

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

ANA MARIJA DROBINA

**RAZVOJ POMORSKOG PROMETA U TURIZMU S OSVRTOM NA ULAZAK
REPUBLIKE HRVATSKE U EU**

DIPLOMSKI RAD

RIJEKA, 2013.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

RAZVOJ POMORSKOG PROMETA U TURIZMU S OSVRTOM NA ULAZAK
REPUBLIKE HRVATSKE U EU

DIPLOMSKI RAD

KOLEGIJ: Promet u turizmu

MENTOR: prof. dr. sc. Hrvoje Baričević

STUDENT: Ana Marija Drobina

SMJER: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

RIJEKA, RUJAN 2013.

SADRŽAJ

1.	UVOD.....	3
1.1.	Problem, predmet i objekt istraživanja.....	3
1.2.	Svrha i ciljevi istraživanja.....	3
1.3.	Znanstvene metode.....	6
1.4.	Struktura rada.....	6
2.	TEORIJSKE ODREDNICE PROMETA	8
2.1.	Pomorski promet	10
2.1.1.	Pomorski teretni promet.....	10
2.1.2.	Pomorski putnički promet.....	11
2.1.3.	Linijsko putničko brodarstvo	11
2.2.	Razvoj pomorsko putničkog brodarstva.....	16
3.	TEORIJSKE ODREDNICE TURIZMA	19
3.1.	Temeljni čimbenici turizma	20
3.1.1.	Pokretački čimbenici turističkih kretanja.....	20
3.1.2.	Atraktivni, komunikativni i receptivni čimbenici ponude	21
3.2.	Definiranje turizma i njegovih temeljnih kategorija	25
3.3.	Specifičnosti pomorskog turizma.....	26
3.3.1.	Održivi razvoj pomorskog turizma	26
3.3.2.	Pomorski eko turizam.....	27
3.3.3.	Pomorski ekoturizam i ekološki aspekt pomorskog turizma.....	28
4.	NAUTIČKI TURIZAM U FOKUSU POMORSKOG TURIZMA.....	30
4.1.	Pojam i značenje nautičkog turizma.....	32
4.1.1.	Klasifikacija luka i plovila nautičkog turizma	33
4.1.2.	Vrste nautičkog turizma.....	33
4.2.	Razvoj nautičkog turizma.....	33
4.2.1.	Razvoj nautičkog turizma u svijetu.....	36
4.2.2.	Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.....	36
4.2.3.	Gradnja luka nautičkog turizma.....	38
4.2.4.	Sustav organizacije u lukama nautičkog turizma.....	38
5.	MEĐUOVISNOST POMORSKOG PUTNIČKOG PROMETA I POMORSKOG TURIZMA	39

5.1.	Analiza i ocjena stupnja razvijenosti morskog putničkog brodarstva.....	39
5.1.1.	Pojam morskog putničkog brodarstva	40
5.1.2.	Vrste morskog putničkog prometa.....	40
5.1.3.	Pomorski sustav	41
5.1.4.	Ljudski potencijal i organizacija morskog putničkog brodarstva	41
5.2.	Analiza i ocjena stupnja razvijenosti morskih putničkih luka.....	41
5.2.1.	Pojam, funkcije i vrste morskih luka	42
5.2.2.	Razvoj morskih luka	43
5.2.3.	Lučka infrastruktura i suprastruktura.....	45
5.2.4.	Lučka poslovna politika.....	45
5.2.5.	Morske luke putničkog prometa u Republici Hrvatskoj	46
6.	GOSPODARSKO ZNAČENJE NAUTIČKOG TURIZMA.....	47
6.1.	Neposredni ili izravni utjecaj nautičkog turizma	47
7.	ANALIZA I OCJENA STUPNJA RAZVIJENOSTI POMORSKOG TURIZMA.....	50
7.1.	Analiza i ocjena razvoja turizma u Hrvatskoj	50
7.1.1.	Analiza i ocjena razvoja turizma na hrvatskom Jadranu	51
7.1.2.	Analiza i ocjena razvoja turizma na hrvatskim otocima	53
7.2.	Održivi razvoj nautičkog turizma.....	53
8.	ZAKLJUČAK.....	56
	LITERATURA.....	58
	POPIS SLIKA.....	60
	POPIS SHEMA.....	60

1. UVOD

Pomorsko- putnički promet u svijetu u posljednjem je desetljeću u značajnoj ekspanziji. U novije vrijeme sve više se razvija pomorski turizam, koji uz sve popularnija krstarenja, spaja turističke otoke sa turistima željnim odmora i prirode, koja u današnje vrijeme, kada ljudi provode sve više vremena na poslu, žele i zahtjevaju odmor, rekalsaciju i oazu za bijeg od stresa nakupljen tijekom godine. Pri tome treba uzeti u obzir niz zahtjeva korisnika koji će mu omogućiti potpunu udobnost na odmoru.

Dugačka i razvedena obala Republike Hrvatske jedan je od najvažnijih prirodnih resursa. Razvijanje svih oblika pomorsko-putničkog prometa i izgradnje modernih putničkih luka generator je vrednovanja primorskog položaja Republike Hrvatske. Kada govorimo o pomorskom prometu kao najveće spona pomorskog turizma i pomorskog brodarstva, treba znati da su za optimalnu uslugu i poslovanje prema korisniku dobra ponuda, rasprostranjenost, te popratni sadržaji. Ljubaznost osoblja, gostoljubivost i srdačnost pružatelja usluga je vrlo važna u ovome poslu.

Sposobnost i organiziranost zaposlenih u ovome sektoru također je od velikog značaja. Kako se ova grana djelovanja ne sastoji samo od pomorskog prometa vrlo je važno da i organizacija pomorskih turističkih destinacija na konkurentnom nivou. te je predmet ovoga rada utvrditi kakvo je stanje razvijenosti pomorskog prometa u turizmu Republike Hrvatske u usporedbi sa ostalim zemljama članicama Europske Unije.

1.1. Problem, predmet i objekt istraživanja

Optimalna proizvodnja usluga prijevoza putnika u pomorskom prometu u grani turizma, te gradnja i održavanje luka u Republici Hrvatskoj namjenjenih turističkim brodovima, jahtama i drugim turističkim brodicama, te konkurentnost nad ostalim članicama zemalja Europe Unije predstavlja problem ovoga diplomskog rada. Objekt istraživanja diplomskog rada su načini na koji unaprijediti sustav pomorskog prometa u turizmu RH i unapređenje konkurentnosti zemlje nad zemljama članicama EU-e.

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

Svrha istraživanja ovog diplomskog rada je da se kroz spoznaje o pomorskom prometu u turizmu prikaže međusobna povezanost brodarstva, pomorstva, prometa i turizma, te njihova važnost postojanja. Kroz sve cjeline ovoga diplomskog rada biti će dani odgovori na sljedeća pitanja:

- Koje su osnovne aktivnosti i funkcije pomorstva i turizma?
- Koji je zadatak pomorskog prometa kao integralnog dijela prijevoznog sustava?
- Koje je značenje pomorskog prometa u turizmu?
- Koja je međuovisnost pomorskog putničkog prometa i pomorskog turizma ?
- Kako se vrši proces pružanja usluge prijevoza putnika na stvarnom primjeru?
- Kako se vrši analiza stupnja razvijenosti morskih putničkih luka i pomorskog turizma?

1.3. Znanstvene metode

U svrhu istraživanja i pisanja ovog diplomskog rada korištena je kombinacija sljedećih metoda znanstvenog istraživanja: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda komparacije, metoda deskripcije, metoda kompilacije i metoda brojenja.

1.4. Struktura rada

Rezultati ovog diplomskog rada predloženi su kroz osam velikih i međusobno povezanih tematskih jedinica. U „Uvodu“ su navedeni problem, predmet i objekt istraživanja, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada. Drugo poglavlje „Teorijske odrednice prometa“ pomno će definirati pojam prometa i svih njegovih spona i odrednica, te objasniti razvoj pomorsko putničkog brodarstva. Treće poglavlje „Teorijske odrednice turizma“ definirat će pojam turizma, te sve njegove čimbenike i specifičnosti. Četvrto poglavlje „Nautički turizam u fokusu pomorskog turizma“ definirat će i objasniti položaj nautičkog turizma u pomorskom prometu, te objasniti razvoj nautičkog turizma. Izvršit će se klasifikacija luka i plovila nautičkog turizma, te će se objasniti put razvoja nautičkog turizma. U petom poglavlju

„Međuovisnost pomorskog putničkog prometa i pomorskog turizma“ objasniti će neraskidivu povezanost ova dva pojma. Poglavlje koje će slijediti kao šesto „Gospodarsko značenje nautičkog turizma“ objasniti će važnost i utjecaj nautičkog turizma na gospodarstvo Republike Hrvatske, te zemalja EU. Predzadnje poglavlje naziva „Analiza i ocijena stupnja razvijenosti pomorskog turizma“ prikazati će provedenu analizu i ocijenu razvoja turizma u Republici Hrvatskoj, te održivi razvoj nautičkog turizma. U zadnjem poglavlju „Zaključak“ donjet će se osnovni i jasno potkrijepljeni zaključci o ovoj temi.

2. TEORIJSKE ODREDNICE PROMETA

Promet je uslužna djelatnost kojom se obavlja prijenos ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto. U užem se smislu definira kao transport ili prijevoz, a u širem obuhvaća transport (prijenos ljudi i dobara) i komunikacije (prijenos vijesti, slika, ideja i uopće najrazličitijih informacija)¹.

Promet se dijeli na:

- kopneni,
- zračni,
- vodni promet.

Pojam prometa, u znanstvenoj se i stručnoj literaturi često poistovjećuje s pojmom transporta i pojmom prijevoza. Semantički odnos ovih izraza prilično je zamršen jezikoslovni problem. Za razliku od prometa koji se odnosi na više jednoznačnih pojmova, prijevoz označava jednoznačan pojam. Prijevoz i transport su sinonimi.

U hrvatskom jezičnom sustavu promet je širi pojam od prijevoza i transporta i ne obuhvaća samo ove pojamovne sadržaje, već i operacije u vezi s prijevozom robe i komunikacije, a u širem smislu i odnose među ljudima, te ekonomske sadržaje (robni promet, turistički promet, malogranični promet itd.).

Izraz transport ima međunarodno značenje, a nastao je od latinske riječi *transportare* koja znači prenositi i novolatinske riječi *transportu* su značenju prijevoz, prevoženje, prenošenje² i sadržajno je širi od pojma prijevoza.

Sadržajnom značenju izraza transport, odnosno prijevoz odgovaraju na stranim jezicima izrazi: transport (engl.), Transport (njem.), transport (franc.) i transporto (tal.).

¹ <http://www.definiraj.com/1051/promet/>, (12.09.2013.)

² Klaić, B.: *Natuknica tehnologija, Riječnik stranih riječi*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1990., str. 1368.

Međutim, za razliku od pojma transporta koji obuhvaća znatno širu djelatnost uključujući prijevoz i prijenos, odnosno prekrcaj, prijevoz je specijalizirana djelatnost koja s pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje realizaciju prometne usluge. Prevozeći robu (teret), ljude i energiju s jednog mjesta na drugo, prijevoz organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti.

Prijevozna usluga koja nastaje kao posljedica premještanja ljudi i roba jedno je od najvažnijih obilježja prometa. Za razliku od proizvodnje robe, prijevozna se usluga ne može izdvojiti iz procesa proizvodnje kao gotov proizvod, jer nema svog materijalnog oblika. Prijevozna se usluga ne može uskladištiti i kasnije ponuditi tržištu. Ona se "troši" istog časa kad se i proizvodi. Budući da u isto vrijeme postoje velika vremenska i prostorna kolebanja u veličini prijevozne potražnje, neophodno je da se o tom obilježju prometa vodi računa pri procjeni budućeg prometa i potrebnih kapaciteta luke.

Drugo obilježje prometa važno za prometno planiranje je potražnja za prijevozom koja je izvedena iz potražnje za dobrima (koja se prevoze). Postoji čvrsta međuzavisnost prijevozne potražnje i društveno-gospodarske razvijenosti promatranog područja.

S porastom stanovništva, zaposlenosti i dohotka te povećanjem materijalne proizvodnje, raste potreba za prijevozom i obratno. Veličina te potražnje ovisi o prostornom rasporedu sirovinskih izvora i smještaju njihove prerade, udaljenosti i sastavu tržišta, razmještaju stanovništva i njegovoj pokretljivosti. S druge strane, porast ekonomske aktivnosti ovisi, pored ostalog, o veličini i kvaliteti raspoloživih prijevoznih kapaciteta. Složenost tih veza zahtijeva da se brižljivo ocijene i planiraju međusobni odnosi.

U kopneni promet spada cestovni i željeznički promet, a u vodni spada riječni i pomorski promet.

2.1. Pomorski promet

Pomorski promet možemo sagledati i predstaviti kroz dva čimbenika, a to su luke i brodarstvo. Pomorsko ili morsko brodarstvo dio je pomorske gospodarske djelatnosti koja se bavi pružanjem usluge prijevoza robe i putnika morem, te korištenjem mora kao osnovnog plovnog puta. Morsko brodarstvo usko je povezano sa pomorskim gospodarskim djelatnostima morskih luka, lučke špedicije i pomorske agencije, djelatnostima opskrbljivanja brodova, osiguranja plovila, robe i ljudi na brodovima i ostalih uslužnih djelatnosti koje su usko povezane sa pomorstvom, a bez kojih nesmetano odvijanje morskog brodarstva nije moguće.

Osim izraza morsko brodarstvo uobičajeno se koriste izrazi pomorski prijevoz i pomorska plovidba. Morsko brodarstvo i pomorski prijevoz imaju isto značenje, dok pomorska plovidba označava putovanje brodom i drugih vrstama plovila morskim putem bez obzira na namjenu, te takva plovidba može biti i negospodarstvena djelatnost.

Pomorski promet rezultat je pomorsko – prijevoznog procesa u smislu prevezenih količina tereta i / ili broja putnika. Obično se pomorski promet dijeli na³:

- pomorski teretni promet
- pomorski putnički promet.

2.1.1. Pomorski teretni promet

Pomorski teretni promet odnosi se na djelatnost koja obuhvaća prijevoz robe odnosno tereta sa jedne točke na drugu, pritom koristeći plovilo čija je namjena prvenstveno prijevoz tereta, a ne putnika. Takva plovidba naziva se morskim brodarstvom i može se obavljati redovito između dvije i više luka prema određenom planu plovidbe i naziva se linijsko brodarstvo ili prema dostupnosti raspoloživog tereta, tj. slobodna plovidba.

³ doc. dr. sc. Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split 2007/08, str. 68.

2.1.2. Pomorski putnički promet

Pomorski putnički promet odnosno putničko brodarstvo je vrsta brodarstva koje se bavi prijevozom putnika koristeći se brodovima posebno namjenjenima prijevozu putnika. S obzirom na luke ticanja putničko brodarstvo možemo podijeliti na:

- linijsko putničko brodarstvo
- međunarodno linijsko putničko brodarstvo
- nacionalni (obalni) linijski prijevoz i
- brzobrodске linije.

2.1.3. Linijsko putničko brodarstvo

Linijsko putničko brodarstvo je preduvjet za funkcioniranje gospodarskog života na otocima i njihov gospodarski razvitak. Ponudu na tržištu pomorske linijske plovidbe čini raspoloživo brodovlje za prijevoz putnika i vozila, dok glavni čimbenici formiranja potražnje jesu korisnici pomorsko putničkog linijskog prijevoza (lokalno stanovništvo, turisti, te gospodarski i društveni subjekti).

Značaj linijskog putničkog brodarstva na gospodarske i opće društvene tijekove jest u činjenici da na njegov razvoj utječu socijalno-kulturološki i/ili gospodarski, odnosno tržišni elementi.

Socijalni utjecaji neophodno zahtjevaju pripomoć države za pokriće operativnih troškova. Gospodarski utjecaji, tamo gdje to tržište dozvoljava s obzirom na vrijeme i prostor, omogućuje da linijski prihod osigurava pokriće troškova i ostvarivanje prihvatljivijeg profita.

Socijalni i gospodarski utjecaji istodobno pretpostavljaju potrebu da država pripomaže putničkom brodaru u izgradnji brodova, bez obzira na područje i vrijeme njegove buduće eksploatacije.

Trajekti, klasični putnički brodovi i brzi putnički brodovi nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu. Izrazita specifičnog linijskog putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj jest njegova obveza da tijekom godine povezuje prostore obalnog ruba i otoka. Linijsko putničko

brodarstvo na području Jadranskog mora obuhvaća dio nacionalnog linijskog brodarstva, te dio međunarodnog linijskog brodarstva.

Slika 1. Trajekt



Izvor: <https://www.google.hr/search?q=trajekt&rlz>, (12.09.2013)

Nacionalno linijsko brodarstvo predstavljeno je ponajprije dužobalnom Ro-Ro putničkom prugom, te nizom Ro-Ro putničkih i brzobrodskih linija koje održava nacionalni brodar i neki manji brodari na pojedinim linijama.

2.1.3.1. *Međunarodno linijsko putničko brodarstvo*

Međunarodno linijsko putničko brodarstvo na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i Ro-Ro putničkih brodova (trajekti) koje povezuju dvije jadranske obale (istočnu i zapadnu).

Putničke linije koje povezuju istočnu i zapadnu obalu Jadrana održavaju se Ro-Ro putničkim brodovima:

- hrvatskih brodara ("Jadrolinija" – 38%)
- talijanskih brodara ("Adriatica" – 23%)
- ostalih brodara (39%).

Pored putničkih linija Ro-Ro brodovima (trajekti), povezivanje dvaju obala Jadrana povremeno se održava na brzobrodskim linijama.

2.1.3.2. *Nacionalni (obalni) linijski prijevoz*

Nacionalni (obalni) linijski prijevoz najznačajniji je za povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno. To je preduvjet za funkcioniranje gospodarskog života na otocima i njihov gospodarski razvitak.

U nacionalne linije ubrajaju se linije Ro-Ro putničkim brodovima i putničkim brodovima (putničke brodske linije i brzobrodске linije) između obale i kopna, putničke linije prema otocima, te brzobrodске linije.

Ro-Ro nacionalne linije mogu se podijeliti na:

- dužobalne (jadranske ili longitudinalne jadranske linije) i
- linije između obale i otoka.

Većina hrvatskih otoka povezana je cijele godine jednom linijom. U osnovi, cilj je povezivanja otoka s kopnom zadovoljiti načelo o povezivanju jednog otoka najmanje dvjema linijama. Jedine

putničke brodske linije koje redovito održavaju putnički brodovi prema otocima bez razvijene cestovne mreže jesu:

- u riječkom području: linije prema otocima lošinjskog arhipelaga. Linije održava državni brodar "Jadrolinija" i njima povezuje otoke Lošinj, Vele Srakane, Unije, Ilovik i Susak;
- u zadarsko-šibenskom području: linije iz Šibenika prema Žirju i Vodicama te iz Zadra prema Olibu, Dugom otoku, Ugljanu, Malom Lošinju, Ižu, Istu, Silbi, Premudi, Rivanjui dr.;
- u splitsko-dubrovačkom području: linije iz Splita prema Supetru, Hvaru, Starom Gradu, Sućuraju, Rogaču i Sumartinu te linije iz Dubrovnika (Gruž) prema Korčuli, Polačama, Sobri, Trpnju, Veloj Luci i Trsteniku.

Slika 2. Trajektne linije u splitsko-dubrovačkom području



Izvor:

https://www.google.hr/search?rlz=1C1GGGE_enHR522HR522&es_sm=93&q=jadrolinija+trajektne+linije&bav, (13.09.2013.)

Linija se u pravilu održava jednom do dva puta dnevno tijekom cijele godine brodom čiji kapacitet zadovoljava sezonske varijacije.

2.1.3.3. Brzobrodske linije

Brzobrodske linije prema području plovidbe djeluju na:

- riječkom području – linije koje povezuju Mali Lošinj, Susak, Unije, Cres i Rijeku te Mali Lošinj, Ilovik, Novalju na otoku Pagu, Rab i Rijeku;
- zadarsko-šibenskom području – linije koje povezuju Zadar i Šibenik s otocima I mjestima: Sali, Božava, Žverinac, Sestrunj, Rivanj, Rava, Iž i Kaprije;
- splitsko-dubrovačkom području – linije koje povezuju Split i Dubrovnik s otocima I mjestima: Rogač, Vis, Jelsa, Bol, Ubli, Vela Luka, Hvar, Mljet, Šipan, Lopud, Koločep i Korčula.

Slika 3. Državne brzobrodske linije u PGŽ



Izvor: http://www.ppv.pgz.hr/slike/107_karta-brzobrodske.gif , (13.09.2013.)

2.2. Razvoj pomorsko putničkog brodarstva

Uvođenje tržišnog pristupa u obavljanju pomorskoga javnog prijevoza i dodjela koncesija za brodske linije temeljem javnog natječaja trebali bi biti osnovne odrednice u definiranju budućih pravaca razvoja pomorskoputničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj. Iste te odrednice su i sastavni dijelovi prijedloga Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu.

Zakon predviđa razvrstaj linija prema značaju pravca nadržavne, županijske i međužupanijske te lokalne linije, uz uvjet da nije moguće preklapanje različito razvrstanih linija na istoj relaciji, kao ni razvrstaj na cjelogodišnje i sezonske linije.

Po vrsti prijevoza linije se također razvrstavaju na trajektne, brzobrodske i klasične brodske linije.

Davanje koncesije sadrži osobito određenje broдача, liniju po značaju pravca, vrstu prijevoza irazdoblje obavljanja prijevoza, vrstu i kapacitet broда, rok na koji se daje koncesija, način određivanja cijene prijevoza, visinu i način plaćanja naknade za koncesiju.

Zakonom se također predlaže formiranje državnog savjeta, zadatak kojega je i predlaganje mjera za unapređenje prijevoza, usklađivanje cijena prijevoza te međusobno rješavanje sporova među broдарima. U putničkom linijskom brodarstvu pojava novih linijskih broдача moguća je:

- u ponudi putničkih linija prema otocima i to ponajprije na državnim linijama na kojima se značajan dio troškova poslovanja podmiruje sredstvima iz državnog proračuna;
 - na razini lokalnih putničkih linija koje bi povezivale manja mjesta na području županije.
- Razvitak obalne (nacionalne) linijske plovidbe u prijevozu putnika i vozila treba temeljiti na postojećem sustavu koji se mora, u skladu s razumnim potrebama i ekonomskim mogućnostima, stalno usavršavati i prilagođavati kako bi bio jedan od poticatelja gospodarskog i svekolikog razvitka. Usavršavanje i prilagođavanje trebalo bi biti dostupno, a sastojalo bi se od:

- uvođenja u promet suvremenijih i bržih brodova, što bi pridonijelo povećanju prijevoznog učinka, pouzdanosti, redovitosti te sigurnosti prijevoza;
- poboljšanja longitudinalnih veza, što znači povezivanje većih otoka međusobno i regionalnih središta na kopnu;
- učestalijeg i učinkovitijeg povezivanja otoka s regionalnim središtima;
- slabljenja monopola u prijevozu i uvođenja konkurentskih odnosa;
- daljnjeg unapređenja kooperacije u obavljanju pomorskog prijevoza;
- modernizacije i izgradnje objekta na kopnu: trajektna i brodska pristaništa (luke), pristupne ceste, obilaznice, otočne ceste;
- uravnoteženja sezonske i izvansezonske prijevozne ponude;
- fleksibilnije organizacije koja podrazumijeva promjene prema prometnim potrebama: dnevne, tjedne i mjesečne oscilacije.

Buduće funkcioniranje preko jadranskih linija trebalo bi se manifestirati kvantitativnim i kvalitativnim promjenama na trima razinama:

- razvitak sustava linija prilagođavanjem reda plovidbe novonastalim uvjetima potražnje te povećanje frekvencije postojećih linija, kao i angažiranih kapaciteta na prekojadranskim linijama;
- revitalizacija flote za prekojadranske linije za povećanjem njenog kapaciteta i kvalitete uključivanjem novonabavljenih plovnih i novih brodova (konvencionalnih trajekata) u sustav linija, te uključivanjem u taj dio flote pojedinih brodova koji sada izvršavaju druge plovidbene zadatke;
- razvitak tehnologije sustava prekojadranskih linija uvođenjem u sustav takvih trajektnih linija koje bi se odvijale uz pomoć brodova nove tehnologije (brzih trajekata), a koji mogu preploviti Jadran u vremenu kraćem od tri i pol sata.

Razvitak kružnih putovanja na hrvatskom dijelu Jadrana prvenstveno će ovisiti o akcijama domaćih i inozemnih turoperatora i putničkih luka te o njihovoj međusobnoj koordiniranosti i fleksibilnosti⁴.

⁴ <http://www.scribd.com/doc/94011559/Pomorsko-putni%C4%8Dki-promet-2> , (13.09.2013.)

Vodeći putnički brodari u Republici Hrvatskoj su:

- "Jadrolinija", Rijeka
- "Mediteranska plovidba", Korčula
- "Rapska plovidba", Rab
- "SEM Marina", Split
- "Split Tours", Split.

Razvoj morskog putničkog brodarstva neraskidivo je povezan s razvojem morskog brodarstva. U povijesti čovječanstva u minulih nekoliko tisuća godina gotovo sve velike kulture razvile su se na morskim obalama, a vodeći narodi bili su mahom primorci.⁵

Pomorska plovidba je vezana uz početak razvoja ljudske civilizacije. Prije nove ere plovili su morima Feničani, Egipćani, Grci, Rimljani i Iliri. U vrijeme Antike, Grci i Feničani počinju osim brodova graditi i luke kako bi zaštitili brodove od nevremena. Oni su pridonijeli razvoju brodogradnje, brodarstva, te umijeću plovidbe. U vrijeme Rimskog carstva najveći brodovi, Triremi, nosili su 400 do 500 tona. U srednjem vijeku brodovi (jedrenjaci) imali su maksimalnu nosivost do 300 tona.⁶

⁵ Mirković, M.: Izbor iz ekonomskih radova, Druga knjiga, Zagreb, 1958., str. 82.

⁶ Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, op. cit., str. 67.

3. TEORIJSKE ODREDNICE TURIZMA

Turizam možemo definirati kao jednu od najmasovnijih, najdinamičnijih i najsloženijih društveno-ekonomskih pojava suvremenog doba koja uključuje međusobne odnose i pojave koje nastaju prilikom putovanja osobe/turista izvan mjesta stalnog prebivališta u određeno mjesto u kojem osoba/turist boravi neko vrijeme bez namjere stalnog prebivanja. Glavne aktivnosti turista su putovanje, rekreacija i odmor.

U određena vremenska razdoblja u toku godine dolazi do većih turističkih kretanja koja se zbog određenih specifičnosti ciljeva turista različito definiraju, te mogu biti:

- kulturni turizam
- ekološki turizam
- seoski/ruralni turizam
- gradski/urbani turizam
- nautički turizam
- kongresni turizam
- zdravstveni turizam
- vjerski turizam
- lovni i robolovni turizam
- sportsko-rekreacijski turizam
- robinzonski turizam
- masovni turizam itd.

Jedan od vrlo važnih specifičnih je nautički turizam koji ima veliki udio u pomorskom turizmu neke zemlje.

3.1. Temeljni čimbenici turizma

Uobičajeno je da se pod čimbenicima turizma podrazumijevaju određeni objektivni i subjektivni uvjeti koji svojim djelovanjem doprinose njegovom razvoju. U literaturi se navodi veći broj ovih čimbenika, pri čemu je, dobro predstaviti one stavove koji sve čimbenike dijeli u tri grupe, i to:

- pokretačke čimbenike,
- čimbenike ponude i
- posredničke čimbenike.

Svaka od ovih grupa čimbenika ima, u svom sastavu jednu složenu dimenziju u smislu različitih utjecaja koje ukupna ljudska aktivnost, u sprezi s okruženjem u kojem se obavlja, ima i na pojavu i razvoj turističkih potreba i razvoj turističkog tržišta. Drugim riječima, brojnost i izražavanje ovih čimbenika može se uočiti u njihovom utjecaju i djelovanju na turističkom tržištu.

3.1.1. Pokretački čimbenici turističkih kretanja

Pokretački čimbenici koji, u osnovi, označavaju čimbenike formiranja turističke potražnje, mogu biti objektivni i subjektivni. Objektivni čimbenici (često nazivani i racionalni čimbenici) su oni koji proizlaze iz osobnog standarda stanovništva, pri čemu se kao utjecajni izdvajaju:

- čimbenici koji djeluju na formiranje turističkih potreba (kao što su radna i životna sredina) i
- čimbenici koji djeluju na mogućnosti zadovoljavanja tih potreba (slobodno vrijeme i slobodna novčana sredstva).

Subjektivne čimbenike, koji se još nazivaju iracionalnim, čine :

- moda, oponašanje, navike, prestiž, snobizam, pripadnost religijskim pravcima i sl.

Objektivne i subjektivne čimbenike formiranja turističke potražnje prikazat će se i shematski na sl. 4.

3.1.2. Atraktivni, komunikativni i receptivni čimbenici ponude

Kad je riječ o radnoj i životnoj sredini, onda se ističe da je stupanj industrijalizacije u velikoj mjeri utjecao da se promjeni radna i životna sredina ljudi. Sustav nove organizacije rada, na početku kapitalizma (rutinskih, monotonih operacija), kojim je zamijenjena zanatska proizvodnja, pojačavanje stupanja eksploatacije kroz produžavanje vremena rada, nužno je ishodio snažnu potrebu za odmorom i relaksacijom. Drugim riječima, stvarala se potreba za odmorom i rekreacijom, i do današnjeg dana, to vrijedi ne samo za one zaposlene u proizvodnim odjeljenjima nego i za čitav spektar ostalih zanimanja kao što su npr. službenici, rukovoditelji i sl.

Značajnog utjecaja na pojavu potražnje imala je i nagla urbanizacija. Naime, koncentracija u industriji radala je i koncentraciju radnika, a onda i koncentraciju u njihovom življenju u industrijskim - gradskim centrima.

Danas su to, u dobrom broju slučajeva, milijunski gradovi, preopterećeni svim oblicima zagađivanja⁷: bukom, plinovima, uopće zagađena sredina je njihova značajna karakteristika. Potreba za odmorom i rekreacijom narasla je do dimenzija potrebe "bijega od civilizacije", potrebe da se, na kraće ili duže vrijeme, napusti mjesto monotonog života i rutinskih radnih operacija, raznih zagađenja i sl.

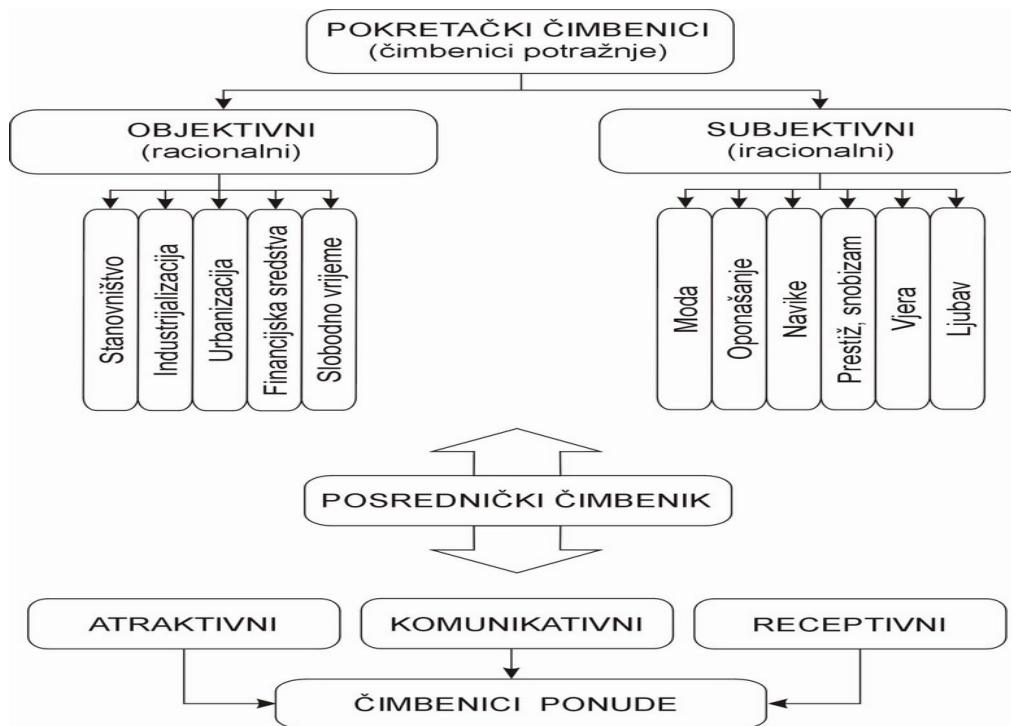
Pored ovih, mogli bi se navesti i drugi čimbenici (objektivni) koji djeluju na turističku potražnju, kao što su, na primjer⁸: prirodni ambijent u kojem ljudi žive, opći kulturni nivo stanovništva, karakteristike u demografskoj strukturi stanovništva, socijalna politika, politički i ekonomski uvjeti u zemlji, razvijenost navika za putovanjima i sl. Prethodno spomenuti, kao i ovi čimbenici,

⁷ Magaš D. : Turistička putovanja kao ekonomska dobra-Turistički management, Hotelijerski fakultet, Opatija, 1995.

⁸ Prof. Dobre, R. : *Osnove turizma*, 2005. (skripta Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku), (str.12-19.), 13.09.2013.

djeluju na turističku potražnju uopće (pa se često nazivaju i opći čimbenici turističke potražnje).

Shema 1: Čimbenici turizma



Izvor : Prof. Dobre, R. : *Osnove turizma*, 2005. (skripta Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku)

Svakako, najvažnije je imati u vidu da sama potreba (za turističkim putovanjem) nije dovoljan uvjeti da se ono zaista i poduzme. Bitna je i mogućnost da se raspolože količinom slobodnog vremena i slobodnih novčanih sredstava. Što to praktično znači? Kao što je iz socioloških studija poznato, vrijeme rada, spavanja i odmora (slobodnog vremena) u dnevnoj količini vremena od 24 sata dijeli se na tri dijela (tj. 8 15sati rada, 8 sati spavanja i 8 sati odmora). To je u ranijim fazama kapitalizma bila nezamisliva proporcija. Radilo se i 12 i 14 sati dnevno, eksploatacija je bila žestoka, a vrijeme za dnevni odmor minimalno.

Spomenimo i primjer da britanska radnička klasa, sredinom prošlog stoljeća, nije imala ni jedan

dan godišnjeg odmora! Za 150 godina situacija se drastično promijenila. Današnja količina slobodnog vremena, na godišnjem nivou, iznosi, za visokorazvijene zemlje i do 250 dana (vrijeme zadnevni odmor, vikendi, plaćeni godišnji odmori, državni i drugi praznici uzeti zajedno).

Turizam tako poprima dimenziju industrije "slobodnog vremena". Međutim, tekuz postojanje i slobodnih novčanih sredstava (tzv. "diskrecijskog dohotka", koji ostaje na raspolaganju poslije podmirenja neophodnih potreba), stvaraju se mogućnosti da se "potencijalna" pretvori u "stvarnu" turističku potražnju.

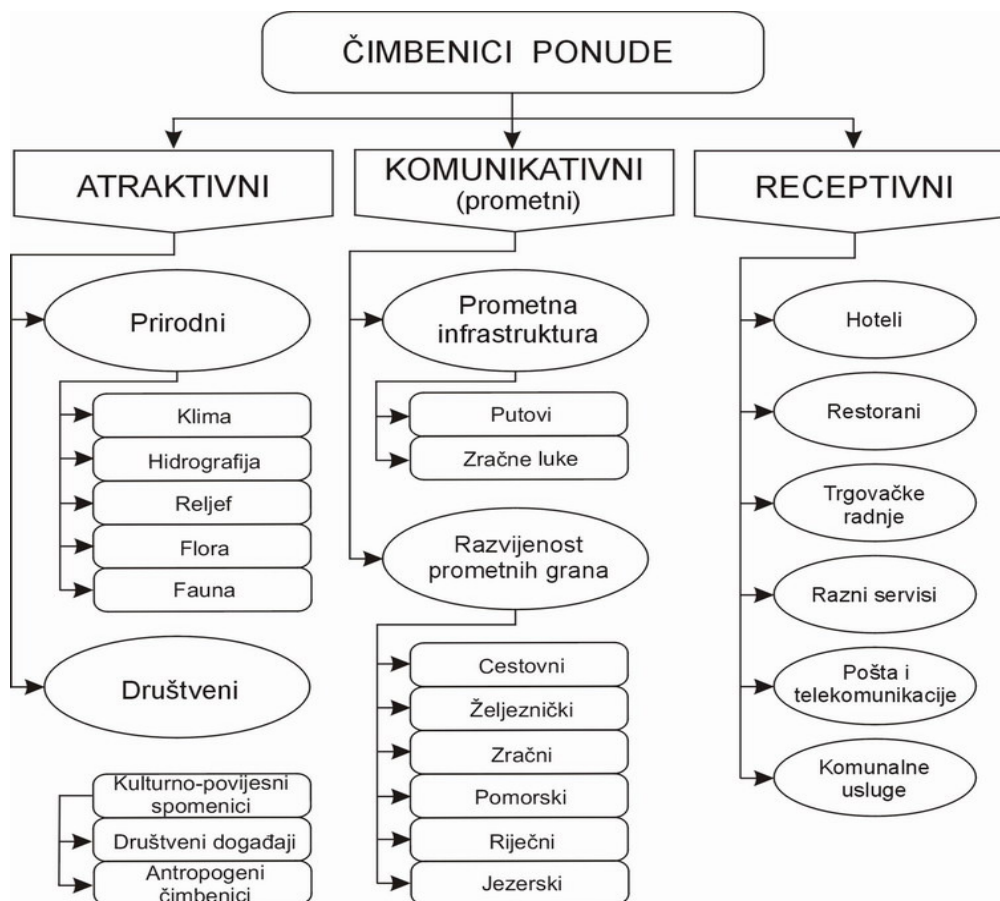
Zanimljivo je spomenuti stavove pojedinih autora koji su iz socioekonomskih promjena, tj. konstelacije zaposlenosti, ekonomskog rasta, promjena u visini najamnina, odnosa prema radu i slobodnom vremenu, razvili različite scenarije o budućem razvoju turizma, pri čemu ističu postojanje:

- Društva rada - do početka 90-tih godina prošlog stoljeća,
- Društva rada i uživanja od početka 90-tih godina prošlog stoljeća, i
- Društva življenja u XXI stoljeću.

U tim okvirima događaju se se (i dogoditi će se) značajne promjene.

Značajno mjesto u pokretačkim čimbenicima turizma zauzimaju i iracionalni čimbenici potražnje (ponekad nazivani i psihološki čimbenici) kao što su moda, prestiž, snobizam, oponašanje i slično. Razumljivo je da na turističku potražnju često, kod odluke o poduzimanju turističkih putovanja, pored racionalnih, djeluju i iracionalni čimbenici. Boraviti u mjestu koje se na skali vrijednosti pojavljuje kao "moderno", "elitno" ili sličnih odlika, često je opredjeljenje turističke potražnje, pa čak i ako taj boravak, objektivno, prelazi platežne mogućnosti potražnje. Može biti, također, moderan i određeni vid turizma (ili samo neka od aktivnosti aktivne dinamičke rekreacije - npr. jedrenje, ronjenje i slično). U razvoju turizma vrlo je važno imati dobre čimbenike turističke ponude koji su prikazani na shematskom prikazu turističkim čimbenicima ponude (shema2.)

Shema 2 : Čimbenici turističke ponude



Izvor: Jadrešić V.: Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni, Školska knjiga, Zagreb, 2002.

Pokazati se u grupi (npr. grupa ljudi na poslu, tamo gdje se stanuje i sl.) kao neko tko "prati trendove", tko je "in" (kako se to često, danas, u žargonu kaže) je stvar prestiža i imidža koje pojedinac želi stvoriti u referentnoj grupi (široj ili užoj) kojoj pripada. U turizmu se pojavljuje i tzv. "demonstracijski efekt", što praktično značida će se jedan dio potražnje usmjeriti k naročito ekskluzivnim mjestima (destinacijama ili objektima) samo radi prestiža, snobizma i sličnih efekata (iako će, možda, na drugoj strani radi konzumiranja tih potreba morati štedjeti na izdacima za tzv. neophodne potrebe).

I navike za turističkim putovanjima sigurno su veoma važan čimbenik. Na primjer, one su u Europi veoma razvijene, ali je utvrđeno da se, krećući od sjevera prema jugu, one smanjuju. Uvriježene navike su i rezultat ekonomske snage ovih zemalja, visokog nivoa obrazovanja i sl.

3.2. Definiranje turizma i njegovih temeljnih kategorija

Prethodno izlaganje o povijesnom razvoju turizma, jasno ukazuje, barem, na nekoliko osnovnih stvari⁹:

- da se turistička potreba ne može zadovoljiti bez putovanja;
- da se putovanja (ozbiljnija po svom obujmu) nisu mogla poduzimati bez razvoja prometnih sredstava i prometne infrastrukture, i
- da se oba ova činitelja nisu mogla ni razmatrati bez razvoja proizvodnih snaga koje dovode do stvaranja određenih pretpostavki bez kojih nema razvoja turizma (npr. slobodno vrijeme i slobodna novčana sredstva).

Prema tome, turizam je nerazdvojivo vezan s putovanjem, a njegov osnovni činitelj je turist. Općenito gledano, domaći i inozemni turisti su potrošači u turizmu. Međutim, odmah na početku, bitno je naglasiti da, kad se uđe dublje u teorijsku analizu, ni do danas nije postignuta suglasnost u pogledu sasvim preciznog i jednostavnog definiranja pojma turist.

U konkretnom primjeru, osobe koje bi poduzele putovanje kraće od 24 sata, po ovom klasičnom pristupu, ne bi mogle biti uključivane u kategoriju turista, ili oni koji poduzmu putovanje motivirani željom da se stalno nastane u turističkom mjestu ili tamo putuju radi određenog komercijalnog razloga - da bi zarađivali.

Postavlja se onda pitanje u kakvoj su vezi kategorije "privremeni posjetitelj", "turist", "ekskurzist", "vrijeme" (napuštanje mjesta stalnog boravka), "motiv" (razlog putovanja) i "izvor

⁹ Ibidem, 20str.

sredstava" (koja se troše na putovanju). Može se reći da pojam "privremeni posjetitelj" obuhvaća dvije kategorije: "turist" i "ekskurzist".

Pri tome, obje ove kategorije obuhvaćaju i ostale spomenute kategorije - vrijeme, razlog i sredstva, pa se tek u konkretnom razmatranju njihovog sadržaja izvlači definicija¹⁰ potrošača u turizmu, a ona glasi da je turist privremeni posjetitelj koji napušta mjesto svog stalnog boravka i boravi u turističkom mjestu najmanje 24 sata, motiviran razlozima odmora, rekreacije zabave, razonode i drugim sličnim razlozima, pri čemu u turističkom mjestu troši sredstva koje je zaradio u mjestu svoga stalnoga boravka a da je ekskurzist privremeni posjetitelj koji u turističkom mjestu boravi kraće od 24 sata, pri čemu se u ovu kategoriju uključuju i putnici na kružnim putovanjima.

Jasno je, sada, da se usvajanjem ovakvih definicija mogu lakše analizirati potrošači u turizmu i mjeriti efekti njihove potrošnje, usporediti ostvareni rezultati u broju turista i njihovih noćenja, i to ne samo u okviru jedne zemlje (između turističkih mjesta), već i u međunarodnim razmjerima.

3.3. Specifičnosti pomorskog turizma

Vrlo složenu i zahtjevnu problematiku pomorskog turizma moguće je sustavno prezentirati kroz tri tematske cjeline, a to su: 1) održivi razvoj pomorskog turizma, 2) ekologija i pomorski turizam i 3) pomorski ekoturizam.

3.3.1. Održivi razvoj pomorskog turizma

Održivi razvoj je poticaj koji će pokrenuti nove društvene aktivnosti. U literaturi je rašireno mišljenje da je održivi razvoj nadređeni princip svjetskom etosu. Druga mišljenja govore da održivi razvoj nije općeprihvatljiv ni realističan (takvi su ipak u manjini), ili da je u pitanju «prazna formula» jer ne rješava vremenske, društvene i prostorne interesne konflikte i može

¹⁰ Weber S. : Istraživanje i ostale funkcije marketinga u turizmu- potreba revizije shvaćanja, Turizam br.5, Zagreb, 1991.

poslužiti daljnjem iskorištavanju prirode. Međutim, ipak prevladava mišljenje da je održivi razvoj koncepcijska osnova razvojne politike.

3.3.2. Ekologija i pomorski turizam

Mediteran je najposjećenija turistička regija svijeta, s brojnim kulturno-povijesnim spomenicima. Mediteran je kolijevka najstarijih civilizacija i kultura na svijetu, s pogodnom klimom za dokolicu i odmor.¹¹ Nažalost, turizam osim pozitivnih efekata, ima i one negativne. Osnovni negativni efekt turizma je onaj na izvorni okoliš, i to više kod razvijenih mediteranskih turističkih država kao što su Španjolska, Francuska, Italija, Grčka, Turska, a manje u Hrvatskoj. Glavne štete nanosene su krajoliku. On je pretrpio nepopravljive estetske, ekološke, ekonomske, povijesne, etničke, graditeljske i ostale štete.¹²

3.3.3. Pomorski ekoturizam i ekološki aspekt pomorskog turizma

Održivi turizam uvjetuje upravljanje resursima tako da se zadovolje ekonomske, socijalne i zaštitarske potrebe, te kulturne, ekološke i biološke raznolikosti. Pomorski ekoturizam je najpoželjniji oblik turizma po okoliš. Pojavljuje se u svim turističkim zemljama svijeta.

Postoji razlika u razvijenom europskom ekoturizmu u odnosu na ekoturizam u zemljama u razvoju ili na američkom kontinentu, gdje se ekološki turizam bazira na isključivo prirodnim značajkama. U Europi se ekoturizam isprepliće s drugim oblicima turizma, prvenstveno s ruralnim turizmom. Njihov međusobni sklad se nastoji ostvariti na nacionalnom, te regionalnom nivou.¹³

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

¹¹ Dovečar, R., Vukčević, M., Ekološka komponenta turizma na Mediteranu i u Hrvatskoj, Pomorski zbornik, br. 1./1999, str. 115, 117, 125, 128-130.

¹² Klarić, Z., Razvoj ekoturizma i ruralnog turizma pridonosi slici Hrvatske, Okoš, br. 111/2002, str. 11. i 12.

¹³ Klarić, Z.: Razvoj ekoturizma i ruralnog turizma pridonosi slici Hrvatske, Okoliš br. 111/ 2002., str. 11.

govorimo o budućoj potražnji, pri čemu sportske lučice nisu uopće opremljene za prihvatanje 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 plovila¹⁴.

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 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 razvoj¹⁵.

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.

¹⁴ Mastrović M.: pregledni rad, Pomorski zbornik, 37, Rijeka 1999., str.131-153.

¹⁵ Luković T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split 1995., str. 46

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.

4. NAUTIČKI TURIZAM U FOKUSU POMORSKOG TURIZMA

Nautički je turizam turistički fenomen koji se u posljednjih dvadesetak godina vrtoglavo razvija ostvarujući finansijske rezultate kakve u kontinuitetu ne ostvaruje nijedna druga djelatnost. Sustavno istraživanje i znanstveni doprinos razvitku nautičkoga turizma u Hrvatskoj, na Mediteranu i u Europi ostvaruju se tek u posljednjih desetak godina uz sporadične radove u prijašnjem razdoblju.

Iako su istraživanja pojedinih vrsti nautičkoga turizma sve češća, još su uvijek ostali nedorečeni neki njegovi osnovni činitelji, primjerice, definiranje osnovnoga pojma nautičkog turizma, njegovo razvrstavanje, tržišno obrazloženje i drugo. Ipak, u tijeku znanstvenog istraživanja nautičkog turizma kao turističkog fenomena razvile su se dvije škole izučavanja: humanistička i znanstveno-praktična.

Polazne su osnove istraživanja nautičkoga turizma tih dviju škola suprotne, ali zajedno oblikuju istraživački sustav koji pridonosi razvijanju znanstvene misli u nautičkome turizmu.

Da bismo otklonili mogućnost slične teoretske zablude u promatranju pojave turizma, odnosno u našem slučaju nautičkog turizma, potrebno je definirati i razlikovati dvije skupine činitelja¹⁶:

1. činitelja koji uvjetuju nastanak nautičkog turizma,
2. činitelja razvitka nautičkog turizma.

Pri utvrđivanju činitelja turističkog razvitka, potrebno je imati na umu da analiziramo tzv. suvremeni turizam, odnosno turizam našeg životnog okruženja s aspekta vremena, čime turizam kao dinamičan proces radi istraživanja zaustavljamo i pretvaramo u statičan.

¹⁶ Luković T. & Strasburger J. "Yachting on the European part of the Mediterranean" pro literature Verlag, Nürnberg Germany, 2005.

U toj analizi dolazimo do dvije osnovne skupine činitelja koji od čovjeka čine turista, ili nautičara, izazivajući u njemu svjesnu potrebu za turističkom rekreacijom i dajući mu mogućnosti, ponajprije vremenske i novčane, da zadovolji te potrebe. Nasuprot toj skupini postavlja se skupina činitelja o kojima ovisi stvarno zadovoljavanje turističkih potreba¹⁷.

Te dvije skupine činitelja povezujemo s klasičnim marketinškim činiteljima:

1. činiteljima potražnje
2. činiteljima ponude

Njima pridodajemo još i posrednički činitelj koji čine turističke i putničke agencije, kojima se povezuju činitelji ponude i potražnje. Prva skupina činitelja, koji su tema ovoga poglavlja, činitelji su koji uvjetuju nastanak nautičkoga turizma (tzv. činitelji “inicijative”) a oni su razvrstani u skupine osnovnih pokretačkih ili inicijativnih činitelja¹⁸:

1. činitelji proizašli iz određene razine razvitka gospodarstva,
2. činitelji proizašli iz određene razine razvitka turizma,
3. činitelji proizašli iz određene razine razvitka društva u širem smislu.

Nasuprot njima, nužni su već spomenuti činitelji ponude i potražnje, a posrednički je činitelj u nautičkome turizmu važan zbog njihovoga boljeg povezivanja. Razloge tome valja tražiti u rezultatima motivacijskih istraživanja, odnosno u motivima koji nose obilježje “aventure”. Iako činitelje ponude i činitelje potražnje nalazimo u obje skupine osnovnih relacija ovoga istraživanja, dakle, kao činitelje razvitka i kao činitelje inicijative, razlike su očite. Što se tiče njihove međusobne uvjetovanosti, činitelji, koje smo definirali kao činitelje inicijative, prethode skupini činitelja razvitka. Ne samo što postoji vremenska razlika u njihovu djelovanju, već se međusobno razlikuju i po pojavnom obliku.

¹⁷ Luković, T. & Gržetić Z.: “Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana”, Hidrografski institut Split, Split, 2007., str. 26.

¹⁸ Luković, T. & Gržetić Z.: “Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana”, Hidrografski institut Split, Split, 2007., str. 27.

Analizirajući gospodarski razvitak, kao činitelj turističkog razvitka, posebno nautičkog, zaključujemo, da je njegov utjecaj višestruki. Ne samo da se radi o višestrukom utjecaju, već su oblici i načini utjecaja promjenljivi i još uvijek nedefinirani. Promatramo li taj utjecaj na Mediteranu, zapaziti ćemo različite oblike utjecaja koje ćemo u nastavku podrobnije opisati. Globalizacija Europe i promjene koje su u tijeku na megatržištu Europe, mijenjaju odnose i oblike međuovisnosti utjecaja stvarajući nove modele razvitka, posebno na lokalnoj i regionalnoj razini.

Promatrano u mikro-smislu, gospodarski subjekti Europe sve više poprimaju oblik korporacija, a to znači da se organiziraju kao složena društva kapitala, ali poprimaju i druge karakteristike razvijene i tržišno usmjerene korporacije. To ukazuje na ključne promjene promatrane s makro- i mikroaspekta, koje se događaju u gospodarskom megasustavu Europe, a posebno na Mediteranu u nautičkom turizmu. Razvitak ekonomskog sustava uvjetuje i razvitak društva uopće.

4.1. Pojam i značenje nautičkog turizma

Nautički turizam je ukupnost svih usluga koji nastaju kretanjem ljudi plovnim objektima po moru u turističke svrhe. Sintagma «nautički turizam» označava onaj oblik masovnog turizma koji obuhvaća razne društvene, gospodarske i prostorne sadržaje koji se ostvaruju kod zadovoljavanja nautičke dokolice. Nautički turizam je grana turizma koja se temelji na korištenju plovila i infrastrukturi sportsko-rekreacijskih organizacija, te kojoj je glavna aktivnost krstarenje, i drugi oblici rekreacije (ronjenje, ribolov, jedrenje na dasci, plivanje, itd.).

Nautički turizam koristi motorne jahte, jahte s jedrima ili jahte koje imaju motor i jedra. Infrastruktura koju koristi nautički turizam jesu nautički centri, marine, klubovi i sl.¹⁹

¹⁹ Dundović, Č.: Pomorski sustavi i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, op.cit., str. 197.

4.1.1. Klasifikacija luka i plovila nautičkog turizma

Luka nautičkog turizma je prirodno ili umjetno zaštićeni, dovoljne dubine, u dodiru s vodom kopneni prostor koji se sastoji od lukobrana, operativnih obala namijenjenih za sidrenje, pristajanje, zaštitu plovila pred valovima, vjetrom, vodenim strujama, ledom, plimom i osekom, služi za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj putnika i tereta, uskladištenje tereta, manipuliranje njime, za odmor posade, popravak plovila, te ukrcaj goriva, vode i hrane. Luka nautičkog turizma je turistički objekt koji čini prostornu građevinsku, funkcionalnu i poslovnu cjelinu ili koji u sklopu neke šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za pružanje nautičko-turističkih usluga nautičarima.²⁰

4.1.2. Vrste nautičkog turizma

Postoje brojni kriteriji na osnovu kojih se nautički turizam može podijeliti na podvrste kao što su: veličina broda, vlasništvo broda, motiv plovidbe, itd. Suvremeni nautički turizam je heterogen, jer ga prate mnoge sastavnice drugih vrsta turizma kao što su ronilački, ribolovni, kupališni, zdravstveni, sportski, izletnički.

Prema vlasništvu plovila razlikujemo²¹:

1. Nautički turizam u vlastitom ili klupskom plovilu i
2. Nautički turizam u unajmljenom plovilu na određeni vremenski period (charter).

4.2. Razvoj nautičkog turizma

Oceani, mora, jezera i rijeke nisu samo, ogromna vodena prostranstva koja zauzimaju preko 72% ukupne zemljine površine, već jedan od bitnih elemenata ljudske egzistencije. Na obalama mora i uz rijeke (Nil, Eufrat, Tigris i dr.) nastala su prva ljudska naselja i razvile se najstarije kulture. Do uspostave kopnenih putova, more je predstavljalo jedinu prometnu vezu među narodima.

U zemljama koje je priroda obdarila atraktivnim obalama mora i jezera, te rijekama pogodnim za sportska natjecanja i rekreativnu plovidbu, u posljednje se vrijeme razvija nautički turizam kao

²⁰ Ibidem, str. 53, 54, 58-61.

²¹ Navedeni i naredni podaci, Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija, Zadar, 1978., str. 24-27 i 34-39.

nova vrsta turizma. Te blagodati najbolje su osjetile države na obalama Mediterana, Kariba i Australije, gdje je posebno izražen turistički promet, u okviru kojeg, značajan dio predstavlja nautički turizam. Nautički turizam ili „turizam na vodi“, kako ga pojedini autori nazivaju, nastao je kao masovni fenomen nakon Drugog svjetskog rata.

U praksi su prisutni i drugi nazivi za ovu, posebnu, vrstu turizma, kao što su: maritimni, primorski i jahting turizam, zabavna navigacija, pomorsko-sportska plovidba i drugi. Sam naziv „nautički turizam“ upućuje i podsjeća na temeljni sadržaj i način zadovoljavanja turističkih potreba učesnika ove vrste turizma, pa ima određenu prednost u odnosu na druge nazive. Pod pojmom „nautički“ podrazumijeva se, ne samo plovidba i kretanje, već i stacionirano mirovanje i boravak u nekoj marini, luci, lučici i sl.

Sama činjenica da se turistička potreba može zadovoljiti jedino pomoću odgovarajućeg plovila, predstavlja specifičnost koja ovaj vid turizma izdvaja iz „općeg turizma“, kao njegovu posebnu vrstu. Terminološka oznaka „nautički“ za ovu vrstu turizma, potječe od grčke riječi *nutas* (mornar). Označava vještinu navigacije, nauku o pomorstvu. Po današnjem shvaćanju to je ustvari posebna vrsta turizma koji se temelji na rekreativnim sadržajima vezanim uz plovidbu na morima jezerima i rijekama. Sam se pojam, nautički turizam, može definirati na više načina. Najbitnije je da se definicijom istakne njegovo značenje za odmor i rekreaciju pomoću korištenja sportskih brodova ili tzv. „male flote“.

Interesantna je definicija A. Turine koji pod nautičkim turizmom podrazumijeva putovanja morem i to sljedećim prijevoznim sredstvima:

- a) jahtama, jedrilicama, skuterima i sportskim čamcima
- b) putovanje brodovima, koje organiziraju obalne linijske službe ili kružna putovanja
- c) teretnim brodovima koji primaju i određeni broj putnika
- d) posebnim plovilima za krstarenje, za jedrenje, za ribolov i ostale turističke razonode na vodi, od izleta i šetnja do priredba specifičnog karaktera s raznovrsnim programima koji se izvode na moru.

Pod nautičkim turizmom podrazumijeva se ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim i tuđim plovnim objektima, radi rekreacije, sporta i razonode. Nautički turizam, u odnosu na kupališni i druge vrste turizma, poglavito se, razlikuje po specifičnim uslugama, koje se turistima-nautičarima pružaju u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima. Turističke usluge u nautičkom turizmu su:

- 1) iznajmljivanje veza uz uređenu i djelomičnu ili potpuno zaštićenu obalu za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima:
- 2) iznajmljivanje plovnih objekata za odmor i rekreaciju (charter, crusing i sl.);
- 3) usluge skipera:
- 4) prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezi u moru, i suhom vezi na kopnu
- 5) usluge snabdijevanja nautičara sa strujom, plinom, vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.:
- 6) uređenje i pripremanje plovnih objekata:
- 7) davanje različitih informacija nautičarima kao što su vremenska prognoza, vozni redovi, podaci o kulturno-povijesnim spomenicima i raznim priredbama i manifestacijama i sl.
- 8) škole jedrenja, obuka za skipere i voditeljice brodice:
- 9) ostale turističke usluge za potrebe nautičkog turizma (iznajmljivanje sportskih terena, pribora i opreme za kupanje i skijanje na vodi, suncobrana i ležaljki, zdravstvene usluge, organizacija sportskih, kulturnih priredbi i manifestacija i sl.)

Nadzor i kontrolu nad pravnim fizičkim osobama koje pružaju nautičko-turističke usluge u Republici Hrvatskoj vrše županijski uredi za poslove turizma, lučke kapetanije, obalna straža, odgovarajuća ministarstva (za poslove turizma, lučke kapetanije, obalna straža, odgovarajuća ministarstva (za turizam, promet i veze, financije i sl.) turistički inspektori i drugi inspektori, svaki u okviru svoje nadležnosti, sukladno posebnim propisima. turizam, promet i veze, financije i sl.) turistički inspektori i drugi inspektori, svaki u okviru svoje nadležnosti, sukladno posebnim propisima.

4.2.1. Razvoj nautičkog turizma u svijetu

Počeci nautičkog turizma su evidentirani u zapisima o turističkim regatama u 16. stoljeću u nizozemskim kanalima. Velika Britanija bilježi u 17. i 18. stoljeću razvoj nautičkog turizma. SAD i Kanada u 19. stoljeću preuzimaju vodstvo u masovnoj pojavi nautičkog turizma.²² Thomas Cook osniva prvu putničku agenciju 1857. godine u kojoj je pomorski prijevoz putnika imao važni udjel u poslovanju agencije. Tada se u trgovačke i ratne brodove uvode i opremaju prostori za boravak putnika. Godine 1720. u Caruku (Irska) osniva se prvi yachting klub.

U drugoj polovini 19. stoljeća nautički turizam prerasta elitni hobi i postaje masovna pojava za rekreaciju u SAD-u i Kanadi. Primat u svijetu nautičkog turizma preuzimaju SAD i Kanada, te ga od druge polovine 19. stoljeća do danas nisu ispustili. Godine 1907. organizira se regata Alger - Monte Carlo. U Europi se organiziraju između dva svjetska rata razna krstarenja morima i oceanima, krizing izleti, istraživanja i sl. Godine 1928. počinje izgradnja prvih luka nautičkog turizma u svijetu – marina.

4.2.2. Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Hrvatska obala je idealna za razvoj nautičkog turizma. Obale otoka i kopna imaju brojne uvale pogodne za razvoj nautičkog turizma. Priroda je uglavnom nezagađena, borove šume su čest prizor uz obale. Glavna komparativna prednost hrvatske obale u odnosu na glavne njene konkurente jeste u velikom broju malih mjesta unutar prirodnih luka.²³

Počeci nautičkog turizma u hrvatskom primorju sežu u 19. stoljeće, preciznije u 1844. godinu kada je uvedena izletnička linija Trst – Rijeka s pristajanjem u Novigradu, Poreču, Rovinju i Puli. Te godine je organiziran prvi izlet od Trsta do Dubrovnika sa 153 izletnika. Od tada se povećavao broj parobrodskih putničkih linija koje su povezivale, kako obalu i otoke, tako i otoke međusobno uzduž cijele hrvatske obale. Te putničke linije omogućile su razvoj turizma na hrvatskom primorju. Danas luke nautičkog turizma razvrstavaju se u luke posebne namjene i

²² Mrnjavac, E.: Pomorski sustav, op. cit., str. 87.

²³ Ibidem, str. 40.

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.

Važan čimbenik u razvitku i unapređenju nautičkog turizma jesu prirodni uvjeti tematerijalna 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 Europe²⁴.

4.2.3. Gradnja luka nautičkog turizma

Prostor je nacionalno bogatstvo koje današnje generacije trebaju očuvati nepromijenjen za buduće generacije. Prostor se ne smije bezobzirno iscrpljivati, budući je on hrvatsko najveće bogatstvo. Najveće prirodne vrijednosti svaka državna vlast koja razmišlja održivo mora zaštititi. Luke nautičkog turizma treba pažljivo uklopiti u prostor kako nebi došlo do narušavanja prirodne ravnoteže. Marina je osnovni objekt nautičkog turizma, a predstavlja skup objekata, uređaja i opreme na obali mora koji su u funkciji potreba nautičara i njihovih plovila. Lučke djelatnosti koje se obavljaju u marinama su: prihvat, čuvanje i otprema plovila, pri čemu su prisutne sa svojim djelovanjem: carinska, meteorološka, zdravstvena i radio služba.

4.2.4. Sustav organizacije u lukama nautičkog turizma

Moderna turistička luka mora biti efikasno organizirana. Organizacija marine traži danas efikasno upravljanje kako bi se oplodio uloženi kapital, a da pri tom nautičari budu zadovoljni pruženom uslugom u marini.²⁵ Efikasno upravljanje, organiziranost i strateške odluke glavni su dodatni čimbenici, koji utječu na uspješnost poslovanja marine.

Ovisno o tome je li marina komercijalna, klupska, komunalna, ili sportska, na njen rad različito utječu kvaliteta osoblja, kvaliteta i količina ponuđenih usluga, uvjeti koncesije, uvjeti za rad gospodarstva općenito, visina tarifa i marže za usluge, red i čistoća, itd. Upravljanje treba organizirati tako da se vodi računa o troškovima i rashodima. Luka nautičkog turizma koja je ispravno locirana i suvremeno opremljena ima osnovne pretpostavke za uspješno poslovanje.

²⁴ Vuković I.: Međunarodna ekonomija i turizam, Zagreb 2000., str. 209

²⁵ Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, br. 1/2003., str. 145-146.

5. MEĐUOVISNOST POMORSKOG PUTNIČKOG PROMETA I POMORSKOG TURIZMA

Promet je sastavni i nerazdvojni dio turizma, kako i proizlazi iz definicije turizma, odnosno iz činjenice da nema turizma bez privremene promjene mjesta boravka, za što je u pravilu neophodno koristiti neko od prometnih sredstvava. Problemi s prometom se pojavljuju na svim razinama prometnog sustava, ali se radi lakšeg sagledavanja tih problema osnovna podjela prometa u funkciji turizma može izvršiti na prometnu dostupnost turističke destinacije i promet u turističkoj destinaciji²⁶.

Najvažnija obilježja međuodnosa pomorskog prometa i pomorskog turizma mogu se predočiti kroz nekoliko provedenih tematskih analiza.

5.1. Analiza i ocjena stupnja razvijenosti morskog putničkog brodarstva

Prva od analiza međuodnosa pomorskog prometa i pomorskog turizma jest analiza i ocjena stupnja razvijenosti morskog putničkog brodarstva, koji se nadalje može eblaborirati kroz pet značajnih tematskih jedinica, a to su²⁷:

- pojam morskog putničkog brodarstva,
- razvoj morskog putničkog brodarstva,
- vrste morskog putničkog prometa,
- pomorski sustav i
- ljudski potencijal i organizacija morskog putničkog *brodarstva*.

²⁶ <http://www.geografija.hr/clanci/1301>, (13.09.2013.)

²⁷ Dr.sc. Vidučić, V., Razvoj pomorskog sustava(str. 38.)

5.1.1. Pojam morskog putničkog brodarstva

Morsko putničko brodarstvo je gospodarska djelatnost koja putničkim brodovima morem organizira prijevoz putnika i robe. Organizaciju morskog brodarstva vrši pomorska putnička broderska tvrtka ili, kraće, pomorski putnički brodar.

Pomorski putnički promet je aktivnost prijenosa putnika i robe od luke ukrcaja do luke iskrcaja, u užem smislu. U širem smislu, pomorski prijevoz putnika i robe obuhvaća aktivnost ukrcaja, prijenos od luke ukrcaja do luke iskrcaja, iskrcaj i prekrcaj putnika, njihovih automobila i tereta u lukama.

5.1.2. Vrste morskog putničkog prometa

Najvažnije vrste pomorskog putničkog prometa, prema načinu formiranja vozarina, organizaciji poslovanja broдача, te djelovanju tržišta su: linijski putnički promet i kružna putovanja i izleti.

Brodovi velikih brzina su: katamarani, trimarani, hidrogliseri, te ostali brodovi hidrodinamičnog i aerodinamičnog oblika trupa. Kapacitet ovih brodova je do 400 putnika. Oni zbog ekonomskih razloga zahtijevaju česte plovidbe uz kratko zadržavanje u lukama. Brodovi za prijevoz vlakova se nazivaju «ferry» brodovi.

Ovi brodovi zahtijevaju velik željeznički promet u gravitacijskom području početnih i završnih luka.²⁸ Brzi brodovi, u novije vrijeme, osim putnika krcaju i automobile. Odlike svih putničkih brodova trebaju biti sigurnost i komfor (brzina plovidbe, što manja buka, vibracija i plinovi).²⁹

²⁸ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op. cit., str. 114-116.

²⁹ Kritovac, F.: Sigurnost i komfor (udobnost) putničkog prometa i turizam, Suvremeni promet, br. 3-4/1997., str. 27.

5.1.3. Pomorski sustav

Sustav se općenito može definirati kao skup elemenata koji povezani čine cjelinu, a njihova zajednička aktivnost uzrokuje određeni efekt. Pomorski sustav je skup gospodarstvenih i negospodarstvenih djelatnosti povezanih s morem. Svaka pojedina djelatnost unaprijed se može analizirati kao sustav ili podsustav pomorskog sustava.

Pomorski sustav je kombiniran sustav jer u sinergijskom odnosu objedinjuje tehničke elemente, ljudski faktor, njihove međusobne odnose te sadržaje koje obuhvaća pomorstvo kao znanost. Pomorski sustav vrlo je složen, te se za njega ne može tvrditi da kao cjelina funkcionira kao sustav s povratnim vezama.³⁰

5.1.4. Ljudski potencijal i organizacija morskog putničkog brodarstva

Dugo je jedna osoba istovremeno bila brodovlasnik, kapetan i trgovac. U drugoj fazi razvoja morskog brodarstva često je jedna osoba brodovlasnik i trgovac, dok je druga osoba bila u funkciji kapetana.

Tek u 19. stoljeću morsko brodarstvo se potpuno odvojilo od trgovačke djelatnosti. Brodar se razvijao kao organizirana skupina osoba koje povezuje zajednički interes u reprodukciji pomorskog prijevoznog procesa.³¹

5.2. Analiza i ocjena stupnja razvijenosti morskih putničkih luka

Da bi se razumjela najvažnija obilježja morskih putničkih luka, potrebno je izvršiti znanstvenu analizu i ocjenu njihove razvijenosti, kroz tematske jedinice: pojma, funkcija i vrsta morskih luka, zatim razvoja morskih luka, uvjetovanost razvoja luka, te lučke infrastrukture i

³⁰ Ibidem, str. 243.

³¹ Navedeni i naredni podaci, Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, op. cit., str. 53-56.

suprastrukture. Treba objasniti i lučku poslovnu politiku, morske luke putničkog prometa u Republici Hrvatskoj kako bi analiza bila potpuna.

Pomorsko-putničke luke jedan su od bitnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba putnika za transportom. Optimalan razvitak putničkoga lučkog sustava moguće je ostvariti jedino pravilno vođenom lučkom politikom usklađenom s ciljevima i mjerama ukupne gospodarske politike.

Posebnost je luka u tome da nisu same sebi svrha, već su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju koristi. Porast prosječne veličine putničkog broda i ukupne veličine putničke mornarice odrazio se i na pomorskoputničke luke. Takav kvalitativan i kvantitativan zamah postavio je pred luke koje su u funkciji putničkog prometa zahtjev za izmjenom fizionomije i načina ponašanja.

Od klasičnih putničkih luka nastali su suvremeni putnički terminali koji moraju zadovoljiti potrebe i brodara i putnika. To su terminali čija se funkcija ne iscrpljuje u prihvatu broda, već se proširuje na kvalitetan prihvata putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu te efikasan prihvata sredstava drugih prometnih grana.

Izgradnju pomorsko-putničkog terminala kojim se proširuje proizvodni program luke treba u prvom redu sagledavati s makro-ekonomskog aspekta jer propulzivno utječe na razvitak niza komplementarnih djelatnosti. Propulzivnost pomorsko-putničkih terminala toliko je opsežna u regionalnom razvitku da malo koja svjetska regija nije iskoristila prirodne uvjete koje joj omogućuje geoprometni položaj.

5.2.1. Pojam, funkcije i vrste morskih luka

Morska luka je javna institucija i gospodarski subjekt koji posluje kao prepoznatljiv dio nacionalnog gospodarstva kroz: zapošljavanje, prihode, trgovinu, proizvodnju, uslužne djelatnosti u prometu, vrijednost objekata, industriju, itd. Definicije morskih luka mijenjale su se s razvojem luka.

5.2.2. Razvoj morskih luka

Povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka ujedno je i povijest razvoja pomorskog prometa. Povijest luka je usko povezana s povijesti civilizacija.

Povijesni razvoj luka može se podijeliti na više razdoblja:³²

1. od najstarijih vremena do propasti Zapadnog rimskog carstva 476. god. do kraja robovlasničkog društva,
2. od početka 6. stoljeća do otkrića Amerike 1492. godine, tj. perioda ranog i srednjeg feudalizma,
3. od početka 16. stoljeća do 18. stoljeća, tj. razdoblja kasnog feudalizma, i
4. od početka 19. stoljeća do danas, tj., početka industrijske revolucije.

Razvoj prometno putničkih luka traje i danas, kako u svijetu, tako i u Republici Hrvatskoj. Postoje razni projekti za nadogradnju, unapređenje i izgradnju sasvim novih putničkih luka i terminala. U nastavku slijedi ilustracija simulacije za novi suvremeni pomorsko putnički terminal.

Da bi takav terminal opravdao uložena sredstva i da bi se optimalno koristili instalirani kapaciteti, potrebno je zadovoljiti i određene zahtjeve iz makrookruženja čime se osigurava tržište lučkih usluga, odnosno privlače putnički tokovi u te luke.

Osnovni uvjeti su³³:

- _ dobra prometna povezanost (povezanost prometnica);
- _ dobra povezanost s mjestima i njihova ekonomičnost (sati puta);
- _ prometna mreža ("u najkraćem vremenu najsigurnije do cilja");
- _ razgranata mreža prometnica/brodskih linija;
- _ povezanost i integriranost različitih vrsta i grana prometa;
- _ kvalitetno obavješćivanje;

³² Navedeni i naredni podaci, Kesić, B.: Organizacija i ekonomika lučkih sistema, op. cit., str. 13-19., Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, op. cit., str. 95-99., Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, op. cit., str. 31-35, Milošević, B.: Razvoj morskih luka s osvrtom na odredbe pomorskog zakonika, op. cit., str. 191-192.

³³ Kesić, B.: Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003.

- _ brzina odvijanja prometa;
- _ učestalost veza;
- _ prohodnost, protočnost, nesmetano odvijanje, i normalni tijek prometa.

Zahtjevi makrookruženja, povećanje svjetskih pomorskoputničkih tokova i inovacije u brodarstvu promijenili su sliku svjetskoga pomorskoputničkog tržišta pa se luke, kao važan segment odvijanja i regulacije pomorskog prometa, moraju prilagođavati novonastalim uvjetima.

Proces prilagođavanja starih ili izgradnja novih modernih luka ovisi o prostornim i ekonomskim mogućnostima same luke, a često je otežan ili limitiran određenim čimbenicima važnim za razvoj i poslovanje luke, odnosno krutošću samoga lučkog sustava kao gospodarskog subjekta.

Svako prilagođavanje suvremenom brodarstvu skupo je i teško, u pitanju je ne samo visina investicijskog ulaganja već i rentabilnost eksploatacije skupih obala, prekrcajnih rampi i mostova, što ovisi o stupnju iskorištenosti kapaciteta, odnosno o stupnju koncentracije putničkog prometa.

Slika 4. : Simulacija elemenata suvremenog pomorskog putničkog terminala



Izvor:

<https://www.google.hr/search?q=razvoj+pomorsko+putničkog+brodarstva&rlz=1C1GGGE>,
(15.09.2013.)

5.2.3. Lučka infrastruktura i suprastruktura

Lučka infrastruktura je dio prometne infrastrukture. Lučka infrastruktura obuhvaća stabilne objekte i uređaje koji služe za organiziranje i obavljanje lučke djelatnosti. Lučka infrastruktura je dio gradske infrastrukture zato što je luka sastavni dio grada.

Objekte lučke infrastrukture čine:³⁴

1. lučki akvatorij,
2. lukobrani,
3. operativne obale s vezovima, te organizirane lučke kopnene operativne površine,
4. lučki željeznički i cestovni sustav,
5. mostovi,
6. glavne bazenske trafostanice,
7. glavni lučki elektrovodovi,
8. glavna lučka vodovodna i kanalizacijska mreža,
9. glavni lučki telefonski vodovi, informacijski i telekomunikacijski sustavi, te
10. glavni lučki plinovodi.

5.2.4. Lučka poslovna politika

Lučka poslovna politika predstavlja skup mjera kojima luka djeluje pozitivno na svoj položaj u odnosu na prometno tržište. Poslovna politika ovisi o:³⁵

- proizvodnoj politici (ciljevi i zadaci proizvodnje),
- kadrovskoj politici (potrebno je stalno obnavljati znanje uz sve manju potrebu za nekvalificiranom radnom snagom),
- financijskoj politici (financijska situacija mora biti stabilna),
- razvojnoj politici (menadžment luke treba predvidjeti okolnosti poslovanja u budućnosti),
- te tržišnoj politici (specifično predviđanje poslovanja luke u makro i mikro okruženju).

³⁴ Navedeni i naredni podaci, Kesić, B.: Organizacija i ekonomika lučkih sustava, op.cit., str. 72-86, Jelinović, Z.: Ekonomika prometa i pomorstva, op.cit., str. 400-405..

³⁵ Vilke, S.: Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik, br. 1/2003. str. 342-344.

5.2.5. Morske luke putničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Hrvatske putničke morske luke dijelile su sudbinu isključivo kopnene, umjesto jadranske orijentacije u bivšoj državi. Jadransku orijentaciju zaustavio je gotovo u potpunosti panonski prometni pravac, kao prometna orijentacija nekada zajedničke države.

Putničke luke ili putnički terminali kao dio luke specijalizirani su za prihvat putnika i/ili automobila koji se prevoze trajektima, klasičnim putničkim brodovima, ili brzim putničkim brodovima za kružna putovanja.

Putničke luke obvezno moraju imati:³⁶

1. operativne obale s vezovima i rampama odgovarajućih dubina za pristajanje svih nabrojanih vrsta brodova, te ukrcaj, istovar ili prekrcaj istih,
2. veće površine za smještaj cestovnih vozila u mirovanju zbog čekanja ukrcaja ili potreba pri iskrcaju,
3. odgovarajuće prometnice za priključenje na cestovnu infrastrukturu,
4. odgovarajuće prostore za boravak putnika, što uključuje: prodavaonice brodskih karata, čekaonice, garderobe, mjenjačnice, razne ugostiteljske objekte, trgovačke objekte, carinske i policijske objekte, sanitarne čvorove, itd.

³⁶ Navedeni i naredni podaci, Ban, I.: Drukčiji pristup u razvoju hrvatskih morskih luka, Suvremeni promet, br. 3-4/1997, str. 281-284.

6. GOSPODARSKO ZNAČENJE NAUTIČKOG TURIZMA

Turizam brzo i nepovratno mijenja ekonomsku i socijalnu sliku svijeta. Prema istraživanjima doprinos turizma u bruto-nacionalnom proizvodu u turističkim zemljama iznosi od 6 do preko 10%. Turistički fenomen (kao i nautičko-turistička plovidba) već je davno transformiran u ozbiljnu društveno-ekonomsku djelatnost, koja zadire gotovo u sve pore društveno ekonomskog života pojedinih područja.

Pomoću nautičkog turizma, koriste se i naplaćuju prirodne atraktivnosti i drugi raspoloživi nautičko-turistički resursi. Kroz nautičko-turističko tržište potražnje, potiče se razvitak drugih gospodarskih grana i djelatnosti. Dolaskom i boravkom nautičara u akvatoriju i marinama, brojna inače neprivredna dobra i djelatnosti recepcijske zemlje pretvaraju se u izdašne gospodarske resurse, koji bez nautičkog turizma, ne bi uopće ili bi u znatno manjem opsegu bili komercijalizirani. Kroz potrošnju nautičara (posebice inozemnih) ostvaruju se brojni neposredni i posredni učinci na pojedine gospodarske subjekte i na gospodarstvo zemlje u cjelini.

6.1. Neposredni ili izravni utjecaj nautičkog turizma

Neposredne ili izravne koristi od potrošnje nautičara imaju gospodarski subjekti koji neposredno prodaju proizvode ili usluge nautičarima, kao što su:

- a) luke nautičkog turizma, koje prodaju nautičko-turističke usluge nautičarima
- b) turistička, turističko-ugostiteljska i trgovinska poduzeća, uslužne radnje i drugi subjekti koji pružaju usluge nautičarima
- c) brodograđevna i brodarska poduzeća, te obrtničke radnje koji proizvode i prodaju plovila, vrše njihov remont i popravke, servisiraju i održavaju plovila nautičara i pružaju druge različite usluge

6.2. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje luka nautičkog turizma

Suvremena marina je temeljni oblik luke nautičkog turizma. Ona je vrlo kompleksan objekt nautičko-turističke receptive, u kojoj se nautičarima nudi i realizira čitav niz usluga, nautičkog,

sportskog, rekreativnog i zabavnog karaktera. Kapital uložen u izgradnju marina ima veću stopu profitabilnosti od onog uloženog u druge vrste turizma.

U lukama nautičkog turizma pružaju se brojne nautičko-turističke usluge kao što su: usluge veza za plovila s opskrbom vode, prodaja goriva i električne energije, održavanje i servis plovila, usluge iznajmljivanja plovila i posredovanja u njihovoj prodaji, usluge škole jedrenja i obuke za skipere i voditelje brodica, usluge davanja vremenskih prognoza i raznih informacija nautičarima, usluge telefona teleks, te prodaja suvenira i bescarinske robe te razne druge usluge.

Najpovoljniji efekti od nautičkog turizma postižu se u organiziranom charteru, tj. najmu brodova nautičarima kojima više odgovara plovidba u iznajmljenom nego u vlastitom plovilu.

6.3. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje i razvitak uslužnih djelatnosti

U nautičkom turizmu realiziraju se brojne ugostiteljske, trgovinske, obrtničke i druge slične usluge. To stimulatивно djeluje an razvitak turističke, ugostiteljske, trgovinske, frizerske i drugih djelatnosti, koje su nužne za zadovoljavanje potreba nautičara. Zato se u lukama nautičkog turizma otvaraju brojni ugostiteljski i trgovinski objekti i različite radnje. U lukama nautičkog turizma treba organizirati trgovačku mrežu koja je u stavnju kvalitetno opskrbiti nautičare potrebnim prehrambenim i higijenskim artiklima, ako što su: kruh, mlijeko, mliječni proizvodi, povrće, voće, voćni sokovi, meso, riba, sapun deterdženti, paste za zube, tisak i drugi proizvodi i razne potrepštine.

6.4. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje brodograđevne industrije

Nautički turizam može povoljno utjecati na razvoj brodograđevnih poduzeća (posebno male brodogradnje), industrije i obrta, ukoliko su u funkciji proizvodnje i održavanja plovila i opreme za potrebe nautičkog turističkog turizma.

Osim prodaje plovila, sve češće se grade brodovi za charter. U posljednje vrijeme sve je veća potražnja za većim i luksuznijim plovilima, kao što su brodovi za krstarenja i izlete i luksuzno opremljene jahte. Ne zaostaje potražnja i za manjim sportskim i luksuznim čamcima, gliserima i jedrilicama (sa i bez motora). Izgradnja plovila za potrebe nautičkog turizma u odnosu na plovila

za druge namjene, pokazala se je daleko rentabilnijom. Tako prodajna cijena jednog kubnog metra tankera iznosi 3000\$, a kubni metar jahte prodaje se po cijeni 30 000\$.

7. ANALIZA I OCJENA STUPNJA RAZVIJENOSTI POMORSKOG TURIZMA

Za znanstvena istraživanja koja su neophodna za provođenje analize i ocjene stupnja razvijenosti pomorskog turizma potrebno je posebnu pozornost posvetiti sljedećim tematskim jedinicama koje se sastoje od analize i ocjene razvoja turizma u Hrvatskoj, analize i ocjena razvoja turizma na hrvatskom Jadranu, te od analize i ocjene razvoja turizma na hrvatskim otocima.

7.1. Analiza i ocjena razvoja turizma u Hrvatskoj

Turistička razvojna politika je područje gospodarske politike i politike društvenog razvoja u cjelini, te podrazumijeva ukupne mjere državne politike u razvoju turističkog sektora. Najveći dio hrvatskog turističkog prometa realizira se na jadranskom području, te nove programske orijentacije razvoja turizma moramo tražiti u usporedbi s glavnim konkurentima i to prvenstveno europskim mediteranskim zemljama: Italijom, Grčkom, Francuskom, Španjolskom, te Turskom. 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 lukama³⁷.

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.

³⁷ Dundović Č., Grubišić N.: pregledni članak, *Promet i turizam*, Zagreb, 2001., str. 317-321

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 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.

Komparativne prednosti našeg primorja u odnosu na spomenute zemlje su uglavnom izvorno sačuvan prostor i kulturološke posebnosti, te zdrava hrana i najbolji zemljopisni položaj, jer se ono nalazi u srcu Europe u najdubljem europskom zaljevu (Jadransko more).

Ciljane funkcije pred politikom razvoja turizma su:³⁸

1. funkcije koje određuju promjene rasta ekonomskih kategorija koje su definirane kao razvojni ciljevi i
2. funkcije koje određuju utrošak potrebnih resursa.

7.1.1. Analiza i ocjena razvoja turizma na hrvatskom Jadranu

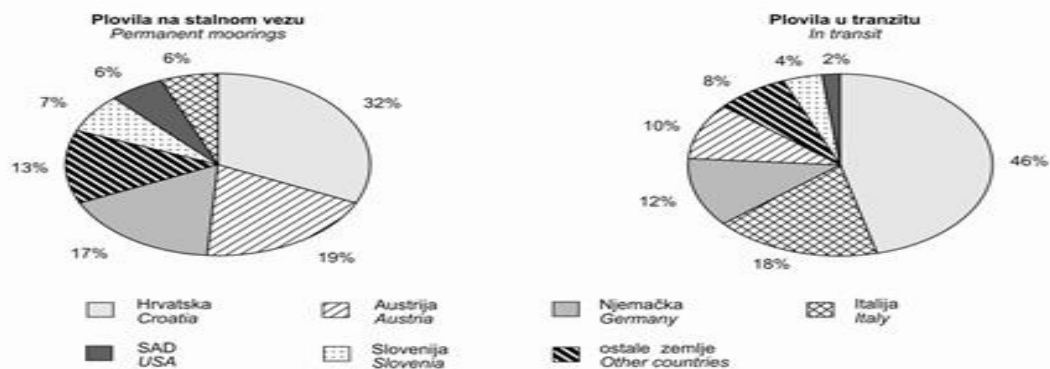
Definiranje razvoja hrvatske obale i otoka moguće je samo ako na nivou države riješimo prostorno planiranje, uključujući i prometni sustav, u suradnji s održivim razvojem i svim njegovim posebnostima. Jadranski turizam treba postati jedan od glavnih elemenata hrvatske gospodarske strategije. Turistička ponuda treba biti prožeta sadržajima koji prate prirodne značajke.

³⁸ Dulčić, A, Petrić, L.: Upravljanje razvojem turizma, op. cit., str. 310.

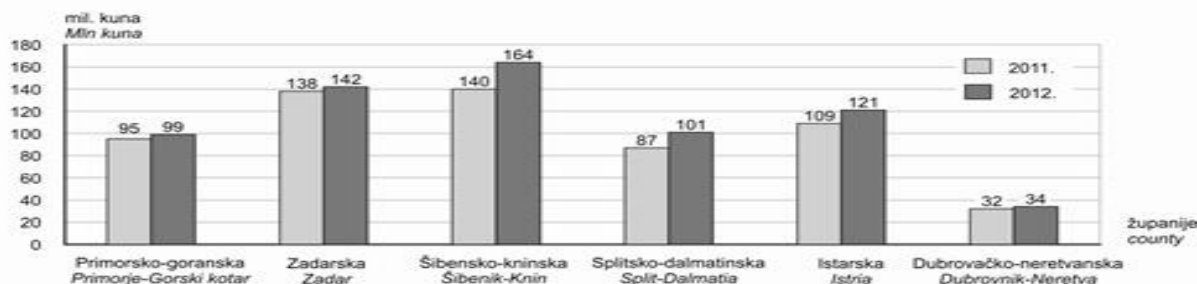
U nastavku stoji prilaz strukture broja plovila na stalnom vezu u tranzitu prema zastavi plovila iz 2012.godine, te ostvareni prihod luka nautičkog turizma.

Slika 5. : Strukture broja plovila na stalnom vezu u tranzitu prema zastavi plovila iz 2012.godine, te ostvareni prihod luka nautičkog turizma- gantogram

G-1. STRUKTURA BROJA PLOVILA NA STALNOM VEZU I U TRANZITU PREMA ZASTAVI PLOVILA U 2012.
NUMBER STRUCTURE OF VESSELS ON PERMANENT MOORINGS AND IN TRANSIT, BY FLAG, 2012



G-2. OSTVARENI PRIHOD LUKA NAUTIČKOG TURIZMA BEZ PDV-a U 2011. I 2012.
INCOME REALISED BY NAUTICAL PORTS, NOT INCLUDING VAT, 2011 AND 2012



Izvor: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012.

Jadran je glavni faktor internacionalizacije hrvatskog gospodarstva, te mora omogućiti brzo uključivanje u međunarodne gospodarske tokove. Obala i otoci ne smiju biti prepušteni tržišnoj utakmici bez nazora državnih kontrolnih institucija. Turistički razvoj treba se temeljiti na izdiferenciranim turističkim proizvodima koji će biti potpuno prilagođeni prirodnim i povijesnim posebnostima primorja.

Gradnja velikih turističkih kompleksa treba se maksimalno izbjegavati kao i uzdužobalna gradnja deklarativno apartmanskih, a u stvarnosti stambenih objekata uz zapostavljenu gradnju u

dubini kopna. U novim političkim uvjetima hrvatski turizam mora biti utkan u naše podneblje i prožet interesima domicilnog stanovništva.

7.1.2. Analiza i ocjena razvoja turizma na hrvatskim otocima

Razvoj pomorskog turizma na otocima se mora temeljiti na lokalnoj inicijativi, poticanjem specifičnog otočkog poduzetništva, politikom malih koraka i odgovarajućim, partnerskim odnosima, te uz odgovarajuće državne poticaje. Kod razvoja turizma na otocima svi stanovnici pojedinog otoka moraju konzultirati turističke radnike i lokalne političke strukture.

Svi zajedno moraju imati turističku viziju te trebaju raditi na aktiviranju svojih gospodarskih potencijala uz inicijativu i samoorganizaciju. Turistički razvoj otoka traži povezanost s tradicionalnom kulturom, uz optimalnu iskorištenost prirodnih različitosti. Otoci su idealan prostor za organiziranje raznih tipova turističkih djelatnosti uz odmor, dokolicu ili aktivnu rekreaciju u moru i na kopnu.

Održiv razvoj otoka, uz razumno opterećenje prostora, je razvoj turizma kroz prostorne, ljudske i tehničko–receptivne mogućnosti pojedinih otoka. Prihvatni kapacitet određenog otoka za turizam je od presudnog značaja za budućnost svakog pojedinog otoka.

7.2. 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 aspekta³⁹.

³⁹ Črnjar M.: *Ekonomika i politika zaštite okoliša*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001. str.326

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 nepotrebni 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 razvoj⁴⁰.

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 ubranu 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.

⁴⁰ Vukonić B., Keča K.: Turizam i razvoj, pojam, načela, postupci, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2001., str.193

Stoga treba poticati ulaganja koja su:

- ekološka (koriste i čuvaju okoliš),
- gospodarska (vraćaju uloženo),
- tehnološka (ostvaruju predviđenu proizvodnju) i
- društvena (čuvaju i unapređuju okoliš, naročito na otocima⁴¹).

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 bi se to postiglo, 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 naročito na otocima.

⁴¹ Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, Split 2002., str. 107.

8. ZAKLJUČAK

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. 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 pojavni oblici 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

Knjige:

1. Braričević, H.: Prometu turizmu, Šibenik, Tisak, 2003.
2. Črnjar M.: Ekonomika i politika zaštite okoliša, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001
3. Dobre, R. : *Osnove turizma*, 2005. (skripta Visoke škole za turistički menadžment u Šibeniku)
4. Dulčić A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, Split 2002
5. Dulčić, A.: Nautički turizam, Ekokon, Split, 2002.
6. Dulčić, A, Petrić, L.: Upravljanje razvojem turizma, Mate, Zagreb, 2002..
7. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003.
8. Klaić, B.: Natuknica tehnologija, Riječnik stranih riječi, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb 1990.
9. Luković T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Split 1995
10. Luković, T. & Gržetić Z.: "Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana", Hidrografski institut Split, Split, 2007
11. Magaš D. : Turistička putovanja kao ekonomska dobra-Turistički management, Hotelijerski fakultet, Opatija, 1995.
12. Mastrović M.: pregledni rad, Pomorski zbornik, 37, Rijeka 1999
13. Mirković, M.: Izbor iz ekonomskih radova, Druga knjiga, Zagreb, 1958.
14. Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split 2007/083
15. Mitrović, F.: Pomorstvo i brodogradnja, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, 2005.
16. Mrnjavac, E.: Pomorski sustav, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka 1998.
17. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.
18. Vukonić B., Keča K.: Turizam i razvoj, pojam, načela, postupci, Ekonomski fakultet, Zagreb,

2001

19. Vuković I.: Međunarodna ekonomija i turizam, Zagreb 2000
20. Weber S. : Istraživanje i ostale funkcije marketinga u turizmu- potreba revizije shvaćanja, Turizam br.5, Zagreb, 1991

Članci:

1. Ban, I.: Drukčiji pristup u razvoju hrvatskih morskih luka, Suvremeni promet, br. 3-4/1997
2. Dundović Č., Grubišić N.: pregledni članak, Promet i turizam, Zagreb, 2001
3. Dovečar, R., Vukčević, M., Ekološka komponenta turizma na Mediteranu i u Hrvatskoj, Pomorski zbornik, br. 1./1999
4. Klarić, Z., Razvoj ekoturizma i ruralnog turizma pridonosi slici Hrvatske, Okoš, br. 111/2002
5. Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, Pomorski zbornik, br. 1/2003
6. Vilke, S.: Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik, br. 1/2003

POPIS SLIKA

Slika 1. :Trajekt.....	12
Slika 2. :Trajektne linije u splitsko-dubrovačkom području.....	14
Slika 3. :Državne brzobrodne linije u PGŽ.....	15
Slika 4. : Simulacija elemenata suvremenog pomorskog putničkog terminala	44
Slika 5. : Strukture broja plovila na stalnom vezu u tranzitu prema zastavi plovila iz 2012.godine, te ostvareni prihod luka nautičkog turizma.....	52

POPIS SHEMA

Shema 1: Čimbenici turizma.....	22
Shema 2 : Čimbenici turističke ponude	24