

Najznačajnija sidrišta u Splitsko-dalmatinskoj županiji

Vidan, Marina

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:848324>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-20**

Repository / Repozitorij:

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

**NAJZNAČAJNIJA SIDRIŠTA U SPLITSKO –
DALMATINSKOJ ŽUPANIJI**

Mentor:

Izv.prof.dr.sc. Srećko Favro

Student:

Marina Vidan, 4148630

Split, rujan 2017.

Sadržaj:

1. UVOD	4
1.1. Predmet i cilj rada	4
1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja.....	4
1.3. Sadržaj i struktura rada	5
2. PRIRODNA OBILJEŽJA SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE	6
2.1. Prirodna obilježja hrvatske obale Jadranskog mora	6
2.2. Prostorno – ambijentalna obilježja i potencijali Splitsko – dalmatinske županije .	8
3. NAUČKI TURIZAM SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE	11
3.1. Raspoloživa nautička infrastruktura na području županije	12
3.1.1. Prihvatni nautički kapaciteti u županiji.....	13
3.1.2. Marine u Splitsko – dalmatinskoj županiji	16
3.1.3. Planirane marine u Splitsko – dalmatinskoj županiji.....	20
3.2. Trendovi u nautičkom turizmu županije.....	22
3.2.1. Istraživanje DZS-a	22
3.2.2. Istraživanje TOMAS Nautike	24
4. SIDRIŠTA SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE	27
4.1. Najznačajnija sidrišta u Splitsko-dalmatinskoj županiji koje posjećuju gosti.....	29
5. ZAKLJUČAK.....	33
POPIS LITERATURE.....	34

POPIS TABLICA	35
POPIS GRAFOVA	35
POPIS SLIKA.....	35
SAŽETAK.....	37
SUMMARY.....	37

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Nautički je turizam u posljednjih nekoliko desetljeća jedan od najbrže rastućih oblika turizma kako u svijetu, tako i kod nas te kao takav predstavlja vrlo važan čimbenik razvitka i turizma i pomorstva u ukupnom gospodarskom sustavu. Nautički turizam definira se kao plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i brod, za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnosti, i sl.) kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.¹ Iako u Zakonu RH postoji općeprihvaćena definicija nautičkog turizma, ipak se može reći kako ga je zapravo teško definirati samo jednom rečenicom zbog njegove kompleksnosti i multifunkcionalnosti. Značaj nautičkog turizma za Republiku Hrvatsku ogleda se u izuzetnom prirodnom potencijalu, osebnosti i dinamičnosti, razvedenosti obale te povoljnom geografskom položaju hrvatske obale Jadrana, što predstavlja temelj za daljnju izgradnju potrebne infrastrukture i elemenata ponude koji su još uvijek najveći nedostatak nautičkog turizma naše zemlje.

Glavni cilj ovog rada jest istražiti nautički turizam, a posebno luke nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije, te otkriti koje su od njih najprivlačnije i najinteresantnije samim turistima nautičarima. Na temelju takvog istraživanja došlo bi se do saznanja koje su komparativne prednosti i privlačni elementi ponude nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije te zašto su baš sidrišta ta koja privlače veliki broj turista nautičara radi obogaćivanja daljnje ponude luka nautičkog turizma i na ostatku hrvatske obale.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

Izvori korišteni pri izradi ovog rada obuhvaćaju znanstvenu i stručnu literaturu te časopise raznih autora, izvore pronađene na internetskim stranicama, dok se pri samom istraživanju i pisanju koriste metode prikupljanja sekundarnih podataka, njihova analiza i sinteza te prikupljanje, analiza i sinteza primarnih podataka prikupljenih metodom studije slučaja od strane direktnih sudionika nautičkog turizma promatranog područja uz pomoć kojih

¹ Zakon o pružanju usluga u turizmu RH (NN 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14; na snazi od 30.12.2014.)

će se podaci moći opisati i usporediti kako bi u konačnici doveli do relevantnih zaključaka za budućnost nautičkog turizma na promatranom području.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Ovaj je rad metodološki podijeljen u pet glavnih poglavlja. Osim prvog i zadnjeg dijela, odnosno, uvodnih i zaključnih razmatranja, čitavo je istraživanje i analiza podataka sadržano u središnja tri poglavlja.

Nakon prvog, uvodnog dijela, u drugom će se poglavlju obrađivati obilježja promatranog područja u odnosu na cijeli prostor hrvatskog Jadrana te će se istražiti zašto je promatrano područje Splitsko-dalmatinske županije pogodno za razvoj nautičkog turizma te kakve prirodne i ambijentalne predispozicije posjeduje.

U trećem poglavlju će se promatrati sami razvoj nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije, njegov utjecaj na područje i stanovništvo, kvalitativna i kvantitativna analiza stanja, njegove komparativne prednosti, te mogućnosti budućeg razvoja. Osim toga analizirat će se i stanje infrastrukture i prihvatnih kapaciteta te trendova u kretanju i boravku turista nautičara.

U četvrtom poglavlju dolazi se do istraživanja temeljnog cilja rada; analize samih sidrišta Splitsko-dalmatinske županije i razloga njihove privlačnosti nautičarima koji borave barem jedan dio svog boravka upravo u Splitsko – dalmatinskoj županiji.

Naposlijetku, u zaključnom dijelu bit će potrebno osvrnuti se na sve prikupljene i obrađene podatke, iznijeti završna razmišljanja, dok se sami tehnički aspekt rada završava popisom literature, slika i tablica korištenih pri izradi rada.

2. PRIRODNA OBILJEŽJA SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE

2.1. Prirodna obilježja hrvatske obale Jadranskog mora

Jadransko more je prostrani duboko uvučeni zaljev središnjeg dijela Sredozemnog mora. Svojom duljinom od 870 km proteže se u smjeru jugoistok – sjeverozapad od Maranske lagune u Italiji do ušća rijeke Butrint u Albaniji. Sam hrvatski dio Jadrana koji pripada istočnoj obali Jadranskog mora, obuhvaća područje obalnog mora od Piranskog zaljeva, na ušću rijeke Dragonje, do Boke Kotorske, s prekidom kod Neuma gdje oko 21 km duljine obalnog mora pripada Bosni i Herecegovini.

Osim najdulje obalne linije, Republici Hrvatskoj pripada i najrazvedeniji dio jadranske obale. U samom teritorijalnom moru nalazi se 1246 otoka, otočića, hridi i grebena, te tako čini hrvatsku obalu, poslije grčke, najrazvedenijom obalom Sredozemlja. Duljina obalne crte hrvatskog dijela Jadrana iznosi 6.278 km, od čega 1.880 km otpada na obalu kopna, a 4.398 km na obalu otoka.² Razvedenost hrvatske obale prvenstveno je posljedica potapanja planinskih reljefnih oblika zbog otapanja leda nakon ledenog doba kada vrhovi nekadašnjih planina postaju otoci, a doline zaljevi. Posljedica toga je da smjer pružanja otoka prati smjer pružanja planina na kopnu. Pošto je ovakav tip obale prvi put uočen na ovim prostorima (smjer pružanja otoka prati smjer pružanja planina na kopnu), u cijelom se svijetu ovakav tip obale naziva „Dalmatinskim tipom obale“.

² Bestaending, Karl-Heinz, *Nautički vodič istočnom obalom Jadrana, peljar za male brodove, 2002. Prvo hrvatsko izdanje*

Slika 1. Položaj hrvatske obale Jadrana



Izvor: <http://www.anasail.com/dan-i-noc-navigacijsko-priobalno-jedrenje>

Jadransko je more malo, poluzatvoreno i relativno toplo more s temperaturom koja ne pada ispod 11°C. Ljetne površinske temperature mora iznose od 22°C do 25°C, dok je otvoreno more toplije od priobalnog. Maksimalne se temperature mora postižu u ljetnim mjesecima (srpanj i kolovoz), dok su u prosjeku najniže u veljači. Vjetrovi koji dominiraju u zimskom periodu godine na Jadranu su pretežito bura (S, SI → I, SI) te jugo (I, JI → J, JI), dok u ljetnom periodu godine prevladava ugodni maestral (Z, SZ → SZ). Što se tiče klimatskih karakteristika, cijelo područje Jadrana, osim krajnjeg sjevera i sjeverozapada (koji pripadaju umjereno toploj vlažnoj klimi), pripada sredozemnom tipu klime sa suhim i vrućim ljetima. Padaline su najizraženije u jesenskom periodu godine (od listopada do prosinca), dok su u ljetnom periodu padaline vrlo rijetke. Od padalina kao najčešću valja istaknuti kišu, dok rijetko pada i snijeg i to na sjevernom Jadranu (u prosjeku 2 do 5 dana godišnje).³

Analizom svih potrebnih parametara karakterističnih za istočnu obalu Jadrana, može se doći do zaključka kako Hrvatska ima iznimne preduvjete za razvoj i opstanak nautičkog turizma. Njena razvedena obala, mnoštvo reljefnih oblika, bogatstvo otoka i otočića pogoduju

³ Favro, S., Saganić, I.; „Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma“, Geoadria 12/1, 2007.

sidrenju i pristajanju, dok povoljni klimatski uvjeti; temperature zraka i mora, jačina vjetra omogućavaju mirnu i sigurnu plovidbu tijekom većeg dijela godine.

Hrvatski prostor Jadrana po geomorfološkim, klimatskim, društvenim i sličnim osobinama i specifičnostima dijelimo na više regionalnih cjelina sa svojim posebnim karakteristikama na Sjeverno i Južno hrvatsko primorje. Sjeverno hrvatsko primorje obuhvaća prostor Istre i Kvarnera s pripadnim otocima, dok Južno hrvatsko primorje, koje je površinom veće, zauzima obalno more od velebitskog podgorja na kopnu i otoka Silbe i Oliba, do rta Oštro, a sastoji se od subregija Sjeverne, Srednje i Južne Dalmacije.

2.2. Prostorno – ambijentalna obilježja i potencijali Splitsko – dalmatinske županije

Splitsko – dalmatinska županija, kao administrativno – politička jedinica najveća je županija u Republici Hrvatskoj, ukupne površine od 14.045 km², od kojih na kopno otpada samo 4.572 km², a na morski dio 9 473 km². Splitsko – dalmatinska županija središnja je primorska županija i nalazi se u srcu hrvatske povijesne regije Dalmacije. Spoj je triju geomorfoloških prostornih cjelina; obale koncentrirane uz administrativno središte Split i druge veće gradove kao što su Trogir, Omiš i Makarska, otoka koji obuhvaćaju Brač, Šoltu, Hvar i Vis te zaleđa s pripadnim okruženjem gradova Sinja, Imotskog, Trilja, Vrgorca i Vrlike.

Prema podacima iz Hrvatske gospodarske komore na području županije obitava 463.767 stanovnika što čini oko 10% ukupnog stanovništva Hrvatske, od čega je 19% stanovništva zaposleno. Od toga gradu Splitu pripada više od trećine ukupnog broja stanovnika (188.694 stanovnika). Udio zaposlenih u ukupnom broju zaposlenih u RH čini oko 8.5%, a od gospodarskih djelatnosti koje prevladavaju u županiji valja istaknuti trgovinu, prerađivačku industriju, građevinarstvo, turizam, pomorsko – prometnu djelatnost te poljoprivredu i ribarstvo, uglavnom u zaobalju i na otocima.

Prostor županije ima značajnu geoprometnu ulogu u povezivanju Dalmacije s ostatkom zemlje i unutrašnjošću zbog križanja velikih prometnih pravaca iz susjedne Bosne i Hercegovine te važnih priobalnih magistrala. Također, izgradnjom autoceste A1 koja povezuje Split s glavnim gradom, a prolazi zaobaljem, ovaj se dio čitavog hrvatskog priobalja znatno rasteretio, a ujedno i povezuje grad Split kako s glavnim gradom Zagrebom, tako i s

velikom europskom cestovnom mrežom te ga tako čini pristupačnijim i bližim. Osim razvijene cestovne mreže na kopnu, ceste su jako dobro razvijene i konstantno se nadograđuju i unaprijeđuju i na većim otocima. U svezi s pomorskim prometom vezanim za županiju valja istaknuti luku Split kao glavnu i najveću putničku luku državnog značaja. Ona je važno ishodište za povezivanje kopna s mnogim otocima Južnog Jadrana trajektnim i katamaranskim linijama. Glavne otočke luke od županijskog značaja su Supetar i Sumartin (Brač), Rogač (Šolta), Stari Grad, Hvar i Sućuraj (Hvar), Vis te Drvenik na samom kopnu. Osim za pomorski promet, luka Split otvorena je i odnedavno i uređena za pristajanje velikih putničkih brodova, popularnih „cruisera“ koji naglim porastom dolazaka u posljednjih nekoliko godina pogoduju i ravitku *cruising turizma* u županiji. Što se tiče ostalih oblika prometa, istaknuti se još može zračni promet u središtu kojeg je zračna luka u Kaštelima, od međunarodnog značaja, koja iz godine u godinu bilježi izniman porast u broju putnika, a radi se i na njevoj nadogradnji koja bi trebala biti gotova do kraja 2018. godine. Osim splitske, ističe se još i najmlađa hrvatska zračna luka na otoku Braču sa zračnim pristanište opremljenim za prihvat i otpremu malih komercijalnih putničkih zrakoplova kapaciteta do 100 sjedećih mjesta, čime se osim trajektnim linijama omogućuje i zračni pristup ovom otoku koji je od velikog značaja za turizam županije.

Što se tiče klime i vegetacije, na području županije prevladava sredozemna (mediteranska) klima okarakterizirana toplim, skoro vrućim ljetima s malo padalina te blagim i dosta vlažnim zimama. Kretanjem od otoka prema zaobalju karakteristike se mijenjaju s obzirom na količinu padalina, temperature, osunčanost i vjetrove. Otoke karakterizira visoka insolacija, mala količina padalina i više temperature tijekom cijele godine dok su južne strane otoka uglavnom još i jako izložene vjetrovima i udarima valova koji oblikuju obalu. U zaobalju i zagori se karakteristike mijenjaju gdje temperature u jesenskim i zimskim mjesecima padaju čak i ispod nule, povećava se i količina padalina, dok su ljeta izrazito vruća i suha. Zbog toga je i vegetacija drugačija u različitim dijelovima županije, no u globalu može se okarakterizirati tipičnom sredozemnom vegetacijom s niskim raslinjem i makijom, borovim šumama i kamenjarom, dok od kultiviranih vrsta možemo istaknuti vinovu lozu, masline te agrume (limun, naranča, mandarina, i sl.)

Temeljnu prirodnu odrednicu reljefa županije čine more i vapnenački krški reljef. Gorja koja se nižu paralelno s obalom, uz rijetka prijevojna sedla i koso položena obala karakteriziraju kontinentalni dio. Najstrmiji dio obale nalazi se podno planine Biokovo, a

izrazito razvedeni dio od Trogirskog do Kaštelanskog zaljeva na čije se obale prostire Kaštelansko polje, kao jedina veća ravna površina. Ukupna dužina kopnene i otočne obalne linije iznosi 1063, 85 km, od toga na kopnenu otpada 224,41 km, a otočnu 874,45 km, što govori o razvedenosti obale i otoka. Na području županije nalazi se 170 otoka, otočića hridi i grebena.⁴

Prema gore navedenim karakteristikama prostora županije i činjenicom kako Splitsko – dalmatinska županija obiluje i mnoštvom reljefnih oblika te krajobrazne raznolikosti, osobito na razvedenoj obali i otocima, može se reći kako Splitsko – dalmatinska županija posjeduje dobar potencijal temeljnih resursa za daljnji razvoj turizma i njegovih posebnih oblika. U tim oblicima svoje mjesto pronalazi i nautički turizam, što se može vidjeti prema brojnim istraživanjima koja iz godine u godinu bilježe poraste u broju posjeta turista nautičara koji pokazuju zanimanje za ovaj dio Jadrana.

⁴ Podaci preuzeti iz: „*Razvojna strategija Splitsko – dalmatinske županije (2011.-2013.)*“, 2011.

3. NAUTIČKI TURIZAM SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE

Splitsko – dalmatinska županija odlikuje se iznimno dugom i bogatom pomorskom tradicijom, kako u plovidbi i prihvatu nautičkih plovila, tako i u srodnim djelatnostima poput brodogradnje, a u novije vrijeme i nautičkog turizma. Čitava Srednja Dalmacija ima povoljne i odgovarajuće uvjete za stvaranje konkurentnog proizvoda nautičkog turizma koji bi ujedno pogodio i razvitku nautičkog turizma kao posebnog oblika turizma od državnog značaja.

Činjenice kako je more čisto i nezagađeno, prostor bogat biološkom i reljefnom raznolikošću, da su obala i plaže izrazito čisti, uredni, održavani i lijepi, da postoji velik broj pristupačnih luka nautičkog turizma, temeljni su elementi u sklopu kojeg se proizvod nautičkog turizma mora dalje razvijati, s naglaskom na očuvanje ekološke i biološke raznolikosti i očuvanosti. Stoga postoji nužna potreba za poboljšanjem infrastrukture, opreme i usluga kako bi se zadovoljila razina očekivanja zahtjevnih turista nautičara, postojećih i potencijalnih. U tom smislu, nužno je kreirati specijalizirane proizvode i usluge za nautičke klijente u lukama i marinama te širim i pomoćnim lokacijama u sklopu ili neposrednoj blizini, kao što su primjerice smještajne i ugostiteljske usluge, sadržaje noćnog života, manifestacije i kulturni događaji, i sl.

Postojeći nautički proizvod županije zasada se temelji na razvijanju manjeg broja luka i marina. Splitska rivijera s pripadnim otocima najadekvatnija je za razvoj i specijalizaciju nautičkog proizvoda u turističke svrhe, a osim toga nudi i velike mogućnosti diversifikacije ovog proizvoda proširenjem asortimana ponude i drugim oblicima turizma upravo zbog zahtjevnosti turista nautičara koji svojim kratkim, ali produktivnim boravkom na kopnu iziskuju uključivanje i kulturnog, izletničkog, ruralnog, enogastronomskog i sl. oblika turizma, po kojima je Splitsko – dalmatinska županija ionako vrlo dobro poznata i etablirana. No, ipak, najvrijedniji učinci pojave i razvoja nautičkog turizma u županiji dogodili su se na lokalnim razinama, posebno na otočnim. S obzirom da su otoci fizički izdvojeni, zbog svog zemljopisnog položaja, a često i socijalno izolirani pa i tretirani kao „izolirane zajednice“, jedan od najznačajnijih učinaka nautičkog turizma upravo se na njima najviše osjeća u pozitivnom smislu. Kako se život na otocima odvija, u najvećem broju slučajeva, po principima tzv. ograničenog dobra, nautičko je posjećivanje raznih otočkih destinacija (luka, lučica, uvala, sidrišta) svakako vrlo značajno doprinijelo promjenama uvjeta života na otocima, posebno u ljetnim mjesecima, gdje se sada lokalno stanovništvo skoro pa u potpunosti oslanja

na pozitivne ekonomske učinke turizma i za njega vezane djelatnosti (trgovinu, ribarstvo, brodogradnju, poljoprivredu, i sl.).

3.1. Raspoloživa nautička infrastruktura na području županije

Pomorska lučka infrastruktura na razini cijele Republike Hrvatske sastoji se od 409 luka otvorenih za javni promet od čega je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom. Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), smješteno je duž kopnene obale, te su sve proglašene lukama od međunarodnoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Njihova glavna komparativna prednost u odnosu na ostale luke EU ogleda se u njihovom geografskom položaju koji omogućava duboki prodor Jadrana u kontinent čime se postiže najkraća, a pritom i najpovoljnija prometna povezanost država iz hrvatskog kopnenog zaleđa s istočnim dijelom Mediterana, a kroz Sueski kanal i s državama Istočne Afrike, ali i Azije.⁵ Od ukupnih 409 luka, 40 ih je županijskih, 280 lokalnih, a isto tako postoje 24 marine te 26 industrijskih i brodogradilišnih luka od državnog značaja. Osim u lukama nautičkog turizma vezovi za plovne objekte postoje i u lukama otvorenim za javni promet, ali i u sportskim, industrijskim, ribarskim i bivšim vojnim lukama, koje sukladno postojećim propisima nisu namijenjene nautičkom turizmu.

Od ukupnog broja luka Splitsko – dalmatinskoj županiji pripadaju: 51 luka otvorena za javni promet od kojih su 44 lokalnog značaja, 6 županijskog i 1 međunarodnog značaja, 3 luke trgovačko – industrijske namjene (2 od županijskog i jedna državnog značaja), 49 sportsko – rekreativnih luka, 9 luka nautičkog turizma (8 od županijskog i jedna od državnog značaja), 8 pristaništa, brodogradilišta te jedne servisne baze. Na području županije nalazi se jedna luka od međunarodnog značaja – luka Split. Luka Split fizički je i gospodarski podijeljena na dva dijela, putničku luku (Gradska luka) i teretnu luku (Sjeverna luka). Lukama upravljaju i dva različita poduzeća („Trajektna luka Split d.d.“ i „Luka d.d. Split“). Gradska luka namijenjena je prihvatu i otpremanju putničkih brodova, jahti, ribarskih i drugih brodica u državnom i međunarodnom prometu, ukrcaju i iskrcaju putnika i vozila, uključujući i parkirališnu djelatnost, pružanju vode i električne energije brodovima i brodicama, i dr., a sve se češće suočava s problemima pristupa samoj luci posebice u ljetnim mjesecima, nedostatkom parkirališnog prostora za automobile za pristaništa za mega jahte. Problem

⁵ Preuzeto iz: „Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014.-2020.g.“

pristaništa namijenjenih brodovima za krstarenja, tzv. *cruiserima*, riješen je krajem 2016. godine kada je gradska luka dobila još dva dužobalna pristaništa na vanjskom, istočnom lukobranu, namijenjena brodovima duljine do 320 i 270 metara. Sjeverna luka je pak teretna luka specijalizirana za razne vrste tereta (opći, rasuti, hladni, specijalni i teški teret te kontejnere), a ujedno služi i skladištenju tereta te kao ro-ro terminal. Glavni nedostatak Sjeverne luke jest problem nepostojanja, manjka i/ili zastarjelosti postojeće lučke suprastrukture.

Što se tiče luka na ostalim glavnim prometnim pravcima, može se reći kako imaju problem nedostatnog kapaciteta i opremljenosti. Općenito, može se istaknuti da su morske luke županijskog značenja (posebno one gospodarske namjene) nedovoljno iskorištene s obzirom na potencijale i rastuće potrebe. Također, glavni nedostatak u lukama nautičkog turizma postoji u posebnim elementima nautičko – turističke ponude, komplementarnim djelatnostima i uslugama, kao što su: nedostatak opskrbnih punktova (benzinske crpke za brodove), manjak ugostiteljske ponude u ostalim oblicima luka nautičkog turizma (osim marina), nedostatak opremljenosti i nedostatan kapacitet samih luka, te sam prostorni raspored istih. S konstantnim rastom broja turista nautičara, iz godine u godinu, raste i broj prihvatnih kapaciteta, otvaraju se nove luke i raste i broj vezova u moru, i mjesta na kopnu i plutača na sidrištima, no još se uvijek nedostavno ulaže u obogaćivanje same ponude za sve zahtjevnije turiste nautičare.

3.1.1. Prihvatni nautički kapaciteti u županiji

Prihvatni kapaciteti za plovne objekte sudionike u nautičkom turizmu obuhvaćaju cjelogodišnje i sezonske kapacitete smještene u lukama nautičkog turizma i na nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet. Ti nautički vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni. Prema posljednjim objavljenim podacima iz Državnog zavoda za statistiku za 2016. godinu (izdano 24.3.2017.) u Splitsko – dalmatinskoj županiji, čija je površina akvatorija 434.830 m², postoji ukupno 2.451 vez u moru, dok na kopnu površine 81.262 m² postoje 603 mjesta za smještaj plovila. Također, od ukupno 27 luka nautičkog turizma u županiji, 13 luka su marine, 2 od toga suhe marine (od kojih ni jedna nije marina I. kategorije), 12 je koncesioniranih sidrišta te po jedno privezište i jedna nerazvrstana luka nautičkog turizma. Prema podacima uspoređenim s drugim županijama može se vidjeti kako

je Splitsko – dalmatinska županija druga po broju luka nautičkog turizma nakon Zadarske sa 44 luke i 3.966 vezova u moru a slijede ju Primorsko – goranska, Šibensko – kninska, Istarska te Dubrovačko – neretvanska županija, što je vidljivo u tablici koja slijedi:

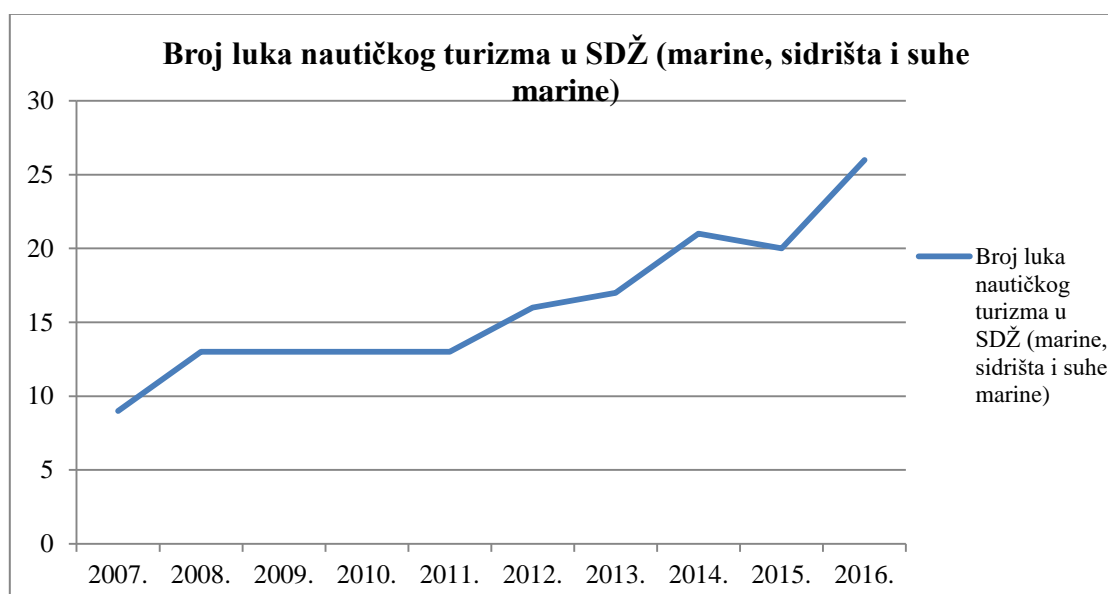
Tablica 1: Luke nautičkog turizma po županijama u 2016. godini

Županija	Ukupno luke NT	Sidrište	Privezište	Marine	Suhe marine	Nerazvrstane luke NT
RH ukupno	139	58	7	58	13	3
Istarska	13	-	1	12	-	-
Primorsko-goranska	26	8	3	10	5	-
Zadarska	44	30	2	8	4	-
Šibensko-kninska	21	7	-	13	1	-
Splitsko-dalmatinska	27	12	1	11	2	1
Dubrovačko-neretvanska	8	1	-	4	1	2

Izvor: obrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2017.)

U sljedećim grafovima bit će prikazano kretanje nekih od pokazatelja kretanja prihvatnih kapaciteta u županiji u posljednjih deset godina, obrađenih prema podacima iz DZS (od 2007. do 2016. godine).

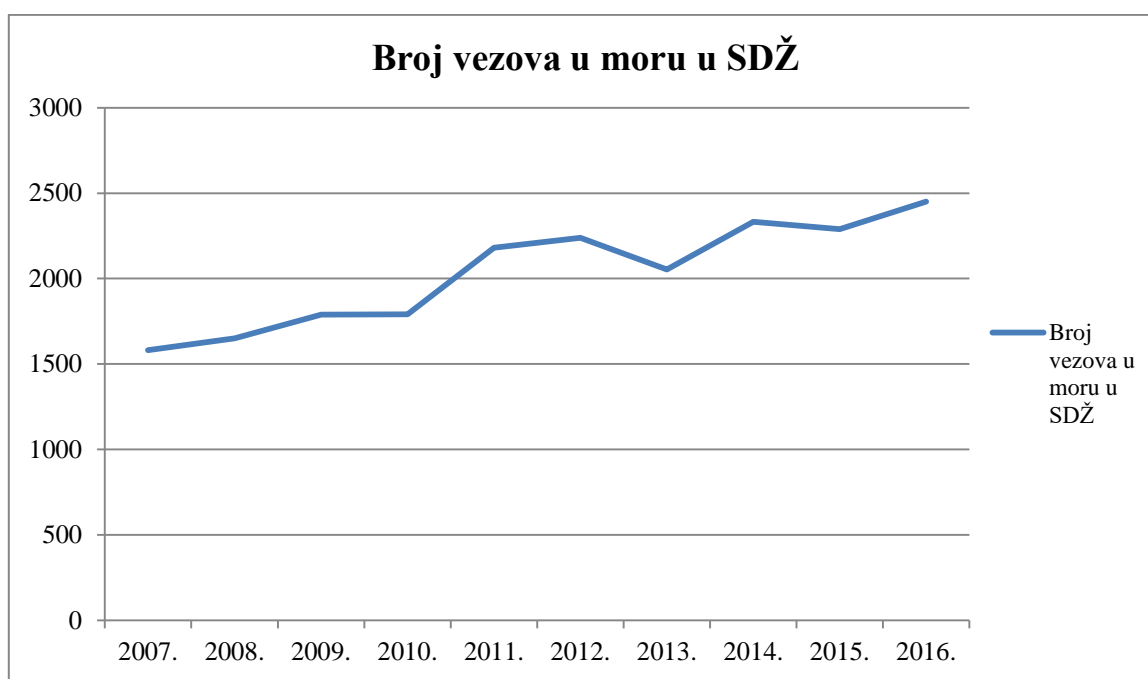
Graf 1: Luke nautičkog turizma u SDŽ (2007. – 2016.)



Izvor: obrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2007.-2016.)

Iz priloženog grafa evidentno je kako broj prihvatnih kapaciteta – luka nautičkog turizma na području županije ima tendenciju rasta u posljednjih deset godina. Iako broj luka stagnira na razini od 13 luka sve od 2008. pa do 2011. godine, taj se broj u 2012. godini pa nadalje nastavlja skokovito povećavati do 2014. godine kada u županiji postoji ukupno 20 luka. Ipak, u 2015. županija gubi jednu luku (suhu marinu), no taj se broj ponovno povećava u 2016. godini, kada prema posljednjim objavljenim podacima županija broji 26 luka namijenjenih nautičkom turizmu, što znači da se broj luka u županiji u posljednjih deset godina povećao za čak skoro 20 luka. Jedini je nedostatak što još uvijek od 13 marina, nijedna nije kategorizirana najvišom kategorijom.

Graf 2: Kapacitet luka nautičkog turizma – broj vezova u moru u SDŽ (2007. – 2016.)



Izvor: obrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2007.-2016.)

Prema gore priloženom grafu možemo promatrati kretanje u broju vezova u moru u lukama nautičkog turizma u županiji. Možemo zaključiti kako broj vezova ima tendenciju rasta u posljednjih deset godina, s osjetnim padom u 2013. godini i blagim padom u 2015. godini, nakon kojih ipak dolazi do naglog rasta u broju vezova, što označava kako se ipak nastoji konstantno raditi na povećanju kapaciteta. Od početnog broja vezova u 2007. godini koji je iznosio 1.581, u 2016. taj se broj popeo na čak 2.451 vez, što je povećanje od 870 vezova u akvatoriju županije u deset godina. Ta je brojka još uvijek nedostatna u odnosu na sve veću potražnju i potrebno je planski i organizirano i dalje raditi na povećanju kapaciteta, kako u moru, tako i na kopnu.

Od razvrstanih luka nautičkog turizma zasigurno kao najbrojnije možemo izdvojiti marine i sidrišta. Njihov konstantan rast u posljednjih nekoliko godina govori o njihovoj potražnji među turistima nautičarima. Tako u Splitsko – dalmatinskoj županiji možemo izdvojiti čak 13 marina, od toga dvije suhe marine i 12 koncesioniranih sidrišta. Njihova važnost ogleđa se i u činjenici kako u 2007. godini (prije deset godina) na poručju županije nije postojalo nijedno koncesionirano sidrište, dok je marina bilo samo 9 (od čega ih je čak 5 pripadalo ACI grupaciji). No, iako njihov broj konstantno raste, raste i potražnja za istima, što dovodi do potrebe za proširenjem ponude, dodavanjem novih sigurnih vezova, ali i koncesioniranjem više sidrišta i dodavanjem više plutača za privez.

3.1.2. Marine u Splitsko – dalmatinskoj županiji

Marina se smatra osnovnim osnovnim objektom nautičkog turizma, a također je i dominirajući tip turističke luke u svijetu i „krajnji domet“ nautičko-turističke ponude, jer u svojem sastavu ima više različito povezanih atraktivnih i lukrativnih uslužnih elemenata za sudionike u zabavnoj navigaciji. Marina se definira kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za usluge veza i čuvanja plovnih objekata, te za smještaj turista nautičara u plovnim objektima ili u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima, pa i servisiranje i održavanje plovnih objekata. To je specijalizirana luka ili suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju.⁶

Marine se u Hrvatskoj počinju razvijati u razdoblju 60-ih i 70-ih godina prošlog stoljeća kada započinje izrada prostornih planova namijenjenih izgradnji prihvatnih kapaciteta isključivo za nautičare. Ipak, stvarni se razvitak nautičkog turizma Hrvatske može pripisati formiranju *Grupacije marina Hrvatske* 1975. nakon kojeg se ubrzo počinju graditi i opreмати marine u Puntu, Malom Lošinj, Zadru, Splitu te Dubrovniku. 1984. uspostavom *Adriatic Club Yugoslavia* (preteče današnjeg ACI kluba) gradi se još 17 marina sa skoro 4.000 vezova u moru, a do kraja osamdesetih godina još 18 marina s dodatnih 4.774 veza u moru. Razvoj

⁶ Luković, Bilić: „Luka nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, časopis Naše More, Dubrovnik, 2007., str. 116.

marina, ali i samog nautičkog turizma hrvatskog Jadrana usporava Domovinski rat, ali se ipak 1991. godine osniva *Udruga hrvatskih marina*, a 2001. i *Udruženje nautičkog turizma*.⁷

Značaj marina za nautički turizam Splitsko – dalmatinske županije isti je kao i na ostatku hrvatske obale. Njihova privlačnost turistima nautičarima, ali i skiperima koji upravljaju plovilima i zapravo preporučuju destinacije svojim gostima, ogleđa se najviše u njihovoj sigurnosti posebice kad je riječ o zaklonu od vjetra, iznenadnih neverina i morskih valova koji prijete tijekom boravka u nezaštićenim akvatorijima. Kad je riječ o ovoj prednosti marina nad drugim lukama nautičkog turizma, kao što su primjerice sidrišta, najviše se ističu potpuno uvučene i uvučene marine. Primjer uvučene marine zasigurno je *ACI marina Split*. Smjestila se s lijeve strane pri ulazu u Gradsku luku Split, sjeverno od poluotočica Sustipana. Omeđena je dugačkim lukobranom koji pruža izvrsnu zaštitu od mora i južnih vjetrova koji stvaraju visoke valove. U marinu se uplovljava kroz Gradsku luku pa treba voditi računa o prvenstvu prolaza i manevriranja brodova glavne gradske luke. U marinu i lučice zapadno od nje uplovljava se bliže glavi unutarnjeg lukobrana. Za orijentaciju pri uplovljavanju služe zvonik Sv. Duje, rt Sustipan i kameni svjetionik – spomenik pomorcu (crvena kula s crvenim svjetlom) te kameni obelisk sa svjetlom (zelena kula sa svjetlom, sirenom za maglu). Područje oko novoizgrađene zapadne obale grada nije hidrografski provjereno i na toj obali je vezivanje zabranjeno osim kada se uplovljava na crpku za opskrbu gorivom. Druga prednost marina nad ostalim luka zasigurno bi trebala biti njihova opremljenost i bogatstvo dodatnih sadržaja. Iako nisu još na visini opremljenosti i uređenosti drugih jadranskih i mediteranskih marina (županiji nedostaje marina I. kategorije), marine Splitsko – dalmatinske županije mogu se pohvaliti nekim od dodatnih komplementarnih sadržaja, kao što su primjerice restorani, nautic shopovi, servisi, charter agencije u sklopu marine, benzinske crpke i sl. Marina koju se može istaknuti u pogledu kvalitetnih dodatnih sadržaja, zasigurno je *Marina Baotić*, koja ne samo da ima najveći kapacitet vezova u moru i na suhom od svih marina u županiji, nego i obiluje dodatnim sadržajima. Marina Baotić se smjestila u Segetu Donjem, u blizini Trogira, splitskog aerodroma te na čvorištu nautičkih punktova s obzirom kako se nalazi na centralnom dijelu hrvatske obale. Od osnovnih i dodatnih usluga koje se pružaju tijekom sezone, ali i ostatka godine ističu se: usluge parkinga, pranja rublja, odlaganja prtljage, skladištenja opreme tijekom cijele godine, usluge transfera, rent-a-cara i scootera, usluge ronjaca i podvodnog održavanja, servisa plovila i dizalice, usluge osobnog

⁷ Prema udžbeniku: Dulčić, Ante; „*Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*“, Ekokon, Split, 2002.

„conciergea“, i mnoge druge. Od dodatnih sadržaja tu su: Restaurant Yachtclub, lounge bar Glorijet, mogućnost organiziranja raznih proslava, evenata i vjenčanja, mini market, benzinska postaja za plovila i vozila, smještajni apartmani, Dog Bay – posebni smještaj za pse, usluge masaže u spa centru, servis i nautic shop, te vlastita charter agencija.

Marine su prema *Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma* (NN, 72/2008), jedina vrsta luke nautičkog turizma koja se kategorizira, a kategorizira se sidrima. Kategorija se utvrđuje ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih Pravilnikom za pojedinu kategoriju: kvaliteti opreme i uređenja, standardu usluga, raznovrsnosti dopunjujućih usluga koje se turistima pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima u neposrednoj blizini marine, te kvaliteti održavanja marine u cjelini. Prema tome postoje četiri kategorije marina:

- prva kategorija – marina s pet sidara
- druga kategorija – marina s četiri sidra
- treća kategorija – marina s tri sidra
- četvrta kategorija – marina s dva sidra.

Prema podacima prikupljenim iz priopćenja Ministarstva turizma RH i Turističke zajednice SDŽ postoji određen nerazmjer u broju marina na području županije. Prema podacima Ministarstva i Državnog zavoda za statistiku postoji 11 marina koje su kategorizirane, dok ih prema Turističkoj zajednici u 2017. godini na području županije posluje čak 15.

Tablica 2: Kategorizirane marine u Splitsko – dalmatinskoj županiji

Kategorija i objekt	Broj prihvatnih kapaciteta		
	Vež na suhom	Vež u moru	Ukupno
I. kategorija			
-			
II. kategorija			
ACI marina Vrboska	30	85	115
ACI marina Trogir	60	180	240
ACI marina Milna	15	185	200
Marina Agana	70	134	204
Marina Trogir	57	133	190
Marina Baotić	143	370	513
III. kategorija			

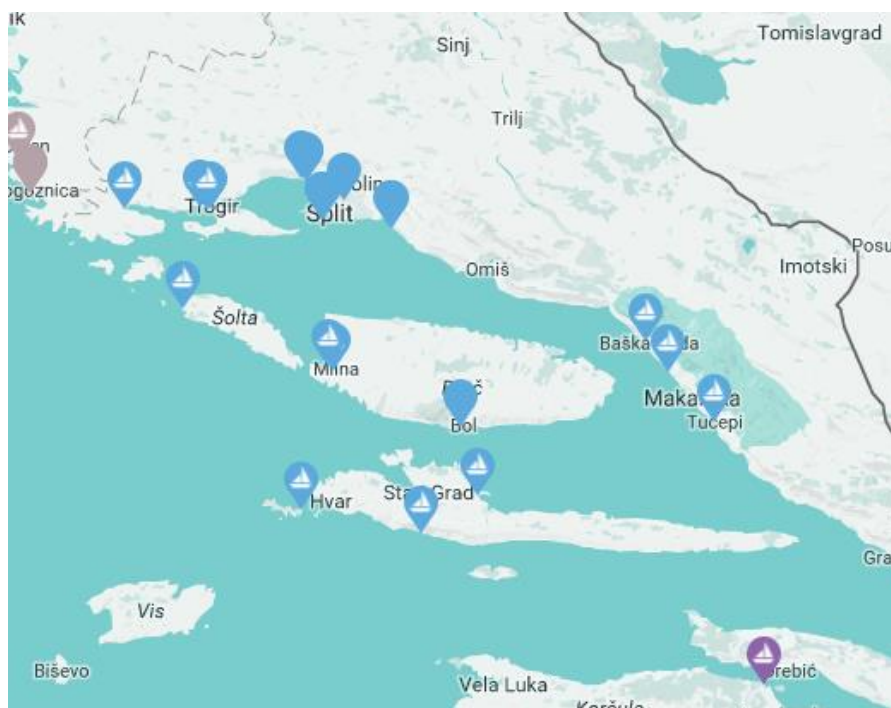
Marina Vlačka	-	74	74
Marina Lav	-	74	74
Marina Tučepi	-	150	150
ACI marina Palmižana	-	164	164
IV. kategorija			
ACI marina Split	30	355	385

Izvor: Obrada autorice prema Priopćenju MINT-a o stanju turističkih kapaciteta u 2016. (21.3.2017.)

Prema gore navedenoj tablici očigledno je kako na području županije ne posluje nijedna marina najviše, I. kategorije, s najvećim standardima uređenja i opremljenosti.

Osim ovih marina, prema TZ-u Splitsko – dalmatinske županije, na području županije posluje još 4 marine; marina Martinis – Marchi u Maslinici s 50 vezova u moru, marina Baška Voda s 200 vezova u moru i 30 na kopnu, Marina Kaštela u Kaštel Gomilici s kapacitetom od 400-tinjak vezova, Marina Ramova u Baškoj Vodi sa 160 vezova u moru, 60 na kopnu i 35 vezova za članove tamošnjeg pomorskog ribolovnog društva, te Marina Zlatan Otok u Jelsi, jakog malog kapaciteta vezova, za plovila dužine do 18 m s unutarnje strane lukobrana te 40 m na vanjskoj strani lukobrana.

Slika 2: Raspored marina u Splitsko – dalmatinskoj županiji (označene bijelim jedrilicama)



Izvor: <http://croatia.hr/hr-HR/dozivljaji/nautika>

3.1.3. Planirane marine u Splitsko – dalmatinskoj županiji

Prostornim planovima županija, pa tako i Splitsko – dalmatinske utvrđuju su prioritete i preporuke za određivanje standarda u izgradnji cjelokupne infrastrukture, pa tako i pomorske. U planu razvoja luka namijenjenih nautičkom turizmu županije 2013. godine utvrdila su se određena ograničenja kapaciteta marina kada je riječ o komercijalnim vezovima. Tako je utvrđen maksimalan kapacitet od 1.000 vezova, a minimalan 200 vezova po marini, a prema postojećem Prostornom planu SDŽ iz 2013. planirana je izgradnja ukupno 8.064 novih vezova, iako je Strategijom razvitka nautičkog turizma predložena izgradnja 1.750 novih vezova, od kojih je 1.250 u marinama.

Tablica 3: Planirane lokacije marina prema Prostornom planu SDŽ

LOKACIJA	PLANIRANI KAPACITET
Kaštel Sućurac	400
Žnjan - Split	400
Poljud - Split	250
Špinut - Split	150
Vis	250
Sućuraj	250
Supetar	150
Mirca - Supetar	190
Omiš	195
Seget Donji	198
Hvar	250
V.Garška	100
Sveta Nedilja	130
Hvar	190
Uvala Livka	160
Maslinica	50
Šešula - Maslinica	80
Nečujam	180
Sumartin	150
Smrka - Nerežišća	150
Omiš	200
Dugi Rat	350
Drvenik Veliki	130

Vinišće	110
Jelsa	180
Trogir	100
Arbanija - Trogir	200
Živogošće	80
Okrug Gornji	50
Tučepi	80
Stari Grad	190
Baška Voda	150
Promajna - Baška Voda	130
Bol	180
Solin	130
Komiža	190
Lav – Podstrana	99

Izvor: Akcijski plan razvitka nautičkog turizma Splitsko – dalmatinske županije, 2013.

Kada gore navedenu tablicu usporedimo sa stvarnim stanjem marina u županiji iz prethodnog poglavlja, možemo doći do zaključka kako je realiziran vrlo mali broj planiranih kapaciteta. U 2013. je naime na prostoru županije bilo svega 8 marina; ACI marina Vrboska, ACI marina Trogir, ACI marina Milna, ACI marina Split, ACI marina Palmižana, Marina Agana, Marina Vlačka, Marina Kaštela – Giričić, od kojih primjećujemo da je čak 5 marina u vlasništvu ACI kluba, a samo 3 u privatnom vlasništvu. U odnosu na 2017. godinu, realno stanje je drukčije od planiranog. Ostvarila se izgradnja i osnivanje još samo 7 marina, od kojih su 3 kategorizirane – Marina Baotić, Marina Tučepi i Marina Lav, dok je potencijal ostalih lokacija i vezova i dalje ostao neiskorišten. S obzirom kako je u sezoni potražnja veća od ponude, kako ona za stalnim, tako i ona za vezom u tranzitu, a pritom se traže i vezovi za dulja i veća plovila (sukladno svjetskim trendovima i trendovima na Mediteranu, Splitsko – dalmatinska županija je i dalje u deficitu s brojem vezova i prihvatnih kapaciteta. Sukladno postojećim prostornim i urbanističkim planovima obalnih i otočnih gradova i općina, očigledno je kako prostornih mogućnosti za razvoj novih luka ima, no ipak pri planiranju i izgradnji treba pristupiti oprezno imajući u vidu zaštitu obalnog prostora i ostalih prirodnih resursa kao glavne komparativne prednosti našeg nautičkog turizma.

3.2. Trendovi u nautičkom turizmu županije

Nautički turizam je jedan od najekspanzivnijih oblika turizma, međutim, njegov promet se ne iskazuje posebno u međunarodnim statistikama, pa je teško pratiti egzaktni razvoj. Podaci se dobivaju iz specijaliziranih časopisa koji prate sajmove plovila i opreme, nacionalnih statističkih praćenja, registracije i proizvodnje plovila, te poslovanja postojećih i izgradnje novih nautičkih luka. U Hrvatskoj, podaci o poslovanju luka nautičkog turizma, posjetama i boravku, te željama i preferencijama nautičkih gostiju dobivaju se iz istraživanja koje provode Državni zavod za statistiku i nezavisne agencije za istraživanje, među kojima se ističe TOMAS Nautika pri Institutu za turizam RH. Posljednje objavljeno istraživanje TOMAS Nautike objavljeno je 2012. godine, dok se najnovije istraživanje provodilo tijekom ljetnih mjeseci 2017., a bit će objavljeno krajem godine, u prosincu.

3.2.1. Istraživanje DZS-a

U narednim tablicama i grafu obrađenim prema podacima iz Priopćenja DZS-a za 2016. godinu pokušat će se pokazati odnos broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu te ostvareni prihod u nautičkim lukama za prethodne dvije godine za Splitsko – dalmatinsku županiju u odnosu na cijelu hrvatsku obalu.

Tablica 4: Broj plovila na stalnom vezu (stanje 31.12.2016.)

	Plovila na stalnom vezu				
	Ukupno	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo	Indeksi 2016./2015.
RH ukupno	13.422	6.675	6.229	518	100,2
Plovila na vezu u moru	11.756	5.586	5.890	280	102,3
Plovila na vezu na kopnu	1.666	1.089	339	238	87,1
SDŽ ukupno	1.950	537	1.223	190	111,1
Plovila na vezu u moru	1.608	402	1.105	101	107,3
Plovila na vezu na kopnu	342	135	118	89	133,6

Izvor: obrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2017.)

Tablica 5: Broj plovila u tranzitu u nautičkim lukama u 2016.

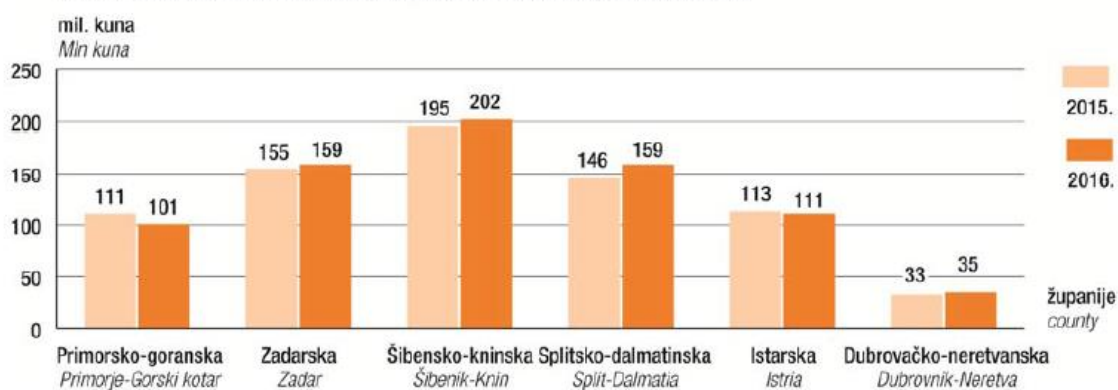
	Plovila u tranzitu				
	Ukupno	Motorne jahte	Jahte na jedra	Ostalo	Indeksi 2016./2015.
RH ukupno	198.151	61.171	129.560	7.420	108,6
Plovila na vezu u moru	195.815	59.720	128.734	7.361	108,5
Plovila na vezu na kopnu	2.336	1.451	826	59	111,2
SDŽ ukupno	52.995	10.211	39.939	2.845	104,8
Plovila na vezu u moru	52.827	10.157	39.842	2.828	104,7
Plovila na vezu na kopnu	168	54	97	17	163,9

Izvor: obrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2017.)

Prema obrađenim podacima DZS-a predstavljenim u gornje dvije tablice vidljivo je stanje broja plovila na stalnom vezu i u tranzitu u nautičkim lukama u čitavoj RH te u SDŽ. U svim segmentima u oba slučaja je u 2016. u odnosu na 2015. došlo do porasta broja plovila, osim u ukupnom broju plovila na stalnom vezu za čitavu RH (pad od 12,9%), što je vidljivo iz posljednjeg stupca tablice – indeksa 2016./2015. SDŽ u odnosu na cijelu RH u ukupnom broju plovila na stalnom vezu zauzima približno 14,5% (1.950 plovila) od ukupnog broja plovila na stalnom vezu (13.422 plovila), te tako zauzima 4. mjesto u poretku županija. Kada je riječ o broju plovila u tranzitu, udio ukupnih plovila u ukupnom broju plovila u tranzitu kroz cijelu RH čini 26,75% (52.995 od 198.151 plovila), te tako SDŽ stavlja na prvo mjesto kada je riječ o tranzitnim županijama u autičkom turizmu Hrvatske. Prema tome, možemo zaključiti kako je SDŽ turistima nautičarima privlačnija kao tranzitna destinacija za razgledavanja i kraća zadržavanja, a ujedno je po tome i najprivlačnija od svih preostalih obalnih županija.

Graf 3: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma (bez PDV-a) u 2015. i 2016.

G-2. OSTVARENI PRIHOD LUKA NAUTIČKOG TURIZMA BEZ PDV-a U 2015. I 2016.
INCOME REALISED BY NAUTICAL PORTS, NOT INCLUDING VAT, 2015 AND 2016



Izvor: Priopćenje DZS-a Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma (2017.)

Prema gore predstavljenom grafikonu ostvarenog prihoda u nautičkim lukama Hrvatske, primjećuje se kako najviše prihoda i u 2015. i u 2016. godini ostvaruju nautičke luke Šibensko – kninske županije, dok Splitsko – dalmatinska drži treće mjesto nakon druge, Zadarske županije. Nautičke luke SDŽ u 2015. ostvarile su prihod od 146 milijuna kuna, a u 2016. 159 milijuna kuna. Iako Zadarska županija broji najviše nautičkih luka (44), a Splitsko – dalmatinska, Primorsko – goranska pa tek onda Šibensko – kninska je slijede, sa dosta manje luka, očigledno je kako i kvaliteta same ponude i brojnost dodatnih usluga ovise o ostvarenju većih prihoda u nautičkom turizmu.

3.2.2. Istraživanje TOMAS Nautike

Zadnje objavljeno istraživanje TOMAS Nautike objavljeno je krajem 2012. godine, a obuhvaća podatke prikupljene od gostiju nautičara u 2011. i 2012. godini. U idućim tablicama i grafovima bit će predstavljeni neki od ispitanih podataka, kao što su: duljina boravka i prosječan broj noćenja s obzirom na mjesto boravka/sidrenja, aktivnostima u destinaciji/luci u kojoj borave te zadovoljstvo elementima ponude, kako bi se pokazalo koje su komparativne prednosti naših luka, a što nedostaci naše nautičke ponude.

Tablica 6: Duljina boravka turista nautičara i prosječan broj te struktura noćenja s obzirom na mjesto noćenja/sidrenja u 2012. godini

DULJINA BORAVKA		PROSJEČAN BROJ I STRUKTURA OSTVARENIH NOĆENJA S OBZIROM NA MJESTO NOĆENJA/SIDRENJA		
Broj noćenja na putovanju/ plovidbi u Hrvatskoj	%	Broj noćenja	Prosječan broj noćenja	%
1 do 3	3,4	U marinama	7,4	59,8
4 do 7	42,8	U mjesnim lučicama	1,7	13,7
8 do 14	33,7	Na bovi izvan mjesnih lučica i marina	1,5	11,7
15 do 21	11,7	Na sidru izvan mjesnih lučica i marina	1,7	13,3
22 i više	8,5	U smještajnim objektima na kopnu	0,2	1,4
UKUPNO	100,0	UKUPNO	12,4	100,0

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj; TOMAS Nautika Jahting 2012.

Prema ovim podacima vidljivo je kako nautičari pri posjeti hrvatskoj obali najčešće ostvaruju 4 do 7 noćenja (42,8% ispitanika), dok najviše noćenja ostvaruju u marinama (7,4 noćenja u prosjeku). Vidljivo je i kako se duljina boravka nautičara na našim prostorima povećala pa je tako najmanje nautičara boravilo samo 1 do noćenja, a povećao se udio i dužih boravaka od 8 do 14 i 15 do 21 noćenja. Što se tiče boravaka na bovama i sidru (na sidrištima), prosječan broj je još uvijek jako malen te iznosi samo 1 do 2 noćenja u ukupnom boravku.

Tablica 7: Aktivnosti nautičara u destinaciji u 2012. godini

AKTIVNOSTI		
Rang	Aktivnosti	%
1.	Odlazak u kupnju	96,9
2.	Odlazak u restorane	95,8
3.	Odlazak u slastičarnice, 'kafiće' i sl.	94,9
4.	Izleti na kopnu i otocima	80,4
5.	Šetnje u prirodi (pješačenje)	75,7
6.	Posjet lokalnim zabavama	73,0
7.	Razgledavanje znamenitosti, posjet muzejima i izložbama	60,5
8.	Ronjenje	47,2
9.	Posjet koncertima, kazalištu i priredbama	47,2
10.	Ostale sportsko-rekreacijske aktivnosti na moru (osim plivanja i kupanja)	45,4
11.	Ples ili disco	41,9
12.	Sportsko-rekreacijske aktivnosti na kopnu	41,3
13.	Ribolov	38,2

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj; TOMAS Nautika Jahting 2012.

Prema istraživanju o aktivnostima nautičara tijekom boravka u luci, odnosno destinaciji nautičkog turizma, vidljivo je kako su turisti nautičari zahtjevni gosti kojima je cilj tijekom boravka vidjeti i iskusiti što više različitih aktivnosti koje se nude u destinaciji. Najveći postotak nautičara (96% ispitanika) odlazi u kupnju, 95,8% njih u restorane, 94,9% u kafiće, slastičarnice i sl, i tako nadalje, a pošto najveći dio ipak u destinaciju dolazi svojim ili unajmljenim plovilom, u interesu im je da sve te aktivnosti budu u što bližem krugu luke ili destinacije koju posjećuju, što znači kako je potreban konstantan rad na unaprijeđenju prihvatnih kapaciteta nautičkog turizma i komplementarne ponude.

Tablica 8: Stupanj zadovoljstva nautičara elementima ponude u 2012. godini

STUPANJ ZADOVOLJSTVA ELEMENTIMA PONUDE		
Rang*	Elementi ponude	%
1.	Ljepota prirode i krajolika	94,5
2.	Osobna sigurnost	86,2
3.	Stanje broda (ispravnost, uređenost, opremljenost i slično)**	78,9
4.	Uslužnost osoblja u marinama	78,7
5.	Prihvat u marini**	78,6
6.	Bogatstvo gastronomske ponude u destinacijama	77,2
7.	Prometna dostupnost polazne luke	75,7
8.	Prostorni raspored marina	75,6
9.	Opskrbljenost vodom (hladna i topla) u marinama	75,2
10.	Dostatnost priključaka za vodu i struju u marinama	74,3
11.	Raspoloživost informacija u marinama o turističkoj ponudi destinacija	74,1
12.	Prihvat u zračnoj luci (transfer)**	73,3
13.	Ukupna ponuda za nautičare	71,0
14.	Uređenost i čistoća okoliša u marinama	70,4
15.	Vezovi (širina, ispravnost)	68,9
16.	'Vrijednost za novac' ukupne ponude za nautičare	67,1
17.	Raznolikost kulturnih manifestacija	66,2
18.	Kvaliteta ugostiteljskih usluga u marinama	65,9
19.	Opskrba plovila (piće dobrodošlice, hrana, TV, internet priključak i slično)**	65,9
20.	Mogućnosti za kupnju u destinacijama	65,6
21.	Kvaliteta tehničkog servisa (brzina popravka) u marinama	64,9
22.	Raznolikost sadržaja za zabavu	64,2
23.	Sanitarije u marinama	62,2
24.	Bogatstvo sportskih sadržaja u destinacijama	60,8
25.	Mogućnosti kupnje u marinama	49,3

Izvor: Institut za turizam; Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj; TOMAS Nautika Jahting 2012.

Nadovezano na prethodnu tablicu o aktivnostima, u tablici o zadovoljstvu vidljivo je kako su nautičari bili izrazito zadovoljni samo s dva aspekta: ljepotom prirode i krajolika te osobnom sigurnošću. S obzirom kako su iskazali želju i potrebu za više različitih aktivnosti tijekom boravka, a primjerice: vrijednost za novac, raznolikost manifestacija, kvalitetu ugostiteljstva, raznolikost sadržaja za zabavu i sport, mogućnosti kupnje, i dr. niskim i vrlo niskim ocjenama, evidentno je kako u lukama treba poraditi na kvaliteti i raznolikosti usluga kako bismo zadržali postojeće, ali i privukli nove nautičare u naše nautičke luke.

4. SIDRIŠTA SPLITSKO – DALMATINSKE ŽUPANIJE

Sidrište se se definira kao dio vodenog prostora pogodan za sidrenje plovnih objekata u zaštićenoj uvali, umjerene dubine i mekana dna, također opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Umjetna zaštita sidrišta izgradnjom lukobrana nije dopuštena, bez razlike na površinu akvatorija u uvali. Razlikujemo zaštićena i nezaštićena (otvorena) sidrišta. *Zaštićena sidrišta* obično su u morskoj uvali ili ih otoci zaklanjaju od vjetrova i valova, a dubine su umjerene i dno pogodno za dobro ukopavanje sidra. Takvo je sidrište na pomorskim kartama redovito označeno posebnim znakom za velike i male brodove. *Nezaštićena sidrišta* pogodna su za sidrenje po lijepom vremenu, ili pri vjetru s kopna koji ne razvija valove. *Prirodno morsko sidrište* služi za sigurno sidrenje plovila, ucrtano je u pomorskim kartama, objavljeno u pomorskim publikacijama, a karakteristično je po potpuno očuvanim prirodnim karakteristikama. Takvo sidrište nije predmet interesa investitora jer je ono u općoj upotrebi i ne može se naplaćivati. Zbog očuvanja prirode, na takvom sidrištu zabranjeno je bacanje i ispuštanje u more krutog i tekućeg otpada kao i sanitarnih voda. *Nautičko sidrište* opremljeno je sustavima za vez plovila (plutačama) i predmetom je gospodarskog korištenja. To znači da investitor naplaćuje korištenje takvog sidrišta. Ono mora biti u prostornom planu i mora imati sve dozvole koje su obrađene u ovom radu (lokacijsku, građevinsku, koncesiju...). Zaštićeno područje nautičkog sidrišta je područje koje okružuje sidrište što određuje lučka kapetanija koja pokriva to područje, a obuhvaća najmanje 50 metara i najviše 150 metara od vanjske granice nautičkog sidrišta.

Iako su nautička sidrišta, koncesionirana prema Zakonu o pomorskom dobru i pomorskim lukama te osnovana i uređena Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, predmet gospodarskog korištenja, u SDŽ su nedovoljno dobro definirana. Naime, koncesionirana sidrišta u SDŽ na površini izgledaju jako dobro uređena, poštuju se Zakon, raspisuju natječaji za koncesije na 10 godina, uredno daju koncesije najpovoljnijim ponuđačima, no u realnosti, stvar je drugačija. Iako se smatra kako na području županije postoji 17 koncesioniranih sidrišta, većina ih je nelegalna, tzv. koncesionari postavljaju više od dopuštenih broja bova, naplaćuju više od dopuštenog iznosa, onečišćavaju akvatorij, i dr. Zbog takvih razloga Lučke kapetanije su pojačale nadzor nad poslovanjem takvih sidrišta, a mnogima prijeti i oduzimanje koncesija. Unatoč tome, većina ih se ponovno osnuje,

„koncesionar“ nastavlja s radom i nakon oduzete dozvole, a sve zbog minimalnih i često neučinkovitih kazni.⁸ Zbog ovih razloga nameće se očita potreba za boljom i efikasnijom zakonskom regulacijom poslovanja sidrišta, a također i mogućom kategorizacijom onih koji ispunjavaju uvjete; na popisu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture trenutno se nalazi 14 koncesioniranih sidrišta, što znači kako su 3 sidrišta u županiji izgubila koncesiju i pravo poslovanja. Nautička sidrišta u SDŽ nalaze se isključivo na otocima.

Popis koncesioniranih nautičkih sidrišta u SDŽ:

- Sidrište Komiža - otok Vis
- Sidrište Komiža - ispred Jastožere - otok Vis
- Sidrište Komiža - predio Lučica - otok Vis
- Sidrište Komiža - predio Pul Gusu - otok Vis
- Sidrište uvala Stončica - otok Vis
- Sidrište uvala Zavala Stari Grad - otok Hvar
- Sidrište Stari Grad - predio uvala Tiha - otok Hvar
- Sidrište Stari Grad - uvala Zavala - otok Hvar
- Sidrište Milna - uvala Lučice - otok Brač
- Sidrište Milna - uvala Lučice zapad - otok Brač
- Sidrište Milna - uvala Lučice Smrčeva - otok Brač
- Sidrište uvala Bobovišća - otok Brač
- Sidrište uvala Osibova - otok Brač
- Sidrište uvala Vića - otok Brač⁹

Osim nautičkih sidrišta s popisa Ministarstva, skiperi i ostali sudionici nautičkog (jahting i charter) turizma Hrvatske ujedinjeni u „Adriatic sailor“ charter portal, koji opisuje i karakterizira nautička odredišta na Jadranu, odredili su i još poneka sidrišta i uvale u kojima su ili postavljene bove za sigurno sidrenje ili postoji oznaka koja dozvoljava sidrenje u takvoj uvali. Na tom popisu i interaktivnoj karti za SDŽ našli su se: uvala Vela Rina na Malom Drveniku, Mala Luka, Krknjaši te Solinska na Velom Drveniku, uvale Šešula, Tatinja i Livka na otoku Šolti, uvale Blaca, Lovrečina za sidrenje, te Bobovišća i Lučice za privez na bove na otoku Braču, uvale Vira, Tiha, Zavala, Žurkova, Zala Luka, Zečevo, Prapatna, Mala i Vela

⁸ Obraden članak autora Dražena Gudića: „Država propustila milijune tolerirajući manipulacije s koncesijama sidrišta“, Slobodna Dalmacija, 10.07.2017.

⁹ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture – NAUTIČKA SIDRIŠTA

Stiniva, Pokrivenik i Mlaška na otoku Hvaru, uvala Čarnjeni i uvala Manastir, Lovišće na Šćedru te uvale Budikovac na otočiću pored Visa i Stončica i Rogaćić na samom otoku Visu.

4.1. Najznačajnija sidrišta u Splitsko-dalmatinskoj županiji koje posjećuju gosti

Prema ispitivanju stavova nautičara – potrošača, ali i njihovih „vodiča“ skipera, najinteresantnija i najznačajnija su upravo ona sidrišta koja nisu koncesionirana. Razlog tome nije naplaćivanje veza, odnosno sidrenja, jer je općepoznato kako su nautički turisti „elitni“ turisti koji u principu ne pitaju za cijenu, već im je bitnije imati sigurno sidrište, s dodatnim sadržajima u blizini, sidrišta koja im nude određen osjećaj samostalnosti, osamljenosti i privatnosti, a ujedno se nalaze u slikovitim uvalama s netaknutom prirodom, čistim i nezagađenim morem. Kada je riječ o preferencijama skipera, oni radije za svoje goste uvijek biraju siguran zaklon marine, no, unatoč svojim željama uvijek je bitno poslušati svog gosta i saslušati njegove želje. Želje gostiju su uvijek beskrajne, a često i neutemeljene i nepromišljene, pa tada stav skipera igra veliku ulogu u izboru odredišta. Skiperi kod sidrenja plovila na nekoncesioniranim sidrištima, koja su u sezoni ionako prebukirana pa prestaju biti zanimljiva gostima (kao što je primjerice Palmižana), najčešće biraju druga sigurna sidrišta i uvale zaklonjene od udara morskih valova koje nose vjetrovi, pjeskovitog mekanog tla koje je pogodnije za sidrenje za razliku od uvala s kamenim ili muljevitim tlom prekrivenim travama (jer iziskuju postavljanja betonskog bloka za privez), a pri izboru uvale bitno je i pratiti još neke prirodne pokazatelje kao primjerice obalni pojas između razine mora i vegetacije (što je obalni pojas više prekriven kamenjarom i širi prema vegetaciji, tu su veći i jači udari valova i uvala nije pogodna za sidrenje. Osim prirodnim pokazateljima, potrebno je i voditi se i služiti peljarom¹⁰, kartom i kompasom, ali i imati iskustva pri sidrenju (kako se pravilno sidriti da bi plovilo imalo dovoljno mjesta za neminovno okretanje kako se plovilo ne bi sudarilo sa susjednim plovilima na sidru, količina lanca koji se ostavlja od sidra do plovila, kako privezati stražnji dio plovila i sl.), osobito na „divljim“ sidrištima i uvalama gdje ne postoji stručna osoba za pomoć.

¹⁰ Peljar je, uz pomorsku kartu, osnovno navigacijsko pomagalo kojim se pomorac odnosno navigator služi u pripremi plovidbe i za vrijeme plovidbe. U Peljaru su navedeni opći podaci o Jadranskom moru, detaljne upute i smjernice za izbor rute, osnovne upute za sigurnu plovidbu, podaci o objektima za orijentaciju, vremenskim prilikama, morskim strujama i razini mora te upute za plovidbu u kanalima, uskim prolazima, tjesnacima i područjima opasnim za plovidbu.

Neka od uvala i sidrišta najpopularnijih i najinteresantnijih nautičarima, zasigurno su uvala Krknjaši na Velom Drveniku, uvala Šešula na Šolti, uvala Lučice na otoku Braču, te predio uvale Tiha na otoku Hvaru.

Uvala Krknjaši smještena je na jugoistočnoj obali otoka Veli Drvenik, na geopoziciji 43°26,3' S i 16°10,6' I. Nalazi se u zaštićenoj laguni koju osim Velog Drvenika omeđuju još dva otočića; Veli i Mali Krknjaš. Zaklonjena je od zapadne do sjeverne-sjeveroistočne strane. Nautičarima je privlačna zbog svog tropskog, pomalo filmskog izgleda sa bijelim pješčanim dnom i tirkizno – plavim morem, pa je poznata i pod imenom „Plava laguna“, a u blizini se od dodatnih sadržaja nalazi dalmatinska konoba s autentičnim dalmatinskim jelima. Uvala Krknjaši idealnija je za dnevne izlete nautičara, više nego za noćenja. S obzirom kako nije koncesionirano sidrište, nema vanjske pomoći s kopna pa je bitno provjeriti sigurnost sidra i sidriti se samo po mirnom vremenu. U uvalu se ulazi s južne ili jugoistočne strane, Splitskim kanalom, ploveći između otoka i Velog Krknjaša. Taj je kanal vrlo plitak i stjenovit, pa treba povećati oprez pri ulasku u lagunu, a sidrenje je dopušteno samo uz obalnu liniju na zapadnom dijelu triju otoka.

Slika 3: Uvala Krknjaši



Izvor: http://www.adriaticssailor.com/krknjasi_veli_drvenik/sailing_adriatic/7/3057/hr

Uvala Šešula smjestila se na jugozapadnoj strani otoka Šolte, južnije od ulaza u luku Maslinica (u kojoj se nalazi i marina Martinis – Marchi), na geopoziciji 43° 23.6' N i 16° 13,0' E. Za sada je također prirodno sidrište, iako u Prostornim i razvojnim planovima postoji mogućnost prenamjene u nautičko sidrište. Šešula je jedna od najpoznatijih uvala na otoku Šolti i nalazi se na mnogim nautičkim rutama jedriličara. Karakterizira je uska uvučena uvala, dubine od 4 do najdubljih 25 metara dubine, zaštićena od većine vjetrova, osim jugozapadnog

vjetra koji stvara i velike valove. U plitkom dijelu uz obalu dno je većinom kamenito, a s većom dubinom prelazi u pijesak i šljunak, pa na tim mjestima sidro drži bolje. Sidrenje je za sada dozvoljeno u krajnjem sjeveroistočnom kraku uvale na dubini od 7 m gdje je dno muljevito i obraslo travom, kao i u krajnjem jugoistočnom kraku uvale, dok se planovima nastoji ograničiti sidrište na sredinu uvale na dubinu od 8 m gdje je dno pjeskovitije i drži sigurnije. Uvala se nalazi u neposrednoj blizini Maslinice, na udaljenosti od oko 1,5 NM gdje se nalazi potpuna infrastruktura, dok se od sadržaja u samoj uvali mogu istaknuti dva restorana; Konoba Šešula i Šišmiš, ali i privatno ribogojilište i ronilački centar.

Slika 4: Uvala Šešula



Izvor: <https://www.youtube.com/watch?v=IHZiexMvNG0>

Uvala Lučice na jugozapadnoj strani otoka Brača nalazi se na popisu nautičkih sidrišta SDŽ. Njena geopozicija je 43° 18.1' N i 16° 27.2' E zbog čega je izložena jugozapadnom vjetru (lebić) koji uzrokuje jako valovito more. Uvala je oblika trolisne djeteline, a njene krakove čini 5 manjih uvala – Lučice, Srmče, Slavinjina, Duboka i Koromaslinova. U glavnoj uvali Lučice, Lučice – zapadna strana te u uvali Smrče postoje koncesije za sidrenje, a u uvali Smrče i bove za privez, iako je cijela uvala zapravo pogodna za sidrenje. Kako je uvala Lučice jedna od najpopularnijih za sidrenje na ovom dijelu Jadrana, koncesionar je tu činjenicu maksimalno iskoristio, te na prostoru dozvoljenom za sidrenje 20 plovila i to na udaljenosti 100 m od obale, postavio tri puta više bovi i jedan ilegalno sagrađeni gat koji vodi do njegova vlastita restorana, te tako uzurpirao prostor uvale, ugrozio plovni put pri ulasku u uvalu, i sve se više čini kako se od sidrišta pokušava napraviti ilegalna improvizirana marina. Unatoč tome, uvala je i dalje privlačna nautičarima jer je more čisto i azurne boje, prizor na obali i dalje slikovit, a postoji i više sadržaja na kopnu; od smještajnih jedinica do restorana i male skrivene špilje na zapadnoj strani uvale koja je osobito privlačna ronionicima.

Slika 5: Uvala Lučice



Izvor: <http://pomorac.net/wp-content/uploads/2017/08/lucice-brac.jpg>

Uvala Tiha, odnosno *luka Tiha*, također je nautičko sidrište koje se sastoji od 7 manjih uvala - krakova; Stupišće, Vuča, Srednja lokva, Veli dolac, Peklina, Hobonj i Uza. Nalazi se na sjevernoj obali Starog Grada, na geopoziciji $43^{\circ} 12.8' N$ i $16^{\circ} 33.4' E$ te je izložena buri i jugu te sjeverozapadnom vjetru koji uzrokuje visoke valove. Tiha je duboka i razvedena uvala, dubine od 10 m pa do 34 m prema izlazu, šljunkovitog je i pjeskovitog dna i pogodno za sigurno sidrenje preko noći. Luka Tiha je jedno od omiljenih sidrišta za nautičare koji uživaju u osamljenosti i ne zahtjevaju blizinu dodatnih sadržaja. Jedina infrastruktura je ugostiteljski objekt u uvali Hobonj. Netaknutost i raznolikost prirode i vegetacije te kristalno čisto more jedini su činitelj ponude ovog sidrišta.

Slika 6: Luka Tiha



Izvor: http://www.adriaticsailor.com/luka_tiha_otok_hvar/sailing_adriatic/7/3076/HR

5. ZAKLJUČAK

S obzirom kako je nautički turizam budućnost turizma jadranske obale, on iziskuje konstantan trud i ulaganje u kapacitete. Najveći nedostatak naše nautičke ponude, osim broja prihvatnih kapaciteta, zasigurno je manjak dodatnih sadržaja za zahtjevne nautičare, njihova „vrijednost za novac“. Mnogi se nautičari zbog toga opredjeljuju izbjegavati marine i birati sidrišta kao svoja odredišta za siguran i neometan boravak. Kako mnoga sidrišta sadrže i dodatne sadržaje u svojoj neposrednoj blizini, a često se nalaze u osamljenim slikovitim uvalama dalmatinskih otoka, nije ni čudo što njihova popularnost kod nautičara iz godine u godinu raste.

Najveći problem, ne samo dalmatinskih, već i ostalih hrvatskih sidrišta, komplikacije su oko zakonskih određenja i koncesija, koji se svesrdno krše bez primjerenih sankcija. Zbog toga na našoj obali niče sve veći broj „divljih“ sidrišta koja nisu ispravno planirana ni locirana, a njihovom se uspostavom često narušava prirodna i biološka raznolikost, očuvanost obalnog krajobraza, onečišćuje se i more i obala, a prirodne ljepote iskorištavaju za zaradu „na crno“.

Nautičarima, ali i skiperima najprivlačnija i najinteresantnija su pak prirodna sidrišta, ne zbog naplate boravka na sidru ili bovi, već zbog prebukiranja nautičkih sidrišta tijekom ljetne sezone, kojima takva sidrišta gube na svojoj ljepoti i privlačnosti zbog koje su nautičari i bili spremni izabrati sidrište nad marinom. Za budućnost sidrišta važno je pravilno planiranje kapaciteta u skladu s Prostornim i Razvojnim planovima obalnih i otočnih gradova i općina uvažavajući odlike obalnog prostora na kojem se planira njihovo osnivanje. U Splitsko – dalmatinskoj županiji postoji za sada vrlo mali broj sidrišta u odnosu na široku paletu mogućnosti koja se pruža. Razvedenost dalmatinske obale, očuvana priroda i krajolik i čisto more te blizina dodatnih sadržaja dovoljni su čimbenici kako bi se nautička sidrišta osim na otocima, mogla razvijati i duž dalmatinske kopnene obale. Realizacijom sidrišta i odgovarajućih privezišta uzduž obalnog pojasa mogu se stvoriti značajni nautičarski punktovi od posebnog interesa ne samo za nautičare, već i za ostale turiste koji posjećuju Splitsko – dalmatinsku županiju.

POPIS LITERATURE

1. Bestaending, Karl-Heinz, Nautički vodič istočnom obalom Jadrana, peljar za male brodove, 2002., prvo hrvatsko izdanje
2. Dulčić, Ante; „Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma“, Ekokon, Split, 2002.
3. Favro, S. i Kovačić, M.; Nautički turizam i luke nautičkog turizma. Split: Ogranak Matice hrvatske, 2010.
4. Favro, S., Saganić, I.; „Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma“, časopis Geoadria 12/1, 2007.
5. Gudić, D.; „Država propustila milijune tolerirajući manipulacije s koncesijama sidrišta“, Slobodna Dalmacija, 10.07.2017.
6. Hrvatski hidrografski institut; Akcijski plan razvitka nautičkog turizma Splitsko – dalmatinske županije, Split, 2013.
7. Institut za turizam; Akcijski plan razvitka nautičkog turizma; Zagreb, 2015.
8. Luković, T., Bilić, M.; „Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnog razvoja“, časopis Naše more, 54 (3-4)/2007.
9. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 72/2008)
10. Razvojna strategija Splitsko – dalmatinske županije za razdoblje 2011.-2013.; 2011.
11. Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014.-2020.g., Zagreb, 2013.
12. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.; naručitelji: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizam, Zagreb, 2008.
13. Zakon o pružanju usluga u turizmu RH (NN 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14; na snazi od 30.12.2014.)

Izvori s interneta:

1. Web stranice Državnog zavoda za statistiku; Priopćenje od 24.3.2017.:
https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm
2. Web stranice Instituta za turizam; TOMAS Nautika Jahting, 2012.:
<http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf>

3. Web stranice Ministarstva mora, prometa i infrastrukture – NAUTIKA:
<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=32781>
4. Web stranice Adriatic sailor charter udruženja - interaktivne mape sidrišta:
<http://www.adriaticsailor.com/mapa3.php>
5. Web stranice Ministarstva turizma RH; Priopćenje o stanju turističkih kapaciteta u 2016.; <http://www.mint.hr/default.aspx?ID=2505>

POPIS TABLICA

Tablica 1: Luke nautičkog turizma po županijama u 2016	str. 6
Tablica 2: Kategorizirane marine u Splitsko – dalmatinskoj županiji	str.17
Tablica 3: Planirane lokacije marina prema Prostornom planu SDŽ	str.19
Tablica 4: Broj plovila na stalnom vezu (stanje 31.12.2016.)	str. 21
Tablica 5: Broj plovila u tranzitu u nautičkim lukama u 2016.	str.22
Tablica 6: Duljina boravka turista nautičara i prosječan broj te struktura noćenja s obzirom na mjesto noćenja/sidrenja u 2012. godini	str. 23
Tablica 7: Aktivnosti nautičara u destinaciji u 2012. godini	str. 24
Tablica 8: Stupanj zadovoljstva nautičara elementima ponude u 2012. godini	str. 25

POPIS GRAFOVA

Graf 1: Luke nautičkog turizma u Splitsko – dalmatinskoj županiji (2007.-2016.)	str. 13
Graf 2: Kapacitet luka nautičkog turizma – broj vezova u moru u Splitsko – dalmatinskoj županiji (2007.-2016.)	str. 14
Graf 3: Ostvareni prihod luka nautičkog turizma u 2015. i 2016. godini	str. 23

POPIS SLIKA

Slika 1: Položaj hrvatske obale Jadrana	str.6
Slika 2: Raspored marina u Splitsko – dalmatinskoj županiji	str. 18

Slika 3: Uvala Krknjaši	str. 29
Slika 4: Uvala Šešula	str. 30
Slika 5: Uvala Lučice	str. 31
Slika 6: Uvala Tiha	str. 31

SAŽETAK

Nautički turizam u Splitsko – dalmatinskoj županiji smatra se jednim od najvećih generatora prihoda od turizma, pogotovo za vrijeme ljetne sezone. Nautičari se smatraju „elitnim“ turistima koji ne pitaju za cijenu i traže najbolje; najbolje kapacitete i najkvalitetniju uslugu, ali i „vrijednost za novac“. S obzirom kako marine u županiji još uvijek nisu na razini kvalitete koja se očekuje kod zahtjevnih nautičara, oni radije biraju sidrišta za svoje destinacije. Među najinteresantnijim sidrištima su se uglavnom našla prirodna sidrišta, ali i koncesionirana sidrišta dalmatinskih otoka koja im pružaju siguran zaklon uz predivan pogled i doživljaj prostora, a mnoga u svojoj blizini ujedno i imaju dodatne sadržaje. U budućnosti dalmatinskih sidrišta potrebno je voditi računa o pravilnom planiranju budućih kapaciteta u svrhu integralnog shvaćanja obalnog prostora i neugrožavanja prirodne i biološke raznolikosti prostora.

ključne riječi: nautički turizam, Splitsko – dalmatinska županija, sidrišta

SUMMARY

Nautical tourism in Split – Dalmatia County is considered to be one of the largest generators of tourism revenue of the County, especially during the summer season. Nautical tourists are considered as „elite“ tourists that don't mind the pricing and always look for the best; the best accommodation with the best service, but also expect „value for money“. Given the fact that marinas in the County are still not at the quality level expected from the demanding tourists, they prefer to choose anchorages for their destinations. Among the most interesting anchorages in the County, tourists choose anchorages on the Dalmatian islands that offer a safe haven with a wonderful view and experience of the surroundings, but also have additional facilities in their vicinity. The future of Dalmatian anchorages is in the proper planning of future capacities for the purpose of integral understanding of coastal area and preserving of natural and biological diversity of the land and the sea.

key words: nautical tourism, Split - Dalmatia County, anchorages