

# THE ACTIVATION OF ALL NAUTICAL CORIDORS ON THE ADRIATIC SEA IN PURPOSE OF THE CROATIA MEDITERIAN'S IMAGE

## AKTIVIRANJE UKUPNIH NAUTIČKIH KORIDORA NA JADRANU U CILJU JAČANJA MEDITERANSKOG IMIDŽA REPUBLIKE HRVATSKE

SERIC, Neven & LUKOVIC, Tihomir

**Abstract:** *Because of the importance of nautical tourism for the national tourist image of the Republic of Croatia, it is necessary spend analysis evaluation of existing sailing infrastructure. Expansion of capacity should be conducted in accordance with long-term strategy for tourism development in Croatia. Such an approach would have positive repercussions on the image of Croatia - the Mediterranean country.*

**Key words:** *nautical infrastructure, sustainable, ecology, corridors*

**Sažetak:** *Zbog značaja nautičkog turizma za nacionalni imidž RH potrebno je provesti analizu vrednovanja postojeće nautičke infrastrukture. Proširenje tih kapaciteta je nužno, ali treba biti provedeno u skladu sa dugoročnom strategijom turističkoga razvoja Republike Hrvatske. Takav pristup bi imao pozitivne reperkusije na imidž i konkurentnost Republike Hrvatske kao mediteranske zemlje.*

**Ključne riječi:** *nautička infrastruktura, održivost, ekologija, koridori*



**Authors' data:** Neven **Seric**, doc.dr.sc., Ekonomski fakultet Split, Split, nevseric@inet.hr;  
Tihomir **Lukovic**, doc.dr.sc., Sveučilište Dubrovnik, Dubrovnik, tihomir.lukovic@unidu.hr

## 1. Uvod

Turistička valorizacija nacionalnih resursa u kontekstu jačanja imidža Republike Hrvatske, kao mediteranske zemlje, pretpostavlja kontroliranu i uravnoteženu komercijalizaciju nacionalnih resursa, te utvrđivanje dinamike trošenja posebno osjetljivih prirodnih resursa[1]. U Republici Hrvatskoj je nautički turizam prepoznat kao jedan od strateških specijaliziranih turističkih proizvoda i u kontekstu očuvanja nacionalnog turističkog identiteta[2]. Zbog tih činjenica analiza vrednovanja izgrađene nautičke infrastrukturne mreže je imperativ. Primarno u kontekstu ravnoteže nautičkog prometa u akvatoriju istočnoga dijela Jadrana. Činjenično stanje, poglavito tijekom glavne turističke sezone, ukazuje na neravnotežu intenziteta nautičkog prometa u plovidbenim koridorima istočnoga dijela Jadrana. Posljedica je to i različite razine izgrađenosti nautičke infrastrukturne podrške. Učestale su i tendencije nove nautičke izgradnje, ali primarno na prostoru već opterećenih plovidbenih koridora. Neravnoteža izgrađenosti nužne nautičke infrastrukture na širem prostoru nacionalnog akvatorija ima za posljedicu i neravnotežu razine razvijenosti nautičkog turističkog gospodarstva u priobalju Republike Hrvatske. Zbog te činjenice širenje postojećih kapaciteta nautičke infrastrukture je nužno, ali treba biti provedeno u skladu sa dugoročnom strategijom razvoja nautičkog turizma. Samo takav pristup garancija je efikasne dugoročne nautičke valorizacije cjelokupnog nacionalnog akvatorija. Dosadašnji razvoj nautičkog turizma na Jadranu, te izgradnja nužnih infrastrukturnih objekata odvijao se neplanski, temeljeći se prvenstveno na cestovnoj povezanosti pojedinih dijelova čitavog priobalnog područja Republike Hrvatske. Rezultat takvog trenda je neravnoteža nautičkog pritiska, posebice tijekom glavne turističke sezone. Posljedice su nemogućnost prihvata dijela nautičara, visoka izloženost prirodnih resursa degradaciji vrijednosti, i gubitak dijela potencijalnog prihoda od nautičkog turizma[3]. Taj gubitak se ostvaruje u sferi direktnih prihoda nautičke infrastrukture, te u sferi indirektnih prihoda svekolike potražnje nautičkih turista na receptivnim područjima čiji su kapaciteti nedostadni, ali i na drugim područjima, potencijalno interesantnim nautičkim turistima kojima se zbog nepostojanja nužne infrastrukture rijetko, ili se uopće ne plovi. Nužno je uvesti i praćenje trošenja prirodnih resursa izloženih nautičkom turizmu. Ova sfera predstavlja immanentan rizik za budućnost nautičkog turizma na Jadranu. Stihijnost pristupa prijatna je i budućem ekonomskom zaostajanju dijela priobalnih područja, zbog neizgrađenosti potrebne turističke infrastrukture.

## 2. Trenutno stanje

Nautički turizam je specifičan po potencijalu djelovanja na rast turističke ponude i razvoj turizma, što direktno utječe na gospodarstvo područja na kome se odvija, ali i na imidž nacionalne turističke ponude. Zbog toga je budućem razvoju ove turističke grane nužno pokloniti veću pažnju. Nacionalnu nautičku turističku ponudu je

primjereno dugoročno planirati, razvijati i organizirati na način da se zadovolji ukupnu nautičku potražnju, te racionalno iskoristi komparativne prednosti prostora. Racionalnost i kontrola trošenja vrijednih prirodnih kapitala kojima zemlja raspolaže pretpostavlja iznalaženje održivog modela. Takav model treba osigurati ravnotežu trošenja prostora i prirodnih resursa. U cilju postignuća takve ravnoteže u cjelokupnom prostoru akvatorija istočnoga dijela Jadrana korisno je planirati načine *aktiviranja* nautičkih koridora kojima nautičari trenutno vrlo rijetko, ili uopće ne plove. Analizom dijela teritorijalnog mora RH kojim nautičari rijetko plove evidentno je nepostojanje nužne infrastrukturne mreže na tom prostoru[4]. Prosječni nautičar provodi na ruti plovidbe 6 dana. Obzirom da prevladavajući dio nautičke flote na Jadranu predstavljaju jedrilice, a manji dio motorne jahte i druge brze brodice, nautički doseg tijekom 6 dana plovidbe je relativno ograničen. Aktiviranjem i povezivanjem trenutno mrtvih nautičkih koridora u akvatoriju istočnoga dijela Jadrana povećali bi se i ukupni receptivni resursi nautičke ponude RH. Posljedica takvog pristupa bi bio povećan prihod od turizma, te rast kontinuiranoga godišnjeg prihoda od novih infrastrukturnih objekata za potrebe nautičkog turizma koji bi bili izgrađeni u dijelu akvatorija koji se trenutno za takve potrebe vrlo skromno valorizira. Jadransko priobalje karakterizira različitost prirodnih obilježja. Ta različitost priobalnog krajobraza osobita je konkurentna prednost u usporedbi s zemljama konkurentima na Mediteranu. Pored toga značajno doprinosi međunarodnom imidžu Republike Hrvatske kao mediteranske zemlje. Obzirom na ukupni turistički potencijal priobalja Hrvatske i u tom kontekstu je imperativ sveobuhvatne valorizacije i u segmentu nautičkog turizma. Hidrometeorološki uvjeti i visoka razina sigurnosti plovidbe u čitavom akvatoriju istočnoga dijela Jadrana dodatni su atraktivni elementi nacionalne nautičke turističke ponude Republike Hrvatske, te pretpostavka preusmjeravanju dijela nautičkog prometa novim nautičkim koridorima. Aktiviranjem novih nautičkih koridora smanjio bi se pritisak nautičke potražnje na dijelovima priobalja u kojima je danas evidentan rizik nekontrolirane devastacije prirodnih resursa zbog visoke razine valorizacije[5]. Uvažavajući činjenicu još uvijek turistički visoke ekološke ravnoteže na hrvatskom dijelu Jadrana, te urbanu neizgrađenost većeg dijela obale i otoka u strateškim promišljanjima, važan je i dugoročan pristup u planiranju. Trenutno izgrađena nautička infrastruktura na Jadranu predstavlja respektabilnu platformu širenja i sustavnog upravljanja razvojem nautičkog turizma Republike Hrvatske, u kontekstu jačanja imidža mediteranske zemlje. Poglavitito, obzirom na krajobraznu različitost pojedinih područja priobalja na kojima se i danas rijetko susreću nautičari.

### 3. Operativni prijedlozi

Postojeći izgrađeni sustav marina na Jadranu, s izuzetkom desetak marina iz mreže ACI-ja, posljedica je parcijalnih pristupa valorizaciji nautičkih i prostornih resursa RH[6]. Zbog te činjenice planirano širenje mreže marina je nužnost. Izgradnju novih

nautičkih infrastrukturnih sadržaja treba planirati u priobalnim područjima koja su i nautički, i generalno turistički skromno ekonomski komercijalizirana. Takav pristup bi imao reperkusije na višu rentabilnost poslovanja u sferi nautičkog turizma i turizma Republike Hrvatske, ali i na gospodarstvo priobalnog područja na lokalnoj razini. Sukladno trenutnoj situaciji nameću se slijedeće razvojne odrednice:

1. Nužnost dogradnje (proširenje kvantitativno i u kvalitativnom smislu – spektar usluga) dijela postojeće nautičke infrastrukture receptivnom prilagodbom suvremenim trendovima nautičkog turizma, uvažavajući postavljene ekološke standarde;
2. Izgradnja novih objekata nautičke infrastrukture na mikrolokacijama koje predstavljaju poveznice s trenutno mrtvim nautičkim koridorima;
3. Reorganizacija strateškog modela upravljanja kapacitetima nautičkog turizma Republike Hrvatske, čime bi se postavili novi ekološki kriteriji u kontekstu jačanja prepoznatljivog mediteranskog imidža u kontekstu Europske Unije.

Aktualni trendovi na emitivnom nautičkom turističkom tržištu dodatni su razlog za praktičnu realizaciju navedenih odrednica. Prosječna duljina brodice koja se koristi u nautičkom turizmu i na Jadranu raste. Brodice se opremaju snažnijim porivnim uređajima, raste broj brodica s isključivim motornim pogonom, kojih je radijus plovidbe sve širi, nautičari traže sve više i raznovrsnije prateće usluge, i drugo. Posljedica toga su dulje nautičke rute, koje sežu do danas još uvijek mrtvih nautičkih koridora. Nepostojanje potrebne nautičke infrastrukture na tim rubnim prostorima barijera je koja nautičare odvraća od plovidbe njima. Izgradnja novih infrastrukturnih objekata (marine, servisne stanice, benzinske crpke i drugo) na tim *rubnim* područjima je zbog toga imperativ budućeg planskog razvoja nautičkog turizma u akvatoriju istočnoga dijela Jadrana. Novi infrastrukturni objekti nautičkog turizma izgrađeni na tim područjima bili bi poticaj i restrukturiranju lokalnog gospodarstva, te omogućili efikasnije upravljanje nautičkom potražnjom u akvatoriju istočnoga dijela Jadrana.

#### **4. Zaključak**

Uvažavajući izneseno, planiranje širenja nautičkih turističkih koridora treba temeljiti na visokim ekološkim standardima, što podrazumijeva kontrolirano trošenje osjetljivih prirodnih kapitala na prostoru priobalja RH. Planiranju novih nautičkih infrastrukturnih objekata treba pristupiti kroz specifičnost svake mikrolokacije. U razradi pristupa potrebno je uvažiti i druge faktore, kao na primjer: urbaniziranost područja, hidrometeorološke karakteristike mikrolokacije, udaljenost od postojećih aktivnih nautičkih koridora, i drugo. Uvažavanjem kompleksnosti tih varijabli moguće je primjereno evaluirati prijedloge o izgradnji novih infrastrukturnih objekata za nautički turizam. Problematika preoblikovanja postojeće infrastrukturne mreže za nautički turizam podrazumijeva parcijalne pristupe koji bi kroz spomenuti model bili objedinjeni kroz slijedeće:

1. Reorganizaciju pružanja usluga u postojećim infrastrukturnim objektima nautičkog turizma, na način da se ne dograđuju objekti čiji suvišak nautičke potražnje mogu prihvatiti novi infrastrukturni objekti, na prostoru mrtvih nautičkih koridora.
2. Standardizirati model upravljanja nautičkim turizmom RH sukladno standardima održivoga razvoja i kontrolirane valorizacije nacionalnih prirodnih kapitala.
3. Nivo, kvalitetu i količinu sekundarnih infrastrukturnih sadržaja u marinama prilagoditi realnim potrebama očekivanog broja budućih korisnika.
4. Usuglašenost razvojne projekcije rasta receptivnih kapaciteta na odabranim područjima sa ukupnom razvojnom projekcijom nautičkog turizma Hrvatske.

U planiranju načina aktiviranja mrtvih nautičkih koridora treba uvažiti prirodna ograničenja uvjetovana geomorfologijom prostora, i trenutno stanje izgrađene infrastrukture. Planskom pristupu dogradnji sadržaja treba pretpostaviti i prirodne kopnene barijere. Iste je moguće valorizirati kao nova ishodišta nautičarima, naravno ukoliko se u tom prostoru izgrade nedostajući sadržaji. Time bi se ta područja pretvorila u prolazne spone s danas nepovezanim nautičkim koridorima u akvatoriju istočnoga dijela Jadrana. Trenutno mrtvi nautički koridori potvrdili razvojni potencijal u kontekstu nacionalne turističke ponude i jačanja mediteranskog imidža RH. Isto je od osobite važnosti u vremenu pristupanja RH Europskoj Uniji, u kome je rizik gubitka nacionalnog identiteta činjenična stvarnost. U radu izloženi pristup predstavlja i platformu rebrandinga nacionalne turističke nautičke ponude RH. Pored povećanja receptivnog nautičkog kapaciteta akvatorija istočnoga dijela Jadrana u konačnici bi bio evidentan i širi gospodarski doprinos na lokalnim razinama, što bi osiguralo i povratnu spregu u kontekstu budućeg tekućeg financiranja novoizgrađene nautičke infrastrukture. Time bi danas mrtvi nautički koridori i pragmatično preuzeli ulogu financijske poluge budućeg razvoja nautičkog turizma RH.

## 5. Literatura

- [1] Šamanović J. & Luković T. (2007). *Menadžment i ekonomika nautičkog turizma*, Hrvatski hidrografski institut, ISBN 978-953-6165-51-3, Split
- [2] *Studija razvitka nautičkog turizma Hrvatske* (SRNTH), (2006). Hrvatski hidrografski institut, Split
- [3] Istraživanje TOMAS nautika (2007).- *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj*, (2008), Institut za turizam, Zagreb
- [4] Luković, T. & Šerić, N. (2006). Through differentiated marketing approach to the sustainable strategy of nautical tourism of the republic of Croatia – Conference proceedings *7.th Paneuropean shipping conference* ISBN 953-99491-7-3, Split, 16./17. November 2006., Hrvatsko-švicarsko društvo Split, Split
- [5] *Nautički turizam, priopćenje*, (2007). Državni zavod za statistiku RH, Zagreb
- [6] *Studija razvitka nautičkog turizma Hrvatske* (SRNTH), (2006). Hrvatski hidrografski institut, Split



Photo 164. Jankovac in the snow / Jankovac u snijegu