

NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE

Jović, Danijela

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

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:124:391158>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-22**

Repository / Repozitorij:

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



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET - SPLIT**

ZAVRŠNI RAD

**NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE
SPLITSKO-DALMATINSKE
ŽUPANIJE**

Mentor:

Izv. prof. dr. sc. Srećko Favro

Student:

Danijela Jović

Split, rujan 2016.

SADRŽAJ:

| | |
|--|----|
| 1. UVOD | 4 |
| 1.1. Predmet i cilj rada | 4 |
| 1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja | 5 |
| 1.3. Sadržaj i struktura rada | 5 |
| 2. TEORIJSKE ODREDNICE NAUTIČKOG TURIZMA | 7 |
| 2.1. Pojam nautičkog turizma | 7 |
| 2.2. Razvrstavanje luka nautičkog turizma... .. | 8 |
| 3. NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKOG JADRANA | 10 |
| 3.1. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj | 10 |
| 3.2. Konkurentska pozicija hrvatskog nautičkog turizma | 12 |
| 3.3. Kvalitativna analiza stanja nautičkog turizma Hrvatske | 14 |
| 3.4. Analiza stanja nautičkog turizma Hrvatske | 17 |
| 4. STRATEGIJA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA..... | 21 |
| 4.1. SWOT analiza nautičkog turizma u RH..... | 21 |
| 4.2. Akcijski plan za provedbu strategije..... | 22 |
| 5. OBILJEŽJA DOSADAŠNJEG RAZVITKA I STANJE PONUDE SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE..... | 24 |
| 5.1. Prostorno ambijentalni potencijal Splitsko – dalmatinske županije..... | 24 |
| 5.1.1. Prometna povezanost..... | 24 |
| 5.1.2. Pregled postojećih ljudskih aktivnosti..... | 25 |
| 5.1.3. Opće karakteristike područja..... | 26 |
| 5.1.4. Posebno zaštićeni dijelovi prirode SDŽ..... | 27 |
| 5.2. Raspoloživa nautička infrastruktura na području SDŽ..... | 28 |
| 5.2.1. Prostorno planiranje na području SDŽ..... | 29 |
| 5.3. Marine..... | 30 |

| | |
|---|----|
| 5.4. Planirane lokacije marina..... | 31 |
| 5.5. Utjecaj marina na okoliš..... | 33 |
| 5.6. Upravljanje marinama i razvoj nautičkog turizma..... | 33 |
| 6. ZAKLJUČAK..... | 34 |
| 7. LITERATURA..... | 36 |

1.UVOD

1.1.Predmet i cilj rada

Turizam brzo i nepovratno mijenja ekonomsku i socijalnu sliku. Značajan udio u cjelokupnom svjetskom turizmu zauzima nautički turizam¹ te kao takav predstavlja važan čimbenik razvitka svjetskog pomorskog i gospodarskog sustava. Riječ je o vrsti turizma koja obuhvaća plovidbu i boravak turista na vlastitim ili unajmljenim plovilima za razonodu, sport i rekreaciju u lukama nautičkog turizma i svim drugim lukama, lučicama, prirodnim uvalama i zakloništima, i s tim neposredno i posredno povezane aktivnosti i djelatnosti. Nedjeljivi dio nautičkog turizma predstavlja i djelatnost iznajmljivanja plovila² kao i mnogobrojne proizvodne i uslužne djelatnosti, (tzv. mala brodogradnja, izrada jedara, usluge održavanja plovila i motora, instrumenata i opreme i sl.). Nautički turizam važna je komponenta turizma i brzorastući sektor s brojnim pozitivnim učincima na gospodarstvo. Međutim, nautički turizam ima negativan utjecaj na okoliš ciljne destinacije. Stoga će budući programi razvoja nautičkog turizma morati pratiti načela održivosti kroz spoj uspješnog gospodarstva, socijalne uključenosti i ekološke osviještenosti.

Daljnji razvoj nautičkog turizma nije moguć bez sustavne primjene načela strategijskog marketinga. Takav strategijski marketing imao bi za cilj postići što veći stupanj podudaranja sa zahtjevima i željama turističke zajednice. Tako za postizanje značajnog mjesta na turističkoj karti svijeta i za povećanje kvalitete ponude Republike Hrvatske treba razviti nautički turizam. Glavni cilj ovoga rada je ispitati stanje razvoja nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Takvim prikazom došlo bi se do saznanja o njegovom značenju za turizam Hrvatske, ali i o potencijalima pojedinih destinacija za takav razvoj.

Osim navedenog, plan rada je ispitati kako se ovakav turizam do sada razvijao, te razvojni planovi nadležnih institucija za budućnost.

1.Nautički turizam je plovidba i boravak turista,nautičara na plovnim objektima(jahtama,brodicama i sl.) kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije ,Zakon o turističkoj djelatnosti RH,NN8/96,19/96,76/98

2.Posebnim oblikom nautičkog turizma može se smatrati i plovidba i boravak turista na starim tradicionalnim brodovima/jedrenjacima

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

Izvori koji su korišteni prilikom pisanja završnog rada obuhvaćaju znanstvenu i stručnu literaturu i časopise, te pretraživanje putem Interneta. Što se metoda tiče, u radu će se koristiti sljedeće:

-*metoda indukcije*: pomoću pojedinačnih zaključaka o određenim aspektima formirat će se opći,

-*metoda dedukcije*: od općih zaključaka koji se odnose na pojedine aspekte navedene problematike formirat će se posebni koji su od relevantnosti za spomenuto,

-*metoda komparacije*: u svrhu lakšeg objašnjavanja određenih činjenica i pojava, pojedine će se pojave usporediti,

- *deskriptivna metoda*: u svrhu lakšeg objašnjavanja određenih činjenica i pojava, pojedine će se pojave opisati

-*studija slučaja*: teorija će se potkrijepiti relevantnim primjerima iz prakse.

1.3.Sadržaj i struktura rada

Cijeli rad podijeljen je u šest temeljnih poglavlja.

Nakon uvoda, u drugom poglavlju pozornost će se obratiti na teorijske odrednice nautičkog turizma, te u sklopu toga prvo će se definirati pojam nautičkog turizma, nakon toga značaj. Onda će se govoriti o podjeli i oblicima, te o ulozi nautičkog turizma općenito.

U trećem poglavlju govoriti će se o nautičkom turizmu hrvatskog Jadrana, pa će se tako obraditi razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, konkurentska pozicija hrvatskog nautičkog turizma, kvalitativna analiza stanja nautičkog turizma Hrvatske, te općenita analiza stanja hrvatskog nautičkog turizma.

U četvrtom poglavlju iznijet će se SWOT analiza navedene problematike ,zatim vizija i misija razvoja sa strateškim ciljevima, te nakon toga karakteristike akcijskog plana za provedbu strategije.

U petom poglavlju govoriti će se o razvoju nautičkog turizma u Splitsko-dalmatinskoj županije, zatim o prostorno ambijentalnom potencijalu, te o raspoloživoj infrastrukturi na području županije.

U posljednjem šestom poglavlju iznijeti će se razmatranja studenta, a zatim slijedi popis korištene literature, te popis ilustracija i tablica.

2. TEORIJSKE ODREDNICE NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Pojam nautičkog turizma

Nautički turizam je jedan od najbrže rastućih segmenata maritimne djelatnosti koji se u svijetu počinje razvijati usporedno s ostalim oblicima maritimnog turizma, ali njegovo značenje i ekonomska snaga se uočavaju tek osamdesetih godina prošlog stoljeća, pa stoga treba primijetiti da mnoge turističke destinacije počinju ubrzanom izgradnjom specijaliziranih luka za prihvat malih vozila³. U svemu tome nije izostala ni Republika Hrvatska koja maritimnim karakteristikama svoje obale privlači inozemne turiste, ali to nije dovoljno zato što nedovoljno izgrađena infrastruktura i organizacija raznovrsnih aktivnosti za zadovoljavanje turističkih potreba ne mogu dovoljnom jačinom utjecati na razvoj nautičkog turizma.

S obzirom da su turizam i nautički turizam izvedeni pojmovi koji, u biti, predstavljaju skup djelatnosti koje se pod njima svrstavaju, a koje se mogu s vremenom mijenjati i nadopunjavati, kažemo da je nautički turizam multidisciplinarni fenomen.

Zakonska definicija nautičkog turizma definirana je hrvatskim Zakonom o turističkoj djelatnosti:

„Nautički turizam je plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.“

Kao jedna od sveobuhvatnijih definicija, koja najbolje razvrstava bit stvari, određuje njen sadržaj i pojašnjava značenje riječi, možemo istaknuti sljedeću: „Nautički turizam definiramo kao ukupnost polifunkcionalnih aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma ili izvan njih i korištenjem plovnih objekata kao i drugih objekata vezanih uz nautičku turističku djelatnost radi rekreacije, športa, razonode i drugih potreba.“

³Luković (2007).

U teoretskom i pojmovnom smislu nautički turizam zasad ima tri osnovna pojmovna oblika, a oni se grupiraju u sljedeće skupine poslovanja:

1. Luke nautičkog turizma
2. Charter ili chartering
3. Cruising

Unutar te tri osnovne vrste djelatnosti nautičkog turizma odvijaju se i različite subnautičke turističke djelatnosti ovisno o nizu činitelja, koji u svojoj osnovnoj dimenziji imaju marketinški karakter.

2.1.1. Razvrstavanje luka nautičkog turizma

Pri razvrstavanju luka nautičkog turizma, kao i za ostale gospodarske djelatnosti, polazi se od makrostrateškog interesa zemlje, i od prirodnih i tržišnih karakteristika.

Luke nautičkog turizma razvrstavaju se prema uslugama koje nude, pa tako luka koja ne ispunjava opće i posebne minimalne i tehničke uvjete propisane za pojedinu vrstu, ne može poslovati pod nazivom takve vrste luka nautičkog turizma.

Luke nautičkog turizma svrstane su u luke posebne namjene čiju kategorizaciju regulira Zakon o turističkoj djelatnosti (NN 8/96, 19/96 i 76/98). Nadalje, provedbenim propisima i to „Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma“, kao i nizom njegovih dopuna, propisuju se vrste Kategorije luka, te minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati, kao i način njihove kategorizacije.

Prema Zakonu o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07, 88/10), u 2008⁴.godini objavljen je novi Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN72/08) s naznakom da luke nautičkog turizma koje imaju rješenja prema prethodnom Pravilniku nemaju obvezu usklađivanja.

⁴Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07, 88/10), 2008.

Prema „Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma“, luke nautičkog turizma u Hrvatskoj razvrstavaju se kao:

1. sidrišta
2. odlagalište plovnih objekata
3. suhe marine
4. marine

Te četiri vrste definirane su pravilnikom vrlo jasno i određene prije svega s obzirom na more i kopno.

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata, opremljeno napravama za sigurno sidrenje. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom, što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji.

Odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta.

U vrsti Odlagalište plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

Suha marina je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhom, te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta.

U suhoj marini mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. U suhoj marini mogu se pružati usluge pića, napitka i prehrane, usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga.

Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima, te ostalih uvjeta. U marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane.

3.NAUTIČKI TURIZAM HRVATSKOG JADRANA

3.1.Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj

Kada se govori o nautičkom turizmu u Republici Hrvatskoj, vrlo je bitno spomenuti njegove karakteristike razvoja na hrvatskoj obali. Hrvatska obala svakako ima pogodnosti za razvoj svih oblika nautičkog turizma, a to potiče nautičare da posjećuju ovo područje. Nautički turizam na hrvatskoj obali ima međunarodne karakteristike, za razliku od Španjolske ili Italije gdje on ima nacionalno obilježje, ali ipak, to uključuje i brojne posjete stranih brodova. Spomenuta karakteristika hrvatskog nautičkog turizma čini bitnu razliku u odnosu na druge nautičke zemlje. U svim zemljama Europe snažan impuls razvoja nautičkog turizma dolazi upravo od domaće potražnje na koju se oslanja razvoj skupe specifične turističke infrastrukture i opreme na morskim fasadama ili unutarnjim vodama tih zemalja. Osim posjeta inozemnih nautičara, dinamičan razvoj domaće male flote posljednjih godina ima izrazito sportsko-ribarsko i izletničko obilježje.

Ovim brodicama vez je osiguran u postojećim starim ribarsko-težačkim ili trgovačkim komunalnim lučicama čiji su kapaciteti višestruko veći od domaćih potreba za vezom. Ovo potvrđuje i činjenica da danas gotovo da i nema komunalne luke na hrvatskoj obali koja ima organizirani vez unutar akvatorija u svrhu povećanja kapaciteta, nego se brodovi vezuju okomito na obalu ili rivu koja se formirala s razvojem naselja. Prirodne karakteristike obale i područja uz obalu, bogatstvo riblje faune kao i društvene i ekonomske okolnosti proteklih razdoblja uvjetovali su naseljavanje hrvatske obale u velikom broju malih naselja i zaseoka unutar najčešće prirodno formiranih luka. Ovakva karakteristika danas zacijelo predstavlja glavnu komparativnu prednost hrvatske obale, i to u odnosu na ostale mediteranske obale, posebno u odnosu na jadransku obalu Italije. Promet plovila za sport i turizam na jadranskoj obali Hrvatske vrlo je bitan aspekt razvoja nautičkog turizma i pokazatelj njegove dinamike.

Počeci nautičkog turizma na našoj obali javljaju se između dvaju svjetskih ratova, a nautičari su koristili usluge postojećih obalnih i otočnih luka.

Tek krajem 1960-ih i početkom 1970-ih u sklopu projekta " Južni Jadran " i " Gornji Jadran " , izrađuju se planovi za gradnju luka namijenjenih isključivo nautičkim turistima, a stvarni razvitak veže se uz formiranje Grupacije marina Hrvatske (1975.). Uskoro potom sagrađeno je prvih pet specijaliziranih i prikladno opremljenih marina u Puntu, Malom Lošinju, Zadru, Splitu i Dubrovniku. Nakon toga ubrzana je izgradnja marina, te je do 1984. godine na

hrvatskoj obali Jadrana bilo 19 marina s 4 466 vezova u moru. Od 1983. do 1990. izgrađeno je još 20 marina s 5 814 vezova u moru. Do početka devedesetih godina na tom prostoru bilo je raspoređeno 39 marina s ukupno 10 280 vezova u moru. Domovinski rat značajno je usporio razvoj nautičkog turizma, čije su stope rasta do tada bile i do 14% godišnje.

Razdoblje od 1993. do danas obilježila je privatizacija marina, pri kojoj dolazi do izražaja razvojni interesi novih vlasnika.

Broj luka nautičkog turizma u 2015. godini iznosi 112, od toga na marine otpada 72 luke. U lukama nautičkog turizma 31. kolovoza 2015. godine bilo je 17 221 plovila, što je značajan porast u odnosu na godinu prije kada je u lukama nautičkog turizma na stalnom vezu bilo 13 793 plovila.

3.2. Konkurentska pozicija hrvatskog nautičkog turizma

Nautički turizam je jedan od najprofitabilnijih i najperspektivnijih segmenata turizma koji se razvijaju na području Hrvatske. Sadašnje stanje može se sagledati prikazivanjem prednosti i nedostataka.

Positivne karakteristike nautičkog turizma Hrvatske čine pretpostavke za daljnji razvoj. Osnovne karakteristike nautičkog turizma Hrvatske jesu⁵:

- povoljan zemljopisni položaj i reljef mora
- dobri nautički uvjeti
- pogodnost plovidbe
- povoljne prirodne odlike
- pravilni demografski razmještaj duž cijele obale
- povoljnosti lokacija za gradnju raznih tipova turističkih luka i drugih nautičko-turističkih kapaciteta
- pomorske i druge ambijentalne vrijednosti
- rekreacijske i sportske mogućnosti
- prometne veze
- povijesni, kulturni i tradicionalni elementi
- društvene organizacije i aktivnosti
- mentalitet ljudi, njihova gostoljubivost itd.

Uz sve navedene prednosti koje nautički turizam ima, javljaju se i neki nedostaci. Da bi uspješno konkurirali na svjetskom nautičkom tržištu te nedostatke treba anulirati, a ako to nije moguće onda ih treba svesti na minimum.

⁵Brčić i Lakoš (2011).

Jadrešić navodi negativne činioce, nedostatke nautičkog turizma i ograničavajuće faktore njegovog razvoja⁶:

- negativne funkcije koje su karakteristične za turizam, a pojavljuju se i isprepliću u nautičkom turizmu, sezonski karakter aktivnosti u nautičkom turizmu, okupacija mora i obale i razne presije, te uzurpacija obala, zagađivanje mora naftom i njenim derivatima, bakteriološka kontaminacija, tj. bakteriološko zagađivanje mora otpadnim vodama i materijama, devastacija bioloških bogatstava mora, zagađivanje mora raznim otpacima i nečistoćama, uništavanje ribljeg i vodenog bogatstva (posebno školjki), bavljenje sportskim i privrednim ribolovom nedopuštenim sredstvima, u zabranjenim zonama, i u nedopušteno vrijeme, smanjena sigurnost ljudskih života na moru, podmorska "istraživanja" i neovlašteno prisvajanje biološkog i arheološkog blaga iz mora, rijeka i jezera nestajanje turističkih oaza mira i tišine devastacija i degradacija krajolika i ambijenta radi izgradnje i korištenja objekata u nautičkom turizmu i "pomicanja" obala, privatizacija obale, okupacija plaža i drugih pomorskih dobara i opasnost koja se tom prilikom javlja od plovnih jedinica (brzih čamaca) "divlje" pristajanje i posljedice koje od toga proizlaze razne druge negativne posljedice koje se pojavljuju pri korištenju mora, sunca, plovidbe (utapanje, brodolomi i sudari na moru, morske bolesti, sunčanice, opekotine, razne traume, razne bolesti i sl.) slabljenje obrambene moći zemlje (lakše "otkrivanje" vojnih tajni i objekata).

6 Jadrešić

Kvalitativna analiza stanja nautičkog turizma Hrvatske

Kako bi se potpunije obuhvatila kvalitativna analiza sadašnjeg stanja nautičkog turizma, potrebno je sagledati karakteristike nautičke turističke potražnje, izvršiti kontinuirano istraživanje obilježja i putovanja boravka nautičara u Hrvatskoj. Kvalitativna analiza provodi se usporedbom podataka dobivenih istraživanjem Instituta za turizam.

Sukladno rezultatima dobivenim istraživanjem Instituta za turizam, stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj, TOMAS Nautika 2012, u nastavku se prikazuju sociodemografski podaci nautičara koji posjećuju Hrvatsku. Tako slijedi tablica koja prikazuje prosječnu dob nautičara u Hrvatskoj.

Tablica 1. Prosječna dob nautičara u Hrvatskoj

| Prosječna dob nautičara | Udio (%) 2004. | Udio (%) 2007. | Udio (%) 2012. |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Do 25 | 2,9 | 3,1 | 4,4 |
| 26 do 35 | 22,7 | 22,4 | 21,9 |
| 36 do 45 | 34,1 | 32,2 | 30,0 |
| 46 do 55 | 22,0 | 25,8 | 23,7 |
| 55 i više | 18,2 | 16,5 | 19,9 |
| UKUPNO | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

IZVOR: Institut za turizam (2012) *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj* [online], Dostupno na: <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf> (25.08.2016.)

U promatranim godinama najveća zastupljenost nautičara je u dobi od 36 do 45 godina (34,1, 32,2, odnosno 30,0%). Najmanja zastupljenost nautičara u sve tri godine je u dobnoj skupini do 25 godina.

U nastavku slijedi tablica koja opisuje vjernost nautičara Hrvatskoj, s obzirom na učestalost dolazaka/plovidbe.

Tablica 2. Učestalost dolazaka/plovidbe nautičara u Hrvatskoj

| Učestalost dolazaka/plovidbe | Udio (%) 2004. | Udio (%) 2007. | Udio (%) 2012. |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Prvi posjet | 10,8 | 9,0 | 10,9 |
| Drugi posjet | 15,4 | 11,4 | 12,9 |
| 3 do 5 posjeta | 32,1 | 30,7 | 26,2 |

IZVOR: Institut za turizam (2012) *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj* [online], Dostupno na: <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf> (25.08.2016.)

Prema podacima iz tablice vidi se da je u promatranim godinama više od 70% nautičara već više od tri puta plovilo u Hrvatskoj. 2012. godine čak 50% među njima Hrvatsku su posjetili preko 6 puta, a 10,9% njih je plovilo prvi puta. Također, može se zaključiti kako u 2012. godini raste udio vjernih nautičara. U sljedećoj tablici slijedi prikaz transportnih sredstva koja su najčešće korištena za dolazak u Hrvatsku, promatrano za segment nautičkog turizma.

Tablica 3. Vrsta prijevoznog sredstva kojim nautičari posjećuju Hrvatsku

| Prijevozno sredstvo | Udio (%) 2004. | Udio (%) 2007. | Udio (%) 2012. |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Automobil | 60,6 | 53,2 | 66,5 |
| Automobil s prikolicom za plovilo | 2,7 | 6,2 | 2,1 |
| Autobus | 0,9 | 0,8 | 0,9 |
| vlak | 0,7 | 0,2 | 0,2 |
| Zrakoplov – charter let | 4,8 | 3,9 | 4,8 |
| Zrakoplov – redoviti | 5,6 | 10,2 | 9,4 |
| Brod, trajekt | 4,1 | 1,7 | 0,4 |
| Plovilo u kojem ispitanik boravi | 20,0 | 23,0 | 15,4 |
| UKUPNO | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

IZVOR: Institut za turizam (2012) *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj* [online], Dostupno na: <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf> (25.08.2016.)

Navedena tablica prikazuje kako najveći broj nautičara Hrvatsku posjećuje automobilom (iako se udio u 2007. smanjio, opet se u 2012. godini povećao).

U nastavku slijedi tablica koja prikazuje broj osoba koje borave na plovilu.

Tablica 4. Broj osoba na plovilu u Hrvatskoj

| Broj osoba na plovilu | Udio 2004. (%) | Udio 2007. (%) | Udio (%) 2012. |
|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 | 0,3 | 0,3 | 1,0 |
| 2 | 24,9 | 14,6 | 21,2 |
| 3 | 14,8 | 11,1 | 11,5 |
| 4 | 24,1 | 24,1 | 26,1 |
| 5 | 14,9 | 15,5 | 12,9 |
| 6 | 10,9 | 16,4 | 13,6 |
| 7 i više | 10,0 | 18,0 | 13,6 |
| UKUPNO | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

IZVOR: Institut za turizam (2012) *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj* [online], Dostupno na: <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf> (25.06.2016.)

Iz tablice je vidljivo kako se u 2004. godini najveći udio odnosio na 2 osobe na plovilu, dok se u ostale dvije godine odnosi na 4 osobe. Najmanji udio u sve tri godine je 1 osoba na plovilu. Sljedeća tablica prikazuje aktivnosti kojima se nautičari bave prilikom putovanja.

Tablica 5. Aktivnosti nautičara tijekom boravka, odnosno plovidbe u Hrvatskoj

| Aktivnosti | Udio (%) 2004. | Udio (%) 2007. | Udio (%) 2012. |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Odlazak u slastičarnice, kafiće | 94,8 | 97,7 | 96,9 |
| Odlazak u restorane | 95,5 | 97,7 | 95,8 |
| Odlazak u kupnju | 88,3 | 94,0 | 94,9 |
| Izleti | 76,1 | 84,4 | 80,4 |
| Šetnje u prirodi | 69,9 | 79,7 | 75,7 |
| Razgledavanje znamenitosti | 66,8 | 79,3 | 73,0 |
| Posjet lokalnim zabavama | 72,2 | 78,2 | 60,5 |
| Ronjenje | 50,9 | 67,9 | 47,2 |
| Sportske aktivnosti na kopnu | 60,5 | 6,5 | 45,4 |
| Posjet koncertima, kazalištu i priredbama | 43,7 | 61,2 | 41,9 |
| Ribolov | 49,7 | 60,5 | 41,3 |
| Ples ili disco | 49,0 | 56,2 | 38,2 |

IZVOR: IZVOR: Institut za turizam (2012) *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj* [online], Dostupno na: <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf> (25.06.2015.)

Promatrajući strukturu može se vidjeti da nautičari najčešće odlaze u kupnju, restorane, te slastičarnice i kafiće.

3.4. Analiza stanja nautičkog turizma Hrvatske

Na području Splitsko-dalmatinske županije djeluje deset luka nautičkog turizma - marine razvrstanih u odgovarajuću kategoriju standarda ovisno o ispunjavanju uvjeta propisanih Pravilnikom za pojedinu kategoriju. Odgovarajuća kategorija ovisi o kvaliteti opreme i uređenja, standardu osnovnih usluga, raznovrsnosti usluga koje se turistima-nautičarima

pružaju u marini, kao i ostalih usluga i sadržaja na raspolaganju turistima-nautičarima u neposrednoj blizini marine, te kvalitete održavanja marine u cjelini. Od ukupno deset luka, pet ih pripada drugoj kategoriji, četiri trećoj kategoriji, a jedna četvrtoj kategoriji. Na području Županije u segmentu nautičkog turizma raspoloživo je ukupno 282 suhih vezova i 1 423 vezova u moru. Nautički turizam ostvaruje oko 3% ukupnog turističkog prometa u HR, a sve brojniji nautičari koji svake godine posjećuju Jadran poznati su kao kvalitetni gosti. Naime, riječ je o visokoobrazovanim gostima, veće platežne moći, koji u Hrvatskoj prosječno borave 14 dana. Nautičari su u 2012. godini tijekom plovidbe/putovanja (ne uključujući izdatke za prijevoz do i od polazne luke) trošili prosječno 100 eura na dan po osobi; prosječni dnevni izdaci čarteraša više su nego dvostruko veći od prosječnih dnevnih izdataka ostalih nautičara (161 euro prema 68 eura) kao odraz, prije svega, izdataka za najam plovila. Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2014. iznosio je 716,6 milijuna kuna, što je 4,4% više u odnosu na 2013. godinu.

Tablica 6. Kategorizirane marine na području SDŽ

| Rb | Marine i kategorija | Broj suhih vezova | Br. vezova u marini |
|----|----------------------------|-------------------|---------------------|
| | Druga kategorija | | |
| 1. | ACI marina Milna | 15 | 185 |
| 2. | ACI marina Trogir | 60 | 180 |
| 3. | ACI marina Vrbovska | 30 | 85 |
| 4. | Marina Baotić, Seget Donji | 90 | 23 |
| 5. | Marina Trogir, Trogir | 57 | 133 |
| | Treća kategorija | | |
| 1. | ACI marina Palmiža | - | 164 |
| 2. | Marina Vlačka, Milna | - | 74 |
| 3. | Tučepi | - | 150 |
| 4. | Lav, Podstrana | - | 74 |
| | Četvrta kategorija | | |
| 1. | ACI marina Split | 30 | 355 |

Izvor: MINT, 2015. godina

Nautička sezona traje od Uskrsa do listopada, a sam je početak godine rezerviran za ulaganja u infrastrukturu, te razna poboljšanja u marinama. Hrvatski Jadran i dalje je najpovoljnija destinacija za nautičare, a najjači aduti su sigurnost plovidbe i čisto more. Najveća investicijska ulaganja na području srednje Dalmacije prisutna su u marinama Trogir i Kaštela. Tako je Marina Trogir, u ovoj prvoj fazi od tri planirane, dobila 133 veza u moru i 80 vezova na kopnu za prosječnu veličinu plovila do 25 metara uz sve popratne sadržaje potrebne nautičarima. Nakon završetka tekuće sezone nastavljaju s radovima, a konačni cilj je biti marina. Prema podacima Hrvatske turističke zajednice u razdoblju od siječnja do listopada 2015. godine u nautičkom turizmu ostvareno je oko 360 tisuća dolazaka domaćih i stranih turista koji su realizirali ukupno 2,46 milijuna noćenja, što je porast od 4% u dolascima i noćenjima. Od toga je bilo oko 24 tisuće domaćih i 336 tisuća stranih turista u nautičkom turizmu, od čega su domaći turisti realizirali 132 tisuća noćenja, a strani oko 2,3 milijuna noćenja. Na području Splitsko-dalmatinske županije zabilježeno je ukupno oko 150 tisuća dolazaka turista i preko milijun registriranih noćenja domaćih i stranih turista, što je apsolutni porast od 12% u dolascima i noćenjima turista, a što ne bilježi niti jedna primorska regija. Ujedno, na području srednje Dalmacije bilježi se najveći broj turista u nautičkom turizmu, sa udjelom od velikih 42 posto u ukupno realiziranom nautičkom prometu. Nautički turizam iz godine u godinu pokazuje sve bolje rezultate, a Hrvatska je sve omiljenija destinacija čarteraša-nautičara iz raznih zemalja, posebice iz Austrije, Slovenije, Njemačke, Poljske, Češke, Mađarske te domaćih gostiju s pet sidara koja će ispunjavati želje i najzahtjevnijih nautičara.

7.Tablica Dolasci i noćenja , nautički turizam po županijama

| Razdoblje | Ukupno | Domaći | Strani | Indeks uk | % |
|----------------------------|----------|---------|----------|-----------|--------|
| Siječanj-listopad 2015. | | | | | |
| Ukupno Jadran dolasci | 36 0517 | 23 919 | 33 6598 | 104 | 100,00 |
| noćenja | 2 466876 | 13 2246 | 233 4630 | 104 | 100,00 |
| Primorsko-gor.žup. dolasci | 9 570 | 682 | 8 888 | 114 | 3,0 |
| noćenja | 61052 | 3438 | 57614 | 112 | 2,0 |
| Ličko-Senjska žup.dolasci | 17 | 5 | 12 | 28 | 0,0 |
| noćenja | 184 | 54 | 130 | 48 | 0,0 |
| Zadarska županija dolasci | 9 5497 | 5 298 | 9 0199 | 103 | 26,0 |
| noćenja | 640 006 | 2 7757 | 61 2888 | 102 | 26,6 |
| Šibensko-kninska dolasci | 7 0338 | 5 279 | 6 5059 | 93 | 20,00 |
| noćenja | 47 7270 | 2 7757 | 44 9513 | 93 | 19,00 |
| Splitsko-Dalmat.dolasci | 150 041 | 1 0618 | 139 423 | 112 | 42,0 |
| noćenja | 1 042539 | 6 0972 | 98 1567 | 112 | 42,00 |
| Istarska županija dolasci | 19 903 | 714 | 1 9189 | 96 | 6,0 |
| noćenja | 139 941 | 4 181 | 135 753 | 97 | 6,0 |
| Dubrovačko-ner.dolasci | 15 151 | 1 323 | 13 828 | 104 | 4,0 |
| noćenja | 105 889 | 8 719 | 9 7165 | 103 | 4,0 |

Izvor:MINT,2015.godine

4.STRATEGIJA RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

4.1.SWOT analiza nautičkog turizma u RH

SWOT analiza nautičkog turizma Republike Hrvatske vrlo je bitna jer kako bi se jednoznačno mogle odrediti smjernice njegova razvoja, potrebno je odrediti karakteristike nautičkog turizma kroz određivanje prednosti i nedostataka istoga. U sljedećoj tablici prikazana je SWOT analiza nautičkog turizma Hrvatske.

| PREDNOSTI | NEDOSTACI |
|--|---|
| Prirodne ljepote, čisto more Razvedena obala Brojni otoci Povoljna klimatska obilježja Prirodne atrakcije Biološka raznolikost Ekološki očuvan krajolik i podmorje Neizgrađenost obale Osobna sigurnost Sigurnost plovidbe Geografski položaj Prometna povezanost Tradicija u turističkoj djelatnosti Gostoljubivosti Kvalificirani kadrovi Nautička infrastruktura | Nedovoljan kapacitet luka nautičkog turizma Nedostatak vezova za veće jahte Sadržaj ponude u marinama i razina usluge Razina tehničke usluge u marinama Izrađena sezonalnost potražnje Sadržaj ponude destinacije i kvaliteta usluga Vrijednost za novac Neodgovarajuće zbrinjavanje otpada Nedovoljna educiranost (širi spektar djelatnosti i struka koje su povezane sa nautičkim turizmom) Nedostatak obrazovnih institucija (da u okvirima nautičkog turizma se ne odnosi samo obrazovanje za pomorstvo i turizam) Neusklađenost zakonskih propisa Administrativne prepreke Neodgovarajuća kategorizacija luka |
| Pomorska tradicija Visokoškolsko obrazovanje za pomorstvo i turizam Mogućnost proširenja postojećih luka i lučica Prostorne mogućnosti za izgradnju novih luka i lučica nautičkog turizma | nautičkog turizma Nepovezanost elemenata sustava Nepostojanje strategije razvoja nautičkog turizma |

| PRILIKE | PRIJETNJE |
|---|--|
| <p>Ulaskom u EU otvorilo se jedinstveno tržište</p> <p>Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa tako i u nautičkom</p> <p>Trendovi u turizmu</p> <p>Hrvatska postaje sve popularnija turistička destinacija</p> <p>Otvaranje novih tržišta</p> <p>Daljnje unapređenje prometne dostupnosti</p> <p>Donošenje razvojne strategije nautičkog turizma</p> <p>Klimatski uvjeti povoljni za značajno proširenje sezone</p> <p>Očekivana stabilnost u regiji</p> <p>Razvoj domaće male brodogradnje</p> <p>Razvoj ekoturizma</p> <p>Porast kvalitete ostale turističke ponude</p> <p>Strana ulaganja</p> | <p>Nekontrolirani razvoj nautičkog turizma zbog nepostojanja strategije ⌚ gubitak atraktivnosti proizvoda</p> <p>Sukobi s drugim korisnicima resursa</p> <p>Zagađenje okoliša</p> <p>Preizgrađenost obale</p> <p>Nedovoljno razvijena svijest o potrebi zaštite okoliša i očuvanje bioraznolikosti</p> <p>Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa</p> <p>Politička nestabilnost regije</p> <p>Terorizam</p> <p>Pojava novih zaraznih bolesti</p> <p>Poremećaji na emitivnim tržištima</p> <p>Neodgovarajuća privatizacija</p> |

IZVOR: Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (2006) *Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske* [online], Dostupno na: <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf> (25.06.2016.)

Kada se temeljitije promotri ovu analizu, tj. analizu prednosti, nedostataka, prilika i prijetnji, za uspješan razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske može se vidjeti da se spomenuto treba temeljiti na postulatima održivosti, ali isto tako i na temeljima osiguranja visoke kvalitete usluga, sve zbog toga kako bi se uspješno moglo naći mjesto među jakim, nautički konkurentskim zemljama na Mediteranu. Broj vezova je u opadanju, a infrastruktura i zakonska regulativa nisu dovoljno razvijene, pa je zbog toga potrebno pristupiti osmišljavanju šireg okvira djelovanja u nautičkom turizmu Hrvatske u europskom kontekstu.

4.2. Akcijski plan za provedbu strategije

Kada je riječ o Republici Hrvatskoj, nautički turizam predstavlja važan faktor ostvarenja konkurentskih prednosti kada je riječ o europskom i svjetskom turizmu, pa mu zato treba posvetiti značajnu pozornost kao i iskoristiti sve pozitivne utjecaje kojima ta vrsta selektivne turističke ponude može pridonijeti unaprjeđenju cjelokupne turističke ponude, kao i ostvarenja konkurentskih prednosti na turističkom tržištu.

Kada se gleda Europski manifest za održivi nautički turizam, obalni i maritimni turizam postao je jedan od glavnih područja rasta turizma, te se drži strategijskim saveznikom društva u isticanju vrijednosti prirodnih i kulturnih resursa obalnih područja . Jedrenje, surfanje, kajakarenje i ostali vodeni sadržaji ovisni su o dobro očuvanom krajoliku i zdravom morskom ekosustavu. Spomenute i slične aktivnosti pridonose ojačavanju turističkih destinacija. Tako se nautički turizam može okarakterizirati kao strategijski važan segment koji prenosi vrijednosti koje povezuju ljude s prirodom i sportom, te ima veoma pozitivan edukacijski utjecaj i na posjetitelje i na lokalnu zajednicu, ali on ostavlja utjecaj i na okoliš, te se mora razvijati uz pridržavanje postulata održivog razvoja.

Nužno je, stoga, poduzeti aktivnosti koje se odnose na očuvanje prirodnih vrijednosti teritorija i funkcionalnosti obalnog ekosustava, na doprinos održavanju jedinstvenosti prirodnih zaštićenih područja i očuvanja ugroženih vrsta primjenom dobre prakse očuvanja okoliša prilikom nautičkih aktivnosti, na redukciju potrošnje prirodnih resursa, te adekvatno upravljanje otpadom i štetnim emisijama u zemlju, vodu i zrak tijekom obavljanja nautičkih aktivnosti, na korištenje nautičkih aktivnosti kao vozila za prenošenje pozitivnih vrijednosti i promociju edukacije, zdravih sportskih navika i ekološke osviještenosti, na inovacije u marketingu proizvoda i usluga koje će izdvajati po okolišnim atributima, usmjeravajući građane prema rekreacijskim aktivnostima koje su prijateljski prema okolišu i koje potiču njihovu obavezu na očuvanje okoliša, te na promoviranje postojanja adekvatnog okvira kao podrške inovacijama u turizmu, na način da se stvaraju poticaji za tvrtke koje nude održive nautičke aktivnosti.

5. OBILJEŽJA DOSADAŠNJEG RAZVITKA I STANJE PONUDE SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE

Splitsko-dalmatinska županija prostorno je najveća županija Hrvatske - ukupne površine 14 045 km² (od toga kopno 4 572 km²). Nalazi se u središnjem dijelu južne Hrvatske na prostoru povijesne pokrajine Dalmacije. Na sjeveru se proteže od Vrlike na jugu, do otoka Visa, pa do najudaljenijeg hrvatskog otoka Palagruže, na zapadu do Marine, a na istoku do Vrgorca odnosno Gradaca.

5.1. Prostorno-ambijentalni potencijali Splitsko-dalmatinske županije

Županija Splitsko-dalmatinska zauzima površinu od 14 045 km², od toga na kopneni dio otpada 4 572 km² (32,5%), a na morski dio 9 473 km² (67,5%). Na navedenom teritoriju živi 455 242 stanovnika, od čega u priobalju 67%, otocima 7%, a u zaobalju 26%. Obuhvaća 368 naselja ustrojenih u 16 gradova i 39 općine. Dominantnu ulogu u Splitsko-dalmatinskoj županiji zauzima grad Split (188.694 st.) koji je središte županije. Split je grad s poznatim povijesnim nasljeđem u svojem središtu i u bližoj okolini. Grad je sa značajem najveće hrvatske putničke luke. U Splitu su smještene brojne obrazovne, kulturne, zdravstvene, upravne i sportske funkcije. Razvijeni su gospodarstvo i servisi. Gradovi uz obalu sa središnjim funkcijama su Trogir (12.995 st.), Kaštela (34.103 st.), Omiš (15.472 st.) i Makarska (13.716 st.). Gradovi sa središnjim funkcijama na otocima su Supetar (3.889 st.), Hvar (41.38 st.), Stari Grad (2.817 st.), te Vis (1.960 st.) i Komiza (1.677 st.).

5.1.1. Prometna povezanost

Obalni prostor Splitsko-dalmatinske županije, kao najnaseljeniji i najrazvijeniji dio Dalmacije, imao je uvijek značajnu prometnu ulogu u ovom dijelu Jadrana. Ovdje je sjecište prometnih koridora usporednih s obalnom crtom i onih koji okomito na njih dolaze iz zaobalja (susjedna BiH) te se nastavljaju u smjeru otoka i dijelom produžuju preko Jadrana.

- Ceste

Dolaskom suvremene jadranske autoceste u neposredno zaleđe grada Splita, ovaj dio Dalmacije značajno se prometno približio ostalim dijelovima Hrvatske. Time se stara Jadranska turistička cesta uvelike oslobodila tranzitnog prometa i dobiva novu ulogu u kvalitetnijem povezivanju uskog obalnog prostora. Za sada je još uvijek ostao teže dostupan prostor Makarskog primorja, no to se bitno izmijenilo završetkom dijela autoceste od Dugopolja do Šestanovca. Cestovna mreža na većim otocima relativno je zadovoljavajuća.

- Promet morem

Luka Split je naša najveća putnička luka i od državnog je značaja. Ona je ishodište plovnih putova južnog dijela Jadrana. Posebno je intenzivan promet brodovima/trajektima s većim otocima ovog dijela Dalmacije. Luke županijskog značaja na otocima su Supetar (Brač), Stari Grad, Hvar i Sućuraj (Hvar), Vis te na kopnu Drvenik.

- Zračni promet

Zračna luka Split (u Kaštelima) je više kategorije i ima najintenzivniji zračni promet na našoj obali Jadrana. Na otoku Braču je zračna luka niže kategorije, a nekategorizirana zračna luka je na otoku Hvaru.

- Željeznica

Željeznička pruga se iz kopnenog područja spušta prema Trogiru i prolazi uz Kaštela te završava željezničkom postajom na obali u središtu grada Splita.

5.1.2. Pregled postojećih ljudskih aktivnosti

Najznačajnije gospodarske grane čine turizam, vanjsko-trgovinska razmjena, poljoprivreda te pomorsko-prometna djelatnost. Na otocima od gospodarskih djelatnosti prevladavaju turizam i ugostiteljstvo, a manje poljoprivreda i ribarstvo.

5.1.3. Opće karakteristike područja

Prema prirodno-fizičkim osobinama i stupnju razvitka razlikuju se tri osnovne cjeline: zaobalje, priobalje i otočno područje.

Zaobalje zauzima prostor kontinentalnog dijela županije, a ispresijecano je planinama koje se pružaju paralelno s obalom. Kraj karakterizira veliko prostranstvo te kontinentalne osobine tla, klime i reljefa s rijetkom naseljenošću.

Priobalje čini uski rubni pojas uz more koji omeđuje priobalne planine Svilaju, Kozjak, Mosor, Biokovo s prosječnom širinom pojasa od oko 5 km. To je područje visoko urbanizirano, gušće naseljeno i ekonomski razvijeno u odnosu na zaobalje. Otočno područje sastoji se od 74 otoka i 57 hridi i grebena. Otoci su slabo nastanjeni, ekonomski su razvijeniji od zaobalja, međutim zbog različitih prilika imali su trajnu emigraciju stanovnika. Veličinom i naseljenošću izdvajaju se četiri otoka: Šolta, Brač, Hvar i Vis, a još šest otoka je naseljeno: Veli Drvenik, Mali Drvenik, Sv. Klement, Šćedro, Biševo i Sv. Andrija. Otoci su karakterizirani izrazitom mediteranskom klimom i blagim reljefom.

Tablica 8. Prostorna obilježja većih otoka županije

| OTOK | POVRŠINA Km | DUŽINA obale | Koeficijent razvedenosti |
|--------------|--------------------|---------------------|---------------------------------|
| ŠOLTA | 59,98 | 73,1 | 2,69 |
| BRAČ | 394,57 | 175,1 | 2,49 |
| HVAR | 299,66 | 254,2 | 4,14 |
| VIS | 90,26 | 76,6 | 2,88 |

Izvor: Obrada autora prema podacima Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske za 2010. g.

Splitsko-dalmatinskom županijom geomorfološki dominira krševit i vapnenački sastav terena, s brojnim kraškim formama od kojih su najvažnija kraška polja (Cetinsko, Hrvatačko, Sinjsko, Mučko-postinjsko, Konjsko, Dugopoljsko, Dicmansko i Imotsko polje, Rastok i Vrgoračko jezero). U pogledu hidrogeografije i vodnih resursa, u zaobalnom dijelu se ističu kraška polja kao slivna područja, iz kojih se voda drenira podzemnim tokovima. Na obali, osim površinskih vodnih tokova (rijeke Cetina, Jadro i Žrnovnica) postoje veći dotoci

podzemnih voda iz kraškog zaleđa (npr. Ponotnica Vrlike i Matice u Imotskom, odnosno Vrgoračkom polju).

Splitsko-dalmatinska županija nalazi se u zoni jadranskog tipa mediteranske klime čije su osnovne osobine suha i vruća ljeta te blage i vlažne zime. Krećući se od otočnog preko obalnog do zaobalnog područja, srednje godišnje temperature opadaju, a povećava se ukupna količina oborina. Klima otočnog područja je topla s obiljem sunca i temperaturama koje rijetko padaju ispod nule te sa malo oborina, za razliku od klime zagorskog područja gdje temperature tijekom jesenskih i zimskih mjeseci često padaju ispod nule, a prisutna je i veća količina oborina. Klima priobalja je karakterizirana maksimalnim oborinama u hladno doba godine te vrućim, suhim i izrazito vedrim ljetom. Temperatura najhladnijeg mjeseca se kreće između -3°C i $+18^{\circ}\text{C}$, dok je srednja temperatura najtoplijeg mjeseca veća od 22°C .

Tablica 9. Srednje vrijednosti osnovnih pokazatelja za klimu

| Lokacija | Temperatura(0°C) | Oborine mm | Ljeto | Zima |
|----------|------------------------------------|------------|-------|-------|
| Split | 25,7 | 7,9 | 32,5 | 146,1 |
| Makarska | 25,6 | 9,4 | 38,4 | 201,5 |
| Hvar | 25 | 8,9 | 25 | 142 |
| Komiža | 24,8 | 9,3 | 17,1 | 138,5 |

Izvor: Obrada autora prema podacima Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske za 2010. g. vrijednosti osnovnih pokazatelja za klimu

5.1.4. Posebna zaštita dijelova prirode u SDŽ

Ono što predstavlja izuzetnu komparativnu prednost Splitsko-dalmatinske županije, te ima apsolutni potencijal temeljnoga resursa za daljnji razvoj jest bogatstvo prirode, odnosno biološke i krajobrazne raznolikosti. Budućnost je u očuvanju postojećih prirodnih vrijednosti i njihovom korištenju kao resursa (primjerice održivog ekološkog turizma ili ekološke poljoprivrede). Na području Splitsko-dalmatinske županije zaštićeno je sveukupno 47 lokaliteta posebnih prirodnih vrijednosti .

5.2. Raspoloživa nautička infrastruktura na području SDŽ

Splitsko-dalmatinska županija ima dugu pomorsku tradiciju i stoga ne čudi činjenica da upravo pomorski promet, te lučko gospodarstvo predstavljaju pomorskog i gospodarskog razvitka cijele županije pa i Republike Hrvatske. Uslijed promijenjene geopolitičke situacije, rata, procesa tranzicije, došlo je do znatne recesije ove značajne gospodarske grane. No, ponovno oživljavanje gospodarskih aktivnosti u spomenutoj grani rezultiralo je kontinuiranim porastom prometa brodova, putnika i tereta. Što se same pomorske infrastrukture tiče, lučka infrastruktura županije sastoji se od: tri trgovačko-industrijske luke (2 županijskog i 1 državnog značaja), 11 luka nautičkog turizma (8 županijskog i 3 državnog značaja), 51 luka otvorene za javni promet (44 lokalnog, 6 županijskog i 1 međunarodnog značaja), 49 športsko-rekreativnih luka (županijskog značaja), 8 pristaništa (5 županijskog i 3 državnog značaja), 4 brodogradilišta (2 županijskog i 2 državnog značaja) i 1 servisne baze.

Splitska luka je jedna od najvećih hrvatskih luka, a dijeli se na putničku (Gradska luka) i teretnu (Sjeverna luka). Gradska luka Split se suočava s nedostatkom parkirališnog prostora za automobile i privezišta za mega jahte, kao i veza za prihvat cruisera, dok se Sjeverna luka suočava s problemom nepostojanja, manjka i/ili zastarjelosti postojeće lučke suprastrukture. Trajektne luke na glavnim prometnim pravcima uglavnom 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. Sa godišnjim prometom od preko 4 421 568 putnika i 654 944 vozila, splitska luka je treća luka na Mediteranu (poslije Napulja i Pireja). Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u 2013.godini luka Split sudjelovala je s 30% udjela u prometu brodova u Republici Hrvatskoj, te je u 2013. ostvarila porast u odnosu na 2012. godinu. U prometu tereta, luka Split sudjelovala je s 20%, te je u odnosu na 2012.godinu u 2013. ostvarila blagi porast. U ukupnom prometu putnika, u 2013.godini luka Split sudjelovala je s 50%. U odnosu na 2012.godinu ostvarila je porast broja putnika za 4%.

5.2.1. Prostorno planiranje na području SDŽ

Prostorno planiranje u užem smislu podrazumijeva izradu urbanističkih planova za izgradnju novih ili uređenje postojećih objekata na nekom prostoru. U širem smislu to je znanstvena disciplina čiji je predmet istraživanje, uređenje i oblikovanje prostora u svim njegovim

elementima. Planiranje i uređenje prostora je pretpostavka za postizanje boljeg razmještaja gospodarskih funkcija u prostoru, zaštitu i unaprjeđenje prirodnih i od čovjeka stvorenih vrijednosti, te optimalan razmještaj objekata namijenjenih pojedinim djelatnostima, pa tako i u lučkom gospodarstvu. Planovi prostornog uređenja se temelje na planovima društveno-ekonomskog razvoja, tako i na prirodnim, povijesnim i demografskim karakteristikama prostora. U tu svrhu prikupljaju se podatci na terenu. Kao podloga mogu poslužiti: pomorske karte, postojeći planovi društvenoekonomskog razvoja, geografske karte, prostorni planovi, geodetski planovi, snimci iz zraka, panoramski snimci, statistički podatci o kretanju i boravku sportsko-rekreacijskih brodova u prethodnom periodu, podatci i informacije lokalnih organa o dosadašnjim inicijativama na projektima i izgradnji pomorske infrastrukture.

U sklopu Planova RH definirani su režimi korištenja prostora:

- kapacitet nautičkih centara za komercijalne vezove ograničava se najviše do 1.000 vezova, dok se najmanji kapacitet određuje sa 200 vezova.
- broj vezova nautičkih luka određuje se ovisno o namjeni površine akvatorija, pri čemu će se luke nautičkog turizma s manje od 100 vezova smatrati poput luka u svjetskim ekskluzivnim nautičkim centrima u kojima nautičari traže vrhunsku kvalitetu usluga. Planiranje luka nautičkog turizma na Sjevernom Jadranu potrebno je usmjeriti upravo prema izgradnji takvih smještajnih kapaciteta. Minimalni kapacitet određuje granicu od koje zavisi djelotvorna uporaba komunalnih i tehničko–sanitarnih objekata i uređaja. S druge strane, optimalni kapacitet označava granicu iznad koje se ne bi smjelo ići zbog ekonomskih, funkcionalnih i ekoloških razloga. Broj objekata u lukama nautičkog turizma i njihova kapacitiranost odražava optimalnu granicu funkcionalnosti – uvjete u kojima je mjesna infrastruktura sposobna zadovoljiti potrebe. Pri tome su selektivni oblici turizma, kao što je i nautički turizam, najprihvatljiviji oblici turizma zbog svoje kompatibilnosti s prirodnim značajkama i mogućnostima koje pridonose optimalnom korištenju turističkih posebnosti tržišta. Prostornim planovima Splitsko-dalmatinske županije utvrđeni su prioriteti i preporuke za određivanje standarda u izgradnji cjelokupne infrastrukture, pa tako i pomorske. Navedeno se temelji na Prostornom planu RH iz 1989. godine, te strategiji Prostornog uređenja, a sukladno Zakonu o prostornom uređenju RH (NN 30/94). U planovima razvoja luka nautičkog turizma Splitsko-dalmatinske županije utvrđena su ograničenja s obzirom na kapacitet marina za komercijalne vezove. Utvrđen je maksimalni kapacitet od 1.000 vezova, odnosno minimalni kapacitet od 200 vezova. Za komunalne vezove ograničenja nisu utvrđena kao ni za sportska društva, odnosno sportske lučice. Prema posljednjim Izmjenama i dopunama

Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije (2013.), na području Splitsko-dalmatinske županije određene su sljedeće lokacije luka nautičkog turizma-marine:

KAPACITET

Postojeće 2.134 vezova

Planirano 8.064 vezova

Ukupno: 10.198 vezova

5.3. Marine

Jedan od najvećih nedostataka nautičkog turizma u Hrvatskoj je nedovoljan broj vezova za nautičare. Potražnja je veća od ponude, uključujući potražnju za stalnim vezom, ali i tranzitnim vezom u sezoni. Pri tomu je posebno istaknuta potražnja za vezovima za dulja i veća plovila, što je sukladno i svjetskim trendovima i trendovima u nautičkom turizmu zabilježenim na Mediteranu. Kada su nautički kapaciteti u pitanju, posebice kapaciteti u marinama, Splitsko-dalmatinska županija raspolaže sa ukupno 11 marina (prema podacima DZS za 2014. godinu). Lokacije spomenutih marina su sljedeće: Agana, Zirona, Trogir, Kaštela, Split, Maslinica, Podstrana (Lav), Milna, Vlačka, Vrboska, Palmižana. Ukupan kapacitet za smještaj plovila u SDŽ je 2 134 vezova. Sukladno prostornim planovima obalnih županija, prostornih mogućnosti za izgradnju novih luka nautičkog turizma ima, ipak izgradnji novih kapaciteta treba pristupiti vrlo pažljivo, imajući u vidu prvenstveno zaštitu prirodnih resursa kao glavne prednosti hrvatskog nautičkog turizma.

Prema postojećem Prostornom planu SDŽ, planirana je izgradnja ukupno 8 064 novih vezova, dok je *Strategijom razvitka nautičkog turizma* predložena izgradnja ukupno 1 750 novih vezova (1 250 u marinama i 500 u lučicama). Novi kapaciteti u marinama i nove marine u Splitsko-dalmatinskoj županiji trebali bi se graditi isključivo u naseljenim mjestima, tamo gdje već postoji potrebna komunalna i prometna infrastruktura ili u područjima koja su već devastirana, pa bi izgradnja marina oplemenila devastirani prostor.

5.4. Planirane lokacije marina

Tablica 10. Planirane luke nautičkog turizma (marine), prema postojećem Prostornom planu SDŽ

| OPĆINA | NASELJE | NAZIV | PLANIRANI KAPACITET |
|----------------|-------------------|----------------------|----------------------------|
| Kaštela | K. Sućurac | Adriavinil | 400 |
| Split | Split | Žnjan | 400 |
| Split | Split | Poljud | 250 |
| Split | Split | Spinut | 150 |
| Vis | Vis | Parja-Rogačia | 250 |
| Sućuraj | Sućuraj | Sućuraj | 250 |
| Supetar | Supetar | Stari poral | 150 |
| Supetar | Mirca | Mirca | 190 |
| Omiš | Omiš | Ribnjak | 195 |
| Seget | Seget Donji | Barbarinac | 198 |
| Hvar | Hvar | Križna Luka | 250 |
| Hvar | V.Garška | V.Garška | 100 |
| Hvar | Sv. Nedilja | Sv.Nedilja | 130 |
| Hvar | Hvar | Gradska Luka | 190 |
| Šolta | Gornje selo | Uvala likva | 160 |
| Šolta | Maslinica | Maslinica | 50 |
| Šolta | Maslinica | Šešula | 80 |
| Šolta | Nečujam | Nečujam | 180 |
| Selca | Sumartin | Žagan Dolac | 150 |
| Nerežišća | Smrka | Smrka | 150 |
| Omiš | Omiš | Gama | 200 |
| Dugi rat | Dugi rat | Dalmacija | 350 |
| Trogir | Drvenik | Veliki Zirona | 130 |
| Marina | Vinišća | Vela borovina | 110 |
| Jelsa | Jelsa | Jelsa | 180 |
| Trogir | Trogir | Brodotrogir | 100 |
| Trogir | Arbanija | Arbanija | 200 |

| | | | |
|------------|--------------|-------------|-----|
| Podgora | Živogožća | Blato | 80 |
| Okrug | Okrug gornji | Racetinovac | 50 |
| Tučepi | Tučepi | Tučepi | 80 |
| Srari Grad | Stari Grad | Stari Grad | 190 |
| Baška Voda | Baška Voda | Baška Voda | 150 |
| Baška Voda | Promajna | Promajna | 130 |
| Bol | Bol | Račići | 180 |
| Solin | Solin | Ušće | 130 |
| Komiža | Komiža | Komiža | 190 |
| Podstrana | Podstrana | Lav | 99 |

5.5. Utjecaj marina na okoliš

Marine mogu imati pozitivan, ali i negativan utjecaj na okoliš. Pojam obale usko je vezan s pojmom marine. Gusto naseljene obale postale su najeksploatiraniji svjetski prostor, a obalna područja i zaštita njihova osjetljivog prirodnog i kulturnog naslijeđa prioritet su zaštite od strane vlasti svih zemalja na čijem se teritoriju one nalaze. Njihova degradacija prelazi nacionalne granice kad je riječ o onečišćenju, smanjenju biološke raznolikosti i transformaciji krajobraza.

Očuvanje kvalitete okoliša, uz racionalno korištenje prirodnih resursa iz ovog razloga predstavlja jedan od najaktualnijih problema daljnjeg tehnološkog, odnosno gospodarskog razvoja svake zemlje. Porast nautičkog turizma, osim pozitivnih, donio je i brojne negativne pojave poput povećanja opterećenja morskog okoliša i obalnog područja kao i nezbrinjavanje otpada i otpadnih voda, te utjecaj kemikalija na morski ekosustav, ali i devastiranje prirodnih resursa. Hrvatska još uvijek nema standarde zaštite okoliša u marinama, osim u zaštićenim dijelovima mora, a očuvano more je ključni nautički potencijal Hrvatske te treba isključiti samo ekonomski interes kako ne bi umanjili vrijednost resursa. Stoga je ekološka strategija u turističkom poslovanju ovakvog tipa vrlo bitna. S razvojem nautičkih luka, razvijaju se i njihova zaleđa, pa sve to također ima i velikog utjecaja na pozitivan gospodarski razvoj destinacije u cjelini.

5.6..Upravljanje marinama i razvoj nautičkog turizma

Za nautički turizam važna je Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske koja Hrvatsku dijeli na četiri cjeline, a one se odnose na Kvarnersko-istarsku regiju s arhipelagom, sjeverozapadnu Dalmatinsku makroregiju s primorskom padinom Velebita i arhipelagom, centralnu Dalmatinsku makroregiju s arhipelagom, te jugoistočnu dalmatinsku makroregiju s arhipelagom. Osim navedenog, važna je i podjela jadranskog prostora i to na priobalje i otoke.

Otoci se dalje grupiraju longitudinalno na otočne skupine prvog i drugog reda i na pučinske otoke, tj. na male, srednje i velike otoke. Strategija prostornog uređenja Hrvatske u dijelu koji govori o razvoju luka nautičkog turizma prepoznaje vrijednosti prirodnih resursa u Republici Hrvatskoj na način da se ukazuje na potrebu uravnoteženog razvoja i gospodarenja obalnim i morskim prostorom. Ravnomjeran smještaj luka nautičkog turizma svakako omogućava učinkoviti razvoj hrvatskog dijela Jadrana i umanjuje razlike među regijama. Iz tog razloga, politikom i strategijom razvoja treba putem prostornih planova regulirati razvoj na regionalnoj i lokalnoj razini.

6.ZAKLJUČAK

Zbivanja na svjetskom turističkom tržištu upućuju na zaključak da se Hrvatska turistički brzo razvija i postaje sve poželjnija turistička destinacija. Njen daljnji turistički razvitak doći će do punog izražaja ako se nametne na turističkom tržištu kao nova i nadasve prepoznatljiva turistička marka. Nautički turizam izrazito je mobilnog karaktera i vezan je uz jedan oblik sportske rekreacije na plovilu, ali vrlo je bitna i njegova stacionarna komponenta koja predstavlja jedan od najvažnijih čimbenika u razvoju i unaprjeđenju nautičkog turizma. Stacionarnu komponentu čine primarni receptivni kapaciteti i dopunski kapaciteti. Što se tiče razvoja svjetskog turizma, ovdje još uvijek prednjači Europa koja se, bez obzira na svoju poziciju još uvijek susreće s izazovima poput usklađivanja napretka turizma s ljudskim napretkom i sl. Isto je stanje kada je riječ o razvoju nautičkog turizma.

Jedan od ključnih izazova je sporiji trend razvoja, pa je od ključne važnosti osmisliti razvojne smjernice i strateške programe kako bi se prevladali različiti utjecaji kriza i vanjskih šokova, te se omogućilo kreiranje kvalitetnog proizvoda nautičkog turizma. Nautički turizam dijeli se na luke nautičkog turizma, charter, te cruising. Takva je podjela podređena osnovnom makrostrateškom modelu i prirodnim činiteljima razvitka.

Kada je riječ o Hrvatskoj, treba reći da hrvatska obala ima brojne pogodnosti za razvoj, a to potiče nautičare da posjećuju naše područje. Nautički turizam na hrvatskoj obali ima međunarodni karakter, za razliku od Španjolske ili Italije gdje ima nacionalna obilježja. Kod praćenja razvoja nautičkog turizma treba imati na umu činjenicu da je Hrvatska dio Mediterana, te da se razvoj treba tome prilagoditi, a to znači i praćenje od strane državnih struktura. Analizirajući turističku potražnju, tj. dolazak vrste plovila, segmentaciju nautičke potrošnje, nautički promet, te karakteristike nautičara, vidi se da razvoj nautičkog turizma što se Hrvatske tiče, ide u pozitivnom smjeru.

Od izgradnje prvih marina poput Punta, Betine ili onih u Istri, razvoj nautičkog turizma uhvatio je zamah i potrebna je daljnja potpora kako bi se on i nastavio. U tome veliku ulogu igra strategija prostornog razvoja Hrvatske koja Hrvatsku dijeli na četiri cjeline. U skladu s njima planira se i razvoj nautičkog turizma. Kako su obale najeksploatiraniji svjetski prostor, treba jako paziti kada je riječ o rekonstrukciji ili izgradnji novih marina kako bi se izbjegli negativni utjecaji na okoliš poput zagađenja, smanjenja biološke raznolikosti i sl.

Kod planiranja razvoja vrlo je bitna i SWOT analiza koja služi kao pomoć pri jednoznačnom određivanju smjernica razvoja. Slabosti, snage, prilike i prijetnje određuju karakteristike

nautičkog turizma. Ovakav bi postupak Hrvatskoj olakšao pronalazak vlastitog mjesta među nautički jakim zemljama na Mediteranu. Osim navedenog, potrebno je analizirati i kvalitativna i kvantitativna obilježja turizma i na temelju toga poduzeti promjene koje se odnose na anuliranje nedostataka, inovativan pristup, usklađivanje poslovanja s najsuvremenijim svjetskim standardima i slično.

Na kraju se može zaključiti da je Hrvatska pomorska zemlja s dugom poviješću i tradicijom u pomorstvu i turizmu koja posebice treba očuvati sve svoje prirodne ljepote, kao što je Jadransko more koje i jest glavni motiv dolaska inozemnih nautičara, uz uspostavu adekvatne i kvalitetne usluge za nautičke turiste uz održivi razvoj.

7. LITERATURA

1. Alkier, R. et al. (2015). Promocija kao faktor ojačanja konkurentske pozicije nautičkog turizma Republike hrvatske na turističkom tržištu. *Pomorski zbornik*, 49 (50), str. 239-264.
2. Brčić, A., Radić Lakoš, T. (2010). Razvoj nautičkog turizma u RH uz primjer Šibensko-kninske županije, *Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku* 6 (1-2), str. 1-15.
3. Dogan, K. i Mršić, T. (2013). Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. *Pomorski zbornik*, 47-48, str. 73-85.
4. Dulčić, A. (2002). *Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma*. Split: Ekokon.
5. Dundović, Č. et al. (2015). Prilog istraživanju postojećeg stanja i tendencije razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. *Pomorski zbornik*, 49-50, str. 207-224.
6. Favro, S. i Kovačić, M. (2010). *Nautički turizam i luke nautičkog turizma*. Split: Ogranak Matice hrvatske.
7. Kovačić, M. et al. (2006). Mogućnosti i ograničenja prostornoga i tehničko- tehnološkoga razvoja luka nautičkoga turizma. *Naše more*, 53 (1-2), str. 54-62.
8. Kovačić, M. i Luković, T. (2007). Prostorne značajke planiranja i izgradnje luka nautičkog turizma. *Geoadria*, 12 (2), str. 131-147.
9. Luković, T. (2007). Nautički turizam-definicije i dileme. *Naše more*, 54 (1-2), str. 22- 31.
10. Luković, T. (2007). Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje. *Ekonomski pregled*, 58 (11), str. 689-708.
11. Luković, T. et al. (2002). *Nautički turizam europskog dijela Mediterana*. Split: Pan Europska Unija.
12. Zelenika, R. i Vidučić, V. (2007) Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015. *Ekonomski pregled*, 58 (9-10), str. 522-544.

Izvori na Internetu:

1. Državni zavod za statistiku (2015): *Statistički ljetopis* [online], Dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2013/sljh2013.pdf (28.06.2015.)
2. Institut za turizam (2012) *Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj* [online], Dostupno na: <http://www.iztg.hr/UserFiles/Pdf/novosti/2012-Tomas-nautika-JAHTING.pdf> (25.06.2015.)
3. Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (2006) *Studija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske* [online], Dostupno na: <http://www.mppi.hr/userdocsimages/2008/SRNTH-velikaPROSINAC.pdf> (25.06.2015.)
4. Ministarstvo turizma RH (2015): *Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2015* [online], Dostupno na: <http://www.mint.hr/UserDocsImages/140317-dzs-Nautickiturizam013.pdf> (28.06.2015.)

POPIS TABLICA

| | |
|---|--------|
| Tablica 1. Prosječna dob nautičara u Hrvatskoj..... | str.14 |
| Tablica 2. Učestalost dolazaka/plovidbe nautičara u Hrvatskoj..... | str.15 |
| Tablica 3. Vrsta prijevoznog sredstva kojim nautičari posjećuju Hrvatsku..... | str.15 |
| Tablica 4. Broj osoba na plovilu u Hrvatskoj..... | str.16 |
| Tablica 5. Aktivnosti nautičara tijekom boravka, odnosno plovidbe u Hrvatskoj..... | str.17 |
| Tablica 6. Kategorizirane marine na području SDŽ..... | str.18 |
| Tablica 7. Dolasci, noćenja, nautički turizam po županijama..... | str.20 |
| Tablica 8. Prostorna obilježja većih otoka županije..... | str.23 |
| Tablica 9. Srednje vrijednosti osnovnih pokazatelja za klimu..... | str.24 |
| Tablica 10. Planirane luke nautičkog turizma prema postojećem Prostornom planu..... | str.31 |

POPIS SLIKA

| | |
|--|--------|
| Slika1. Postojeće lokacije nautičkih luka u Splitsko- dalmatinskoj županiji..... | str.24 |
|--|--------|

