



UDC 338.48:797:1|(497.5)
Subject review
Received: 12.11.2005

STRATEŠKO PROMIŠLJANJE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ

Daniela Gračan
University of Rijeka, Croatia¹

Sažetak: Hrvatska posjeduje komparativnu prednost sazdanu u prirodnim resursima, što je pozicionira visoko na ljestvici zemalja nautičkog turizma. Međutim, postoji čitav niz ograničavajućih čimbenika koje je potrebno ukloniti kako bi se nautički turizam razvijao na čvrstim osnovama u skladu s održivim razvojem. Prednosti Hrvatske izražene u prirodnim ljepotama, pejzažnoj slikovitosti i ekološkoj očuvanosti nisu dovoljan atribut budućeg razvoja.

Nakon uvođenja novih mjera u nautičkom turizmu tijekom 2005. godine u svrhu suzbijanja crnog čartera, te uvođenja visokih standarda ekološke zaštite Jadrana i povećanja sigurnosti plovidbe, kao temeljni cilj nameće se nužnost definiranja strateških odrednica budućeg razvoja nautičkog turizma. Kvantitativni podaci upućuju na sve veći broj nautičara koje je potrebno prihvatiti i omogućiti im boravak u skladu s trendovima na tržištu usluga nautičkog turizma. Kvaliteta usluga hrvatskih marina znatno je ispod one u konkurentnim zemljama. Hrvatskim marinama je potrebno restrukturiranje i repositioniranje, što zahtjeva konstantna ulaganja, a što Hrvatska teško može pratiti.

Strateškim promišljanjem potrebno je definirati mogućnosti i pravce razvoja nautičkog turizma, te odgovoriti na pitanja ukupnog održivog kapaciteta vezova na hrvatskoj obali Jadrana, njegove strukture i distribucije, u okviru strateškog određenja turističkog razvoja Hrvatske, te dati cjelokupnu sliku dosadašnjeg i budućeg razvitka.

Ključne riječi: nautički turizam, strateško promišljanje, održivi razvoj.

Abstract: STRATEGIC THINKING IN DEVELOPING NAUTICAL TOURISM IN CROATIA. Croatia possesses a comparative advantage based on its natural resources, ranking it high on the list of countries of nautical tourism. There is, however, an array of limiting factors that need to be eliminated if nautical tourism is to evolve on sound bases consistent with sustainable development. Future development cannot be based solely on Croatia's advantages reflected in its scenic spots, attractive landscapes and preserved environment. In 2005, new measures were introduced in nautical tourism to abolish black chartering; high standards of environmental protection of the Adriatic, implemented; and navigational safety, enhanced. Following these activities, the basic objective has become the need to define the strategic determinants for the future development of nautical tourism. Quantitative data point to a rapidly growing number of boaters, who expect to be received and accommodated in keeping with the trends on the service market of nautical tourism.

¹ **Daniela Gračan**, Ph.D., Assistant Professor, University of Rijeka, Faculty of Tourism and Hospitality Management in Opatija, Croatia.

Service quality in Croatian marinas is considerably below the quality levels of rival countries. Marinas in Croatia are in need of restructuring and repositioning, entailing continuous investment.

Strategic thinking is needed in identifying the opportunities and lines of development of nautical tourism, in addressing the issue of the sustainable capacity, structure and distribution of berths along the Adriatic's Croatian coastline as part of the strategic determination of Croatia's tourism development, as well as in providing a comprehensive vision of current and future development.

Key words: nautical tourism, strategic thinking, sustainable development.

UVOD

Zahvaljujući svom prirodnom potencijalu i poziciji (izlaz na more ostalim europskim zemljama) Hrvatska ima predispozicije da privuče značajni segment potražnje za nautičkim turizmom. Razvedenost hrvatske obale uz veliki broj otoka, glavni su aduti razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj. Ograničavajući čimbenici su nedovoljan broj vezova i niska kvaliteta usluga u marinama, nesrazmjerni rast broja charter plovila i potražnje za njima, porezna politika i dr.

Budući razvoj svakako treba temeljiti na strateškom promišljanju u okviru strateškog planiranja razvoja hrvatskog turizma, te koncepta održivosti. Pri tome treba slijediti dva pravca: maksimalno iskorištavanje kapaciteta za vezove u već postojećim lučicama i lukama te izgradnju kvalitetne infrastrukture za nautičare u marinama i lukama, te zabavnim sadržajima u njihovoj blizini. Poseban značaj treba dati razvoju sektora iznajmljivanja vezova, koji posljednjih godina pokazuje dinamičan rast broja charter plovila.

1. KARAKTERISTIKE I ZNAČENJE NAUTIČKOG TURIZMA U HRVATSKOJ

Za nautički turizam se može reći da je najatraktivniji, najperspektivniji ali i najprofitabilniji turistički proizvod Hrvatske, koji svojom prepoznatljivošću na međunarodnom tržištu, ali i na domaćem, doprinosi turističkom ugledu Hrvatske. Iako u strukturi nautičara dominiraju najbliža europska tržišta, sve veći interes pokazuju i nautičari iz udaljenijih zemalja.

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 je primjetan porast kvalitete usluga u hrvatskim marinama, no to je još uvijek značajno ispod one kvalitete koju potražnja na tržištu nautičkih usluga zahtjeva. Istraživanja Nautika – Tomas 2004 provedena u ljeto 2004. godine pokazuju da su nautičari (od 24 elementa ponude) zadovoljni samo s dva elementa, i to 'ljepotom prirode i krajolika' i 'osobnom sigurnošću'. Ovim se elementima može dodati još jedan koji je srednje ocijenjen, a odnosi se na ponudu u marinama i to na 'uslužnost osoblja u marinama'. Svim ostalim elementima ponude nautičari su bili nezadovoljni. Među njima je nešto bolje ocijenjen 'prihvat u marinama' za nautičare u charteru, 'bogatstvo

gastronomske ponude' i 'prometna dostupnost polazne luke', dok su svi ostali elementi vrlo niskog stupnja zadovoljstva.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 ovom 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 uređenije uvjete boravka pa se hrvatske marine nastoje prilagoditi povećanjem kvalitete svojih usluga.

Među marinama koje se na istočnom dijelu Jadrana ističu raznovrsnošću i kvalitetom ponude i usluga izdvajaju se marina "Frapa" kod Rogoznice, marina "Punat" na Krku, "Dalmacija" na području Sukošan–Bibinje, marina "Kremnik" kod Primoštena, te marina u Kaštelima.

2. KRETANJE I KARAKTERISTIKE 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	–	–

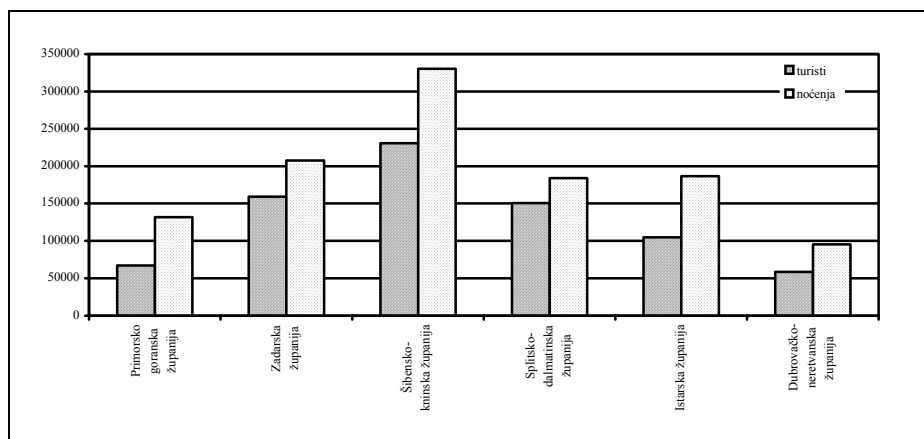
Izvor: Turistički promet u Republici Hrvatskoj u listopadu te u razdoblju od I–X mjeseca 2005., <http://www.mmtpr.hr> (12.12.2005.)

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

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

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.

Tablica 2. 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 tome može se tražiti u činjenici da ovaj 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 3. 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 4).⁴

Tablica 4. 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	4,1	3,7	5,0
Prosječan broj osoba za koje su iskazani troškovi	3,6	3,2	4,4
Prosječan broj ostvarenih noćenja na plovidbi	16,1	19,0	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 marini i destinaciji najčešća aktivnost nautičara je posjet restoranima, slastičarnicama, kupovima i izleti, 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.

3. KONKURENTNOST HRVATSKOG NAUTIČKOG TURIZMA

Hrvatska ima komparativne prednosti u prirodnim ljepotama, pejzažnoj slikovitosti i ekološkoj očuvanosti, što su važna obilježja za razvoj i budućnost nautičkog turizma, međutim, nisu i dovoljna.

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

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.⁵ 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, kao i u socijalnim elementima, kao što su sigurnost i gostoljubivost. Lošije je ocjenjena kad je riječ o ugostiteljskoj ponudi, opremljenosti marina i 'vrijednosti za novac' ukupne nautičke ponude.

Analiza ocjene konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma ukazuju na nužnost reorganiziranja i restrukturiranja hrvatskih marina u skladu s trendovima na tržištu nautičkih usluga.

4. STRATEŠKO PROMIŠLJANJE RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

U 2005. godini učinjene su značajne aktivnosti na suzbijanju crnog chartera i uvođenju reda u nautički turizam na istočnoj obali Jadrana. Uz donošenje novog Pomorskog zakonika, zakonskim odredbama uređeno je da se iznajmljivanjem plovila mogu baviti samo poduzeća registrirana u Hrvatskoj i pod hrvatskom zastavom, dok je stranim plovilima dan prijelazni rok do rujna 2005. godine da to učine. Dakle, u sezoni 2006. godine svi brodovi u charteru trebali bi ploviti pod hrvatskom zastavom.

Međutim, sve ono što se proteklih 10 godina dešavalo na području nautičkog turizma u Hrvatskoj posljedica je inercije i slučajnosti, pa je i razumljiva potreba izrade strategije razvoja nautičkog turizma kako bi se njegov razvoj usmjerio u željenom pravcu.

Strategija razvoja nautičkog turizma je u izradi, a u sklopu nje definirati će se koliko i kakvih vezova i marina u Hrvatskoj stvarno treba kako bi zaštitila svoje more i izbjegla daljnju betonizaciju i devastaciju obale.⁶ Očekuje se i reguliranje problematike tzv. sive zone u sektoru vezova, odnosno komercijalnih vezova koja su u sastavu luka, lučica i sportskih klubova koji ne spadaju u marine, a koji se određenim dijelom bave nautičkim turizmom. Osim toga očekuje se da će takav dokument značajno pridonijeti razvoju ne samo nautičkog turizma nego i kvalitetnijem životu svih područja gdje se razvija, posebno na otocima.

U razvoju nautičkog turizma u Hrvatskoj potrebno je slijediti dva pravca:⁷ 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

⁵ Ibidem, str. 43.

⁶ Na sajmu sporta i nautike 350 izlagača, <http://www.tportal.hr> (8.01.2006.)

⁷ Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. (2003), finalna verzija, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Zagreb, str. 79.

prihvat 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.

ZAKLJUČAK

Analiza ponude i potražnje u segmentu hrvatskog nautičkog turizma daje odgovor na pitanje gdje se hrvatski nautički turizam nalazi u odnosu na sredozemne konkurente. Posljednjih desetak godina njegov je razvoj stihijski što rezultira znatno nižim rezultatima u odnosu na mogućnosti. Stoga se nameće nužnost reorganiziranja i restrukturiranja hrvatskih marina u skladu s trendovima na tržištu nautičkih usluga.

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.

Strateško promišljanje treba obuhvatiti i razvoj u sektoru iznajmljivanja plovila, jer samo rast u skladu s potrebama potražnje može dovesti do adekvatne iskorištenosti kapaciteta, te osiguranja pozitivnih poslovnih rezultata charter tvrtki. Stoga se strateški razvoj nameće kao jedini mogući u razvoju nautičkog turizma Hrvatske.

LITERATURA

1. Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, Nautika Tomas 2004. (2005), Institut za turizam, Zagreb.
2. Soža I.: Hrvatske marine ove godine spremnije nego lani, <http://info.croatiabiz.com> (15.12.2005.)
3. Na sajmu sporta i nautike 350 izlagača, <http://www.tportal.hr> (8.01.2006.)
4. Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. (2003), finalna verzija, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Zagreb.
5. Turistički promet u Republici Hrvatskoj u listopadu te u razdoblju od I–X mjeseca 2005., <http://www.mmtpr.hr> (12.12.2005.)