turizam u gospodarstvu Hrvatske.

Nautički turizam obuhvaća svako zabavno, rasonodno, znanstveno, sportsko, ribolovno, osvježavajuće kretanje vodenim morskim površinama u turističke svrhe najraznovrsnijim čamcima, jedrilicama, motornim brodicama i sl., kružna putovanja i krstarenja putničkim ili drugim brodovima. Taj vid turizma je veoma atraktivan jer predstavlja dinamičan oblik turističke ponude i njegov udio u ukupnim tokovima turističkog prometa sve je veći. Kao i svi drugi vidovi turizma – nautički turizam je gospodarski vrlo zanimljiv i to zbog specifične nautičke potražnje i njome povezane posebne nautičke potrošnje, koja se odražava na nautičku industriju (proizvodnja plovnih jedinica za zabavni turizam, proizvodnja opreme, održavanje, zatim osposobljavanje postojećih i izgradnju novih luka i lučica) te na pružanje usluga nautičarima i njihovim plovilima.⁷

Nautički turizam rezultat je tendencije rasta i dostignute razine gospodarskog

⁴ Črnjar M.: *Ekonomika i politika zaštite okoliša*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001., str. 320

⁵ Luković T.: *Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske*, Split, 1995., str. 18

⁶ Luković T.: *Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske*, Split 1995., str. 62

⁷ *Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj*, Državna uprava za zaštitu prirode i okoliša Zagreb, 1998., str. 309

rasta. U središtu pažnje je čovjek, smanjenje radnog vremena i tehnološki napredak, što sve zajedno, uz psihološku komponentu turizma, kao takvog, omogućuje mnoge promjene, ne samo na prostoru na kojem se turističke aktivnosti provode nego i na nositeljima tih aktivnosti.

3.2. Status luka nautičkog turizma u pravnom sustavu

Prema Zakonu o morskim lukama, (NN 185/03) luke nautičkog turizma razvrstavaju se u luke posebne namjene i razvrstane su odlukom o razvrstaju luka posebne namjene na luke od značenja za Republiku Hrvatsku za kapacitet veći od 200 vezova i one kapaciteta manjeg od 200 vezova, na luke županijskog značenja.

Luke posebne namjene županijskog značenja jesu luke:⁸

- nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova,
- industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1.000 GT,
- brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50 metara, odnosno veličinom doka do 1.000 tona nosivosti,
- športske,
- ribarske luke.

Djelatnost u lukama posebne namjene, pa tako i u lukama nautičkog turizma, obavljaju pravne i fizičke osobe na temelju dobivene koncesije u sklopu redovitog postupka. Odlukom o dodjeli koncesije za luku posebne namjene određuje se značenje luke posebne namjene prema značenju za Republiku Hrvatsku te se sukladno tome određuju granice luke.

U luke posebne namjene svrstane su luke nautičkog turizma čiji razvrstaj reguliraju specijalni propisi iz Zakona o turističkoj djelatnosti. Nadalje, Pravilnikom o lukama nautičkog turizma propisuju se vrste i kategorije luka, te minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati kao i način njihove kategorizacije. U smislu članka 3. Pravilnika, luke nautičkog turizma razvrstavaju se u određenu vrstu, a marine i u odgovarajuću kategoriju.

Slijedom toga, razvrstaj luka nautičkog turizma po vrstama je:⁹

- sidrište,
- privezište,
- turistička luka,
- suha marina, i
- marina.

⁸ Hlača V.: Hrvatsko pomorsko pravo, Pravni fakultet, Rijeka 2001., str. 234

⁹ Hlača V.: Hrvatsko pomorsko pravo, Pravni fakultet, Rijeka 2001., str. 235

3.3. Uloga i značenje luka nautičkog turizma u gospodarskom sustavu Hrvatske

Važan čimbenik u razvitku i unapređenju nautičkog turizma jesu prirodni uvjeti te materijalna osnova, resursi i tekuća investicijska izgradnja. Pri tome jedan od osnovnih zadataka infrastrukturne izgradnje je izgradnja odgovarajućih turističkih luka.

Da bi luke nautičkog turizma ispunile sve zahtjeve korisnika, moraju omogućiti pružanje osnovnih i dodatnih usluga koje su, neposredno ili posredno, vezane s korisnicima usluga. Te usluge su usluge koje se pružaju sudionicima u nautičkom turizmu, te usluge plovnim jedinicama.

Nautičkom turizmu dugo nije pridavano adekvatno značenje u oblikovanju turističke ponude, a glavna odrednica turističkog razvoja bila je izgradnja konvencionalnih smještajnih kapaciteta i orijentacija na masovni turizam. Karakteristika turističke potražnje danas jest orijentacija na individualizam, upoznavanje ambijentalnih vrednota, avanturizam. Da bi se udovoljilo tim zahtjevima tržišta, potrebno je razvijati nautički turizam kao najperspektivniji, s obzirom na idealne prirodno-zemljopisne i maritimne uvjete. Prema nekim procjenama – nautički turizam u Hrvatskoj ima najveće perspektive za razvoj i zbog mogućnosti zadovoljavanja turističkih potreba gostiju iz visoko razvijenih zemalja Europe.¹⁰

Prema podacima za 1999. godinu, veoma je mali broj nautičara, njih oko 2%, koji se zadržava u lukama i ostvaruje noćenja. Kako bi se povećali značenje i kvaliteta nautičkog turizma i luka nautičkog turizma, težište aktivnosti treba usmjeriti na obogaćivanje sadržaja, posredno i neposredno, vezanih uz luke nautičkog turizma kroz različite sadržaje. To bi privuklo veći broj nautičara, a pridonijelo bi i njihovom zadržavanju u lukama.¹¹

U pripremi ponude i prihvatu nautičkih turista treba da integrirano sudjeluju raznoliki činitelji. To predstavlja jedan novi marketing pristup u smislu ponude, raznolikosti, discipline u radu, kako marina, tako i trgovina. Upravo taj marketing pristup predstavlja osnovicu za daljnji razvoj nautičkog turizma i gospodarstva HR.

Takvim pristupom moguće je znatno povećati udio nautičkog turizma u ukupnom turističkom prometu pa i u ukupnom gospodarstvu, a posredni učinci takve politike ogledali bi se i u rastu poduzetništva u primorskim mjestima smještenim uz luke nautičkog turizma.

Posebno pravno pitanje u postupku upravljanja, održavanja i zaštite pomorskog dobra jest participacija lokalne samouprave. Morska obala i lučice predstavljaju životni interes gradova i općina koje su tradicionalno njima upravljale.

U kontekstu globalizacije, tržišnih zbivanja i promjena, kratkoročnu i dugoročnu politiku razvoja hrvatskog turizma, a posebice nautičkog treba razmatrati kao viziju

¹⁰ Vuković I.: *Međunarodna ekonomija i turizam*, Zagreb 2000., str. 209

¹¹ Dundović Č., Grubišić N.: pregledni članak, *Promet i turizam*, Zagreb, 2001., str. 317-321

novog sustava, izgrađenih novih odnosa, temeljenih na vlastitim vrijednostima, ali i na međunarodno transparentnim kriterijima i pravilima. Razvojna i poslovna djelotvornost sadržana je u paradigmi održivog razvoja, pri čemu težište u razvoju nautičkog turizma treba pomaknuti s točke destrukcije prostora, njegovom nekontroliranom izgradnjom na točku sustavnog i ciljanog planiranja razvoja.¹²

4. Međuzavisnost potražnje za vezovima i zagađenosti morskog okoliša

4.1. Planiranje područja nautičkog turizma

Planiranje i projektiranje, građenje i opremanje luka nautičkog turizma, kao čvorišta ponude nautičkih usluga, potrebno je sustavno provoditi kako bi se izbjegli negativni utjecaji na okoliš koji se manifestiraju kao:¹³

- okupacija i uzurpacija obalnih i morskih prostora,
- pretjerana komercijalizacija obalnih i morskih prostora,
- zagađenje obale i akvatorija naftom, naftnim derivatima i raznim ambalažnim i drugim ostacima,
- devastacija i neovlašteno prisvajanje biološkog i povijesno-kulturnog blaga podmorja.

Nekontroliranom i neosmišljenom izgradnjom luka nautičkog turizma i njihovih pratećih objekata infrastrukture i suprastrukture u prirodno osjetljivom prirodnom području, često dolazi do potpunog gubitka i obezvrjeđivanja neizmjerne estetske vrijednosti krajolika. Prilikom izgradnje marina potreban je veliki oprez u raspolaganju obalnim prostorom, pa na ekološki osjetljivim i iznimno vrijednim prostorima trebalo bi zakonom ograničiti komercijalnu izgradnju objekata. Tako je, npr. u Velikoj Britaniji, ograničena izgradnja svih komercijalnih objekata na 16 % od ukupne obale.¹⁴

Nautički turizam je najveći korisnik akvatorija i, zbog činjenice ukoliko se uspješno želi razvijati, mora postati najvećim promotorom zaštite okoliša. Pri tome je potrebno izbjegavati veliku koncentraciju luka nautičkog turizma na uskom obalno prostoru, jer je zagađenje mora teže kontrolirati. Tako se u Istri nije vodilo dovoljno računa o tome, pa je na potezu Umag-Novigrad-Poreč-Vrsar-Rovinj-Pula, kao i u talijanskoj regiji Friuli-Venezia-Giulia i Veneto izgrađen niz nautičkih luka, umjesto da je poticana izgradnja manjih marina (od 50 do 100 vezova) na dislociranim područjima, posebno otocima. Time dolazi do uzurpacije čak i javnih površina prikladnih za vezivanje brodova.

Za okoliš su posebno opasne marine i njihova izgradnja u prirodnim parkovima

¹² Bošković D., Milohanović A.: Zbornik radova znanstvenog skupa, Osijek, 2002., str. 219-247

¹³ Šamanović J.: Nautički turizam i menagement marina, Visoka pomorska škola Split 2002., str.

¹⁴ Vidi pod 13, str. 208

(Kornati, Pakleni otoci i sl.), jer mogu nagrđiti i onečistiti prirodni ambijent. Zbog dislociranosti od točaka snabdijevanja i nedostatka komunalne infrastrukture mogu imati teškoće u opskrbi i izazvati probleme u očuvanju prirodne sredine.

Nekontrolirano bavljenje sportskim ribolovom i raznim drugim podvodnim aktivnostima može biti opasno za biološki život, posebice školjke i povijesno - kulturna blaga u moru.

Intenziviranjem izgradnje nautičkih centara na području Sjevernog Jadrana sve više se pojavljuje problem zaštite okoliša i uređenja prostora. Marine su prepune brodova, pa se može pretpostaviti da ni dvostruki broj od sadašnjeg ne bi zadovoljio sve veću rastuću potražnju za vezovima.

S tim u svezi predloženi su prioritetni lokaliteti za luke nautičkog turizma i to proširenjem kapaciteta već afirmiranih marina, kao i izgradnja na novim lokacijama – ukupno oko 40 lokacija s ukupno 22.500 vezova.

4.2. Projekcija potražnje za vezovima – Sjeverni Jadran

Kod planiranja izgradnje i proširenja kapaciteta postojećih i novih lučica treba voditi računa o ukupnom prihvatnom kapacitetu akvatorija Sjevernog Jadrana. Zbog toga treba sustavno poticati nabavku specijalizirane opreme i sredstava za prevenciju i sanaciju onečišćenja mora. Shodno tome treba provoditi edukaciju različitih grupa korisnika morskih resursa o ulozi i značenju mora i morskih eko sustava.

Kapacitet nautičkih luka i lučica uvjetovan je brojem vezova, pri čemu razlikujemo dva tipa veza: komunalni i komercijalni tip veza.

Pod pojmom komunalnih vezova podrazumijevaju se vezovi lokalnog stanovništva gradova i naselja na obalnoj liniji mora – vezovi domicilnog stanovništva. Komercijalni vezovi su vezovi nautičara turista (domaćih i stranih) čije je mjesto stalnog boravka u drugom gradu ili državi.

Usmjerenost stanovništva naročito domicilnog prema moru i raznim aktivnostima uz more na području Primorsko-goranske županije veoma je značajna. S veličinom naselja i grada, s povećanjem stanovništva, usmjerenost ka aktivnostima na moru opada. Koristeći metodu procjene učešća stanovnika prema usmjerenosti ka aktivnostima na moru dobivamo sljedeću tablicu učestalosti (%):¹⁵

do 100 stanovnika	15,0 %
100 - 1.000 stanovnika	12,5 %
1.000 - 3.500 stanovnika	10,0 %
3.500 - 5.000 stanovnika	7,5 %
5.000 - 7.500 stanovnika	5,0 %
7.500 - 10.000 stanovnika	2,5 %

¹⁵ Studija razvoja nautičkog turizma, str. 31/I

10.000 - 50.000 stanovnika	1,5 %
50.000 - 100.000 stanovnika	1,0 %
100.000 - 200.000 stanovnika	0,8 %

Iz navedenog metodološkog postupka dobivamo okvirne programske pokazatelje, a koji su dovoljni za prvu procjenu potražnje, odnosno potreba broja komunalnih vezova. Programom razvoja nautičkog turizma u Županiji primorsko-goranskoj utvrđen je broj potrebnih komunalnih vezova koji iznosi 6.640 vezova raspoređenih po gradovima i naseljima. Rastom nacionalnog dohotka povećat će se interes, a time i potreba daljnje izgradnje komunalnih vezova. Opći procesi litoralizacije značajnije će zahvatiti priobalno područje, a s time u svezi i daljnji interes za nautičke aktivnosti.

Razvoj nautičkog turizma prvenstveno je uvjetovan potražnjom stranih turista, koja se odnosi na formiranje novih kapaciteta, dakle vezova u marinama i turističkim lukama, ali i potražnjom za smještajem plovila u suhim marinama. Realno se može očekivati, uz pretpostavku općeg privrednog i društvenog razvoja, da će se u Europi formirati značajna potencijalna potražnja.

4.3. Utjecaj povećane potražnje na stupanj zagađenosti mora i priobalja

Rezultat povećane potražnje za vezovima komunalnog i komercijalnog tipa nužno povećava i stupanj onečišćenja iz nekoliko razloga.

Prvo, dostignuti stupanj tehničko tehnološke opremljenosti luka nautičkog turizma ne zadovoljava u potpunosti ni sadašnju potražnju, a da ne govorimo o budućoj potražnji, pri čemu sportske lučice nisu uopće opremljene za prihvat sanitarnih voda s brodica, pa čak ni neke od postojećih marina nemaju adekvatnu opremu.

Drugo, kao specifični element onečišćenja javljaju se i izvjesne količine mineralnih ulja koje dospijevaju u more prilikom redovitog servisiranja brodskih motora ili zbog njihovog akcidentnog izlivanja. Ukoliko i dio stranih brodica obavi izmjenu ulja u našim marinama, količina istrošenog ulja, koje završava u moru, drastično se povećava. Podaci govore da je to oko 180 t istrošenog ulja godišnje na cijeloj obali.¹⁶

Treće, kao specifično onečišćenje javlja se prisustvo toksičnih tvari koje se izlučuju iz podvodnih brodskih protuobraštajnih premaza. Zbog poremećaja i gubitaka u uzgoju jestivih školjkaša u zemljama sjeverne Evrope i sjeverne Amerike postavljeni su strogi kriteriji primjene i korištenja tih premaza samo za velika plovila. U našoj, kao i u svim sredozemnim zemljama nije regulirano korištenje tih premaza za manja plovila.¹⁷

Vodeći računa o djelotvornosti poslovanja posebnu pažnju treba posvetiti očuvanju ambijetalnih osobina Jadrana i prirodnog ekosustava. Posebno je važno odrediti kvalitetu kao orijentaciju u poslovnoj politici nautičkog turizma kako razvojna politika ne bi favorizirala kvantitetu na uštrb kvalitete i kao takva bila pogrešna i suprotna

¹⁶ Mastrović M.: pregledni rad, Pomorski zbornik, 37, Rijeka 1999., str.131-153.

¹⁷ Vidi pod 16.

politici održivog razvoja.

Intenzivni razvoj temeljen na povećanoj potražnji nautičara u zemljama tranzicije nerijetko dovodi do pojačanog korištenja prirodnog obalno-morskog resursa. Osnove takvog ubrzanog razvoja često su usmjerene ka brzom stjecanju kapitala radi oporavka privrede. U pozadini politike intenzivnog razvoja najčešće je inozemni kapital koji na putu ka profitu gotovo bez kontrole i prepreka devastira određene prirodne resurse, odnosno ostvaruje nekontrolirani razvoj.¹⁸

Rast potražnje, dakle, ne samo u smislu potražnje za vezovima već i šire interes zemlje ponude, koja svoj planirani razvoj često pretpostavlja planu razvoja domicilne zemlje sve je izraženiji i prisutniji u našoj ekonomiji. Logično da se svaki takav zahtjev mora prihvatiti s oprezom, bez obzira na veličinu ulaganja i mora biti u skladu s prihvaćenim mjerama zaštite mora i priobalja.

Prema svemu navedenom ne znači da je potrebno odreći se razvoja luka nautičkog turizma, već treba utvrditi standarde opreme i tehnološke sklopove te opremiti izgrađene i novoplanirane luke za prihvat otpadnih voda sa svih plovila. Pojačanom kontrolom i opremanjem luka sprječavati ispuštanja u more kako u unutrašnjim morskim vodama, tako i u teritorijalnome moru, radi zaštite pomorskog dobra i održavanja kvalitete mora.

5. Međuzavisnost razvoja luka nautičkog turizma i održivog nautičkog turizma

5.1. Organizacija i upravljanje lukama nautičkog turizma u funkciji održivog razvoja

Osim dobro osmišljenog planiranja, izbora lokacije, optimalnog broja kapaciteta i opremljenosti, u lukama nautičkog turizma, s adekvatnim objektima i uređajima, bitna je i dobra i efikasna organizacija poslovanja i upravljanja. Upravljanje i administrativno vođenje luka nautičkog turizma postavljeno je u svijetu na visoku razinu. Uprava luke treba se organizirati na način da omogući učinkovito poslovanje i da se, u što većoj mjeri, prilagodi potrebama korisnika te se stoga u lukama nautičkog turizma nude brojne i raznovrsne usluge, od trgovačkih usluga do brojnih rekreativno-sportskih i zabavnih sadržaja.

U suglasju s navedenim, kvaliteta ljudskih potencijala za potrebe upravljanja morskim gospodarstvom u sadašnjim je prilikama pod velikim znakom pitanja, posebice kod država u tranziciji. Naime, toj funkciji luke ne posvećuju zasluženu pozornost.¹⁹

Centralizacija ili decentralizacija planiranja razvoja nautičkog turizma vrlo je važan segment, ali kao dio cjelokupnog planiranja gospodarskog sustava nema mnogo

¹⁸ Luković T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split 1995., str. 46

¹⁹ Vukčević M., Bošković D.: pregledni članak, Naše More, 49, str. 1-7, 2002.

utjecaja na promjenu postojećega. Kao mlada turistička djelatnost, nautički turizam nema mogućnosti i utjecaja na postojeći stupanj (de)centralizacije, ali u prvim fazama razvoja ima pozitivne i negativne posljedice. U kasnijim razvojnim fazama, posebno nakon ostvarivanja povoljnih rezultata, interes države se povećava, a time i njezino uplitanje. Jačanjem značenja nautičkog turizma, posebno u zemljama s jače izraženim centralističkim sustavom planiranja razvoja, njegov je utjecaj prema decentralizaciji. To je ujedno obilježje svih pojava koje nisu vezane za prostor statično, već potiču kretanje i razmjenu dobara, znanja i ideja.²⁰

Marina, kao samostalno poduzeće, najrašireniji je model poslovanja marina u svijetu. Na području Sjevernog Jadrana broj samostalnih marina je veoma mali (4), a nastale su na lokacijama koje su bile prirodno predodređene za tu izgradnju.

Prednosti takvog modela poslovanja su višestruke, od bolje mogućnosti organiziranja, lakše kontrole rezultata, boljeg financijskog poslovanja do manjeg broja zaposlenih. Dobro poslovanje temelji se na konkurenciji koja je nužni uvjet svakoga poslovanja.

U cilju unapređenja poslovanja i učinkovitosti potrebno je izabrati samostalni model upravljanja, ne samo na području Sjevernog Jadrana, već i ostalim lukama nautičkog turizma u Hrvatskoj uz minimalni utjecaj države, kako bi se što prije ostvarili pozitivni rezultati, a Hrvatska se uključila u kompeticijsku ponudu Mediteranskih zemalja. Pri tome je veoma značajna uloga lokalne samouprave koja mora poticati gospodarske aktivnosti, uvažavajući ekonomske i ekološke kriterije, u suglasju s osnovnim principima održivog razvoja.

Nova koncepcija turističke luke traži efikasan način organiziranja, održavanja, popravka i čuvanja brodova. Veliki broj usluga u luci stvara i organizacijske teškoće, pa je, shodno tome, neophodno upravljati lukom ako se želi ostvariti efikasnost uložene kapitala, i udovoljiti nautičaru - klijentu koji traži efikasnu i logičnu organizaciju i upravljanje.²¹

5.2. Ekonomski aspekt zaštite mora i priobalja – poticaj implementaciji sustava kvalitete u lukama nautičkog turizma

Proizvodnja nautičkih turističkih usluga u direktnoj je svezi s eksternalijama ili učincima razvoja nautičkog turizma koji se šire u okruženju, a mogu biti pozitivni i negativni. Turističke eksternalije u tom slučaju posljedica su turističkog razvoja i u mnogome utječu na okoliš. Na prirodnim dobrima razvoj, u pravilu, uzrokuje štete. Eksternalije koje nastaju na slobodnim prirodnim dobrima socijaliziraju se i globaliziraju, pa stoga postaju predmet interesa država i međunarodne zajednice. Cijena eksploatacije prirodnih dobara u funkciji razvoja, sve više se formira na globalnom

²⁰ Vidi pod 18., str. 46

²¹ Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, Split 2002., str. 181

tržištu, jer su oblici zagađivanja globalni, što znači da zagađivanje u jednoj zemlji proizvodi posljedice u drugim zemljama. Primjer Sredozemnog mora, kao najveće svjetske turističke zone, to potvrđuje. Mnogi koriste more kao slobodno prirodno dobro u rekreativne svrhe, ali istovremeno i kao deponij za koji ne plaćaju nikakvu naknadu.²²

Neprekidna borba na lokalnim i globalnim razinama između ekonomskih subjekata koji nastoje izbjeći plaćanje eksternih šteta i tako povećati profite i države koja štiteći javne interese nastoji ograničiti djelovanje onih koji izbjegavaju nadoknaditi javne štete njihovog gospodarskog djelovanja, može biti pogubna za tranzicijske zemlje, posebice Hrvatsku.

Iako je formirana mreža međunarodnih i nacionalnih propisa s kojom se nastoje ograničiti razna destruktivna djelovanja i javne štete, veoma je upitno određivanje mjere zaštite javnih interesa koja neće umanjiti motivaciju onih koji proizvode i zagađuju.

Luke nautičkog turizma imat će niže troškove proizvodnje ako uspiju izbjeći plaćanje raznih ekoloških troškova, osim ako ih država ne uspije direktno ili indirektno prisiliti da nadoknade troškove koje imaju drugi subjekti zbog njihova poslovanja. To znači da će luka povećati svoje prihode ako je u mogućnosti izbjeći plaćanje ekoloških šteta ili će čak uključiti prihode koji nastaju uslijed djelovanja drugih.²³

Problem raznovrsnih oblika šteta zbog zagađenja danas je dostigao globalne razmjere. Za naš je turizam karakterističan problem zagađenja mora. Posljedice toga trpe oni koji ostavaruju izvjesnu korist od turizma, ali i oni koji nemaju koristi. Ukupan zbir šteta od zagađenja mora koje nastaju jesu društveni trošak razvoja turizma.

Ekonomsko načelo da zagađivač plaća kada eksternalije poprimaju nove forme posebice na kulturnom, ideološkom i socijalnom planu nije dovoljno.

Poradi toga potrebno je eksternalije sagledavati globalno zbog njihova prostornog i sadržajnog djelovanja.

Svakako da štete od zagađenja nije moguće u potpunosti otkloniti, ali ih treba minimizirati gdje god je to moguće, te je nužno što prije uspostaviti sustav kontrole kvalitete u lukama nautičkog turizma zbog njegova ubrzanog razvoja, a koji će uz zakonske mjere pridonjeti razvoju svijesti o mogućim posljedicama. Za one zagađivače koji izbjegavaju plaćanje šteta potrebno je pojačati sustav nadzora i sankcionirati počinitelje primjerenim novčanim i drugim kaznama.

Razvijene zemlje u provedbi ekonomskog, socijalnog i ekološkog programa razvoja u nerazvijenim i tranzicijskim zemljama imaju veliko značenje. Upravo transferom tehnologije razvijene bi zemlje trebale omogućiti brzi ekonomski i kvalitetni ekološki razvoj, pa čak i oprostom dugova ukoliko se ulože u zaštitu okoliša, mogle bi znatno poboljšati kvalitetu okoliša na globalnoj razini.

²² Vidi pod 21, str. 135

²³ Vidi pod 21, str. 143

5.3. Mjere zaštite i očuvanja mora i priobalja u suglasju s razvojem nautičkog turizma

Hrvatski jadranski prostor jedan je od najznačajnijih prirodnih i gospodarskih vrijednosti koji treba štiti i čuvati za buduće generacije.²⁴ S obzirom na atraktivnost, obalni prostor neposredno uz more napadnut je višeslojnim interesnim ulaganjima i prijeto da u konačnici bude izgubljen i angažiran raznim djelatnostima od kojih dio može biti smješten u zaleđu obale. Viši stupanj urbanizacije mora osigurati i viši stupanj očuvanja, zaštite i unapređenja toga područja.

U korištenju prostora treba dati prednost onim programima koji su lokacijski vezani uz more i morsku obalu, a ne narušavaju kvalitetu okoliša.

Zaštita mora od zagađenja ima strateško značenje za razvoj gospodarstva, turizma, ali i za zaštitu ekoloških i prirodnih uvjeta življenja.

Posebni pozor svih koji gospodare prostorom, a osobito lokalne uprave i komunalnih poduzeća mora biti usmjeren na rješavanje problema onečišćenja mora krutim i tekućim otpadom. Postavljanje svih instalacija podmorske infrastrukture mora biti utemeljeno na procjeni podobnosti smještaja tih objekata, uz izbjegavanje, gdje god je moguće, morskih uvala, prolaza i prirodno visokovrijednih područja.

Radi cjelovite zaštite mora i priobalja, uz uvjet usklađivanja interesa svih korisnika datog prostora, nužno je provoditi potrebne mjere i aktivnosti na zaštiti mora i priobalja, a to se postiže na sljedeći način:

- Izrada stručnih podloga o uređenju i zaštiti obalnog pojasa.

U postupku izrade studija posebnu pozornost treba usmjeriti na preispitivanje razvoja nautičkog turizma od razmještaja u prostoru do ukupne opterećenosti akvatorija, obalne linije i kopna. Kod izgradnje nautičkih centara ne bi se smjelo dozvoliti veće promjene obalne linije nasipavanjem ili otkopavanjem obale, pri čemu je novu izgradnju kapaciteta poželjno usmjeriti na izgradnju kvalitetnih dopuna, postojeće turističke ponude.

- Donošenje odgovarajućih propisa za područja od posebnog interesa.

U razdoblju od donošenja Pomorskog zakonika pa do danas nije teritorijalno u potpunosti određeno pomorsko dobro. Budući da ne postoji ni potpuni katastar pomorskog dobra, kao pretpostavka za njegovu gospodarsku valorizaciju, a nema ni jedinstvene metodologije za određivanje naknade za korištenje pomorskog dobra, koncesionari u lukama posebne namjene, naročito u marinama i sportskim lučicama, imaju dosta povoljan položaj. Inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom nije u potpunosti uspostavljen, kao ni nadzor nad usmjeravanjem i trošenjem sredstava prikupljenih od naknada za izdate koncesije na pomorskom dobru.

²⁴ Dovečar. R., Vukčević M.: Pregledni rad, Pomorski zbornik, 37, Rijeka, str. 115-130, 1999.

Iako je stanje na Sjevernom Jadranu nešto bolje nego u Istri i Dalmaciji, analizirajući to pitanje, dolazi se do zaključka da u lukama posebne namjene ne postoji jedinstven odnos spram uravnoteženog i održivog razvoja.

Također, pitanje valorizacije pomorskog dobra, putem dodjele koncesija i koncesijskih odobrenja, nije u potpunosti riješeno zbog nedorečenosti zakonskih propisa i nepostojanja cjelovitog katastra pomorskog dobra.

Zbog toga je gospodarska aktivnost na pomorskom dobru u odnosu na susjednu Italiju, veoma suzdržana.²⁵

Može se zaključiti da koncesije treba izdavati samo za danas već postojeće turističke lokalitete, a za nedirnutu neizgrađena područja koncesije treba dati samo u iznimnim slučajevima. Razlog takvom stavu je u visokoj vrijednosti prostora, kao strateškog resursa hrvatskog turizma.

Kako bi se učinkovito zaštitila kvaliteta mora, na lokalnoj samoupravi je da utvrdi i regulira kako slijedi:

- prostornim planom uređenja Županije utvrditi granice pomorskog dobra sa susjednim županijama,
- utvrditi i izraditi katastar zagađivača mora, utvrditi načine otklanjanja zagađenja te, također, utvrditi mjesta stalne kontrole kvalitete obalnog mora – naročito za unutrašnje morske vode i teritorijalno more,
- odrediti organizacije i poduzeća koja će obavljati monitoring mora, u skladu s međunarodnim standardima,
- gradovi i općine, kako primorske, tako i otočne, pokraj izgrađenih ili planiranih kanalizacijskih sustava sanitarnih otpadnih voda trebaju ugraditi sustav mehaničkog i biološkog pročišćavanja tih voda, prije njihova ispuštanja u more,
- za luke nautičkog turizma treba utvrditi standarde opreme, a posebice i tehnološke sklopove te je nužno opremiti izgrađene i novoplanirane luke za prihvatanje otpadnih voda sa svih plovila,
- pojačanom kontrolom i opremanjem luka sprječavati ispuštanja u more (gorivo, ulje, kaljuže, tvrdi otpad, fekalije) kako u unutrašnjim morskim vodama, tako i u teritorijalnome moru radi zaštite pomorskog dobra i održavanje kvalitete mora,
- ubirati i usmjeravati turističku rentu na unapređenje okoliša.

Dakle, razvoj turizma treba se kontrolirati tako da se ne uništava osnovni razlog njegova smještanja na određenom području. To zahtijeva definiranje pristupa proučavanju turističkog razvoja koji uzima ravnopravno u obzir sve činitelje što uvjetuje razvoj turizma.²⁶

²⁵ Hlača V.: Pomorsko dobro, Pravni fakultet, Rijeka 1996., str. 130

²⁶ Luković T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split 1995., str. 27

5.4. Održivi turizam - održivi razvoj nautičkog turizma

Sušтина održivog turizma je dovođenje u sklad ukupne lokalne situacije s regionalnim nacionalnim interesima, objektivizacija privlačne snage resursa i planiranih turističkih aktivnosti s pozicije tržišta i profila turističkog proizvoda, te uvažavanje zadanih ograničenja u sferi okoliša te socio-kulturnog i ekonomsko-političkog aspekta.²⁷

Kod toga je nužno dugoročno izbjeći sve vrste šteta i zagađenja u socijalnom i fizičkom okruženju, te na konkurentnosti i prosperitetu određenog sektora gospodarstva o kojem ovisi ukupna ekonomska dobrobit. To znači – ostvariti neto korist u kojoj niti jedna šteta ili nepotrební trošak nisu konstantni i moguće ih je otkloniti osmišljenim aktivnostima.

Održivi turistički razvoj zadovoljava potrebe turista i lokalnog stanovništva danas, ali jednako tako ih osigurava i budućim generacijama. Ovdje se uvodi pojam odgovornog turizma koji je u funkciji održivog razvoja, a nikako nije suzdržan razvoj.²⁸

Razvoj nautičkog turizma u svijetu u fazi je ekspanzije uslijed poboljšanih uvjeta života, te veće proizvodnje broja plovila po serijski nižim cijenama. Njegov ubrzani rast moguće je svakodnevno pratiti kroz nove i nove zahtjeve za vezom, bilo u lukama nautičkog turizma, bilo u suhim marinama.

Razvoj nautičkog turizma na jadranskom prostoru Hrvatske uklapa se u temeljne ciljeve gospodarske politike. Ostvarivanje tih razvojnih ciljeva, dijelom i putem razvoja nautičkog turizma, pretpostavlja uvažavanje načela održivog razvitka.

Kako bi se izbjegle zamke ubrzanog razvoja, pri tome mislimo na ubrzanu izgradnju novih luka nautičkog turizma i marina za potrebe nautičara koje zbog povećane potražnje za vezovima sve više prisvajaju prostor, te destruktivno mogu utjecati na morski okoliš, potrebno je gospodariti obalnim prostorom putem ekologije prostora, kao nosivim elementom ukupnog okruženja.

Osnovni cilj i svrha upravljanja obalnim gospodarstvom i ekosustavom je održivi razvitak. Upravljanje obalnim razvitkom znači izgrađivati ekološki podobnu infrastrukturu i usmjeravati korisnike obalnih resursa na put održivog razvitka i sprječavanja mogućih devijacija.

Održivo i potpuno korištenje obalnog bogatstva, njegovih plovidbenih prednosti moguće je ako se kombiniraju ekonomska i ekološka načela.

Stoga treba poticati ulaganja koja su:

- ekološka (koriste i čuvaju okoliš),
- gospodarska (vraćaju uloženo),
- tehnološka (ostvaruju predviđenu proizvodnju) i

²⁷ Vidi pod 2, str. 326

²⁸ Vukonić i dr., vidi pod 3, str. 193

²⁹ Vidi pod 21, str. 107

- društvena (čuvaju i unapređuju okoliš, naročito na otocima).²⁹

Svako djelomično i u nekom obliku neodrživo korištenje obalnog potencijala prijeti poremećajima obalnog i otočnog sustava.

Kako je već prethodno objašnjeno, ekonomski aspekt zaštite morskog okoliša temeljen na jasnim zakonskim aktima i mjerama za njegovo provođenje nužan je naročito u današnjem svijetu velikih razlika, nejednakosti i podvojenosti. Da bismo to postigli, nužno je izgrađivati svijest ljudi, težište razvoja usmjeriti na edukaciju, naročito upravljačkog kadra što je veoma važno za tranzicijske zemlje, poput Hrvatske, radi očuvanja prirodnih resursa za buduće generacije. Potrebno je, dakle, utvrditi prioritete razvoja u kojima će zaštita morskog okoliša biti na prvom mjestu, a ekspanzionistički razvoj luka nautičkog turizma i marina mora biti u skladu s osnovnim ekološkim kriterijima.

Razvoj ne može biti sporadičan kao do sada već je potrebno sustavno planirati lokalitete, osposobljavati menagement za upravljanje, te senzibilizirati javnost u cilju promišljanja uravnoteženog razvoja turizma i njegove najperspektivnije grane, nautičkog turizma.

Odrednice razvoja nautičkog turizma usmjeruju ga ka kvaliteti, individualizmu - humanom turizmu, što nautičkom turizmu daje jednu novu dimenziju kao korisnika i aktivnog zaštitnika prirodnih i kulturnih vrijednosti na moru i priobalju, a napose na otocima.

6. Zaključak

Globalizacija je kompleksan pojam koji obuhvaća političke, ekonomske i socijalno kulturne promjene. Ona je posljedica tehnološkog razvoja jakih ekonomija. To je proces koji omogućuje multinacionalnim kompanijama investiranje na financijskim tržištima zemalja u razvoju i tranzicijskim zemljama. Donoseći prosperitet, efikasnost i modernizaciju – globalizacijski procesi, u cilju osvajanja novih tržišta i koristeći jeftinu radnu snagu, istovremeno donose niz negativnih učinaka koji samo proširuju jaz između bogatih i siromašnih.

Time nastaje novi oblik ekonomske ovisnosti, pri čemu agresivna gospodarska politika razvijenih zemalja ima velik utjecaj na oblikovanje nacionalnih gospodarskih politika.

Utjecaj globalizacije vidljiv je u svim granama gospodarstva, no za Hrvatsku je posebno značajan utjecaj na turizam i sve njegove podgrane. Naročito se to odnosi na prirodne resurse kojima naša zemlja raspolaže, a koji zbog masovnog turizma, koji je zasjenio oblike selektivnog turizma, postaje ozbiljna prijetnja ekosustavima.

U želji da se što brže ostvare prihodi, razvoj turizma doživljava niz nelogičnosti. To se najbolje vidi na primjerima ishitrene gradnje objekata, neriješene infrastrukture, zadiranja u pomorsko dobro, te nepravodobnog sankcioniranja devijantnih kapitalskih ponašanja.

Nautički turizam, kao najperspektivnija podgrana turizma, te vrsta turizma koja

briše granice među zemljama, zbog povećane potražnje za vezovima traži stalno promišljanje razvoja. Razvoj nautičkog turizma vezan je za luke nautičkog turizma, a njihov razvoj zahtijeva daljnje istraživanje, te interdisciplinarnost, uz načela primijenjenoga znanstvenog rada, te racionalnog i ekološkog planiranja.

Novim prostornim planovima potrebno se što prije kvalitativno odrediti i prema mogućnostima turističkih aktivnosti i kvaliteti nautičkog turizma posebice na otocima. Oni su naime, dugoročni strateški resurs našeg turizma. Okvire i politiku razvoja nautičkog turizma, zbog izrazite tendencije njegove ekspanzije valja, gotovo isključivo, usmjeriti na pretpostavljanje kvalitetne ponude i prijelazu s masovnog na tzv. humani turizam.

S obzirom na globalni karakter nautičkog turizma i veliki interes za našu zemlju porastom blagostanja čovjeka, a time i slobodnog vremena, te nižom cijenom plovila sve je veća potražnja za vezovima, pa u tom smislu treba sustavno pristupiti izgradnji novih luka i ostalih prihvatnih kapaciteta. Infrastrukturna mreža je dodatni problem kojeg treba rješavati danas za budućnost.

Potrebno je utvrditi prioritete razvoja, polazeći od osnovnih ekoloških načela, razvijati odgovorni, i naročito selektivne oblike turizma. Pri tome je važno, putem zakona, točno definirati sankcioniranje svih onih koji zbog nedostatnog nadzora koriste resurse kao deponije. Veliko naslijeđe je zatečeno stanje, a sve su jači pritisci stranog kapitala koji na putu ka profitu obezvrjeđuje prirodne resurse, degradira obalu i otoke, utječe na cijeli ekosustav. Njegovi pojavnici dugoročno ne donose uspjeh, stoga se treba suprotstaviti globalnim kapitalnim nasrtajima, promišljanjem jedne nove kvalitete života koja traži potpuni sklad između prirode i čovjeka.

Održivo i potpuno korištenje obalnog bogatstva, njegovih plovidbenih prednosti moguće je kombiniranjem ekonomskih i ekoloških načela. Pri tome je vrlo važno definirati gospodarenje prirodnim resursima, pri čemu je za našu zemlju veoma bitno učinkovito gospodarenje pomorskim dobrom. U cilju postizanja optimalnih rezultata, potrebno je sustavno planirati razvoj luka nautičkog turizma, osposobljavati kadrove za uspješno upravljanje i organizaciju već postojećih, te luka čija se gradnja planira.

Literatura

1. Knjige

- [1] Črnjar M.: Ekonomika i politika zaštite okoliša, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [2] Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, Split 2002.
- [3] Hlača V.: Hrvatsko pomorsko pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [4] Hlača V.: Pomorsko dobro, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
- [5] Horvat B.: Kakvu državu imamo, a kakvu državu trebamo?, Prometej, Zagreb, 2002.

- [6] Ivošević D.: Nautički turizam Hrvatske, vlastita naklada Novigrad (istarski),
- [7] Novigrad, 1995.
- [8] Kundih B.: Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra, Edicije Božičević, Zagreb, 2000.
- [9] Luković T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Abel doo Split, Split, 1995.
- [10] Šamanović J.: Nautički turizam i menagement marina, Visoka Pomorska škola Split, Split, 2002.
- [11] Vuković B., Keča K.: Turizam i razvoj, pojam, načela, postupci, Ekonomski fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2001.
- [12] Vuković I.: Međunarodna ekonomija i turizam, Dalmatina, Zagreb, 2000.

2. Članci, referati i studije

- [13] Bošković D., Milohanović A.: Zbornik radova znanstvenog skupa, str. 219-247, Osijek, 2002.
- [14] Dovečar R., Vukčević M.: Ekološka komponenta turizma na Mediteranu i u Hrvatskoj, Pomorski zbornik Rijeka, 37, str. 115-130, Rijeka, 1999.
- [15] Dundović Č., Grubišić N.: Luke nautičkog turizma - Čimbenik turističkog i gospodarskog razvitka RH, Suvremeni promet, Promet i turizam, pregledni članak, Zagreb 2001, str. 317-321.
- [16] Mastrović M.: Aktivnosti na zaštiti okoliša u RH s posebnim osvrtom na Jadransko područje, Pomorski zbornik, Rijeka, 37, str. 131-153, Rijeka, 1999.
- [17] Vukčević M., Bošković D.: Strateški menadžment u pomorskom gospodarstvu 21. stoljeća, Naše more, Pomorski fakultet Dubrovnik, Dubrovnik, 49, str. 1-7, 2002.
- [18] Studija razvoja nautičkog turizma DIO I, Urbanistički institut Hrvatske, Zagreb, 1997.
- [19] Studija razvoja nautičkog turizma DIO II, Urbanistički institut Hrvatske, Zagreb, 1997.

3. Ostali izvori

- [20] Pomorski zakonik, Narodne novine Zagreb, Zagreb, 1994.
- [21] Zakon o morskim lukama i pomorskom dobru, NN 108/95, 6/96, 97/00, 158/03.
- [22] Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj, Državna uprava za zaštitu prirode i okoliša Zagreb, Zagreb, 1998.

Mirjana Kovačić

Development of Marinas Designed for Nautical Tourism Sustainability

Summary

The paper aims at presenting systematically both positive and negative aspects of globalization. It defines the advantages of overwhelming closeness and isolation of transition countries with special insight into Croatia. It also determines negative effects expressed through proclamations of free commerce and free capital flow along with the restrictions clearly imposed by politically and economically strong countries.

Liberalization of capital and opening of new markets has made leisure time more available for travel and tourism purposes. Considering prospects for the travel and tourism development in Croatia, special emphasis has been put to negative implications that the travel and tourism industry and particularly nautical harbours have exercised upon maritime environment through aggressive expansion and mass character which represent serious threats to economic development of the country.

There have been basic principles of sustainable travel and tourism and particularly nautical harbour development defined in the paper, in addition to measures suggested for overcoming negative relations between economy and marine environmental protection.

Key words: globalization, liberalization, market economy, tourism, marine tourism, sustainable development

Sviluppo dei porti nautici in funzione di uno sviluppo sostenibile del turismo nautico

Sommario

Il lavoro espone in modo chiaro e sistematico gli aspetti positivi e negativi della globalizzazione. Vengono delineati tutti i vantaggi del superamento della chiusura ed isolamento dei paesi in via di transizione, con particolare riferimento alla Croazia. Si identificano gli effetti negativi che si manifestano con l'introduzione del mercato libero e la libera circolazione dei capitali e con le restrizioni imposte dai paesi politicamente ed economicamente più potenti.

Con la liberizzazione del capitale e l'apertura ai nuovi mercati si registra un aumento del tempo libero dedicato in maggior misura a scopi turistici. Osservando lo sviluppo del turismo nautico in Croazia si mette in evidenza il possibile impatto negativo del turismo in generale e dei porti nautici in particolare sull'ambiente marino e sottomarino che, per il carattere di massa e l'aggressiva invasività sull'ambiente, potrebbe rappresentare una seria minaccia per lo sviluppo economico del paese.

Il lavoro delinea i principi fondamentali di uno sviluppo sostenibile del turismo facendo proposte per superare il rapporto negativo tra sviluppo economico e salvaguardia dell'ambiente marino.

Parole chiave: globalizzazione, liberalizzazione, economia di mercato, turismo, turismo nautico,