

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET**

ZAVRŠNI RAD

**RAZVOJ I STANJE NAUTIČKOG TURIZMA U
ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI**

Mentor:

doc. dr. sc. Ljudevit Pranić

Student:

Mihovil Kolovrat

1153145

Split, rujan, 2018.

SADRŽAJ

1. UVOD	3
1.1. Definiranje problema	3
1.2. Cilj rada	3
1.3. Metoda rada	3
1.4. Sastav rada	4
2. POJMOVNO ODREĐENJE NAUTIČKOG TURIZMA	5
2.1. Stručno i zakonsko određenje	5
2.2. Djelatnosti i podjela nautičkog turizma	7
2.3. Marketing splet nautičkog turizma	11
3. OBILJEŽJA ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE	12
3.1. Prostorna obilježja	12
3.2. Klima	14
3.3. Prometna povezanost	15
3.4. Prirodna i kulturna baština	16
4. NAUTIČKI TURIZAM U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI	19
4.1. Nautički turizam Republike Hrvatske	19
4.1.1. Razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske	19
4.1.2. Obilježja hrvatskog Jadrana	20
4.1.3. Utjecaj nautičkog turizma na gospodarstvo Hrvatske	21
4.2. Kapaciteti i pokazatelji nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji	22
4.3. Marine Šibensko-kninske županije	25
4.3.1. Marina Frapa	27
4.3.2. D-Marin Mandalina	28
4.3.3. Marina Kremik	29
4.3.4. Marina Hramina	30

4.3.5. Marina Tribunj	31
4.3.6. ACI Marina Jezera	32
4.4. Budućnost kapaciteta nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji.....	33
4.5. Kružna putovanja	34
4.6. Čarter tvrtke	35
5. ZAKLJUČAK.....	36
6. SAŽETAK.....	37
LITERATURA	38
PRILOZI	40

1. UVOD

1.1. Definiranje problema

Nautički turizam u Hrvatskoj je u posljednjih 20 godina doživio veliki napredak u razvoju. Ovaj oblik turizma predstavlja kretanje turista-nautičara u plovilima različitih vrsta te pristajanje u marine i ostale luke nautičkog turizma. Zahvaljujući izuzetnim prirodnim ljepotama i položaju naspram europskih emitivnih tržištima, mogućnosti njegovog razvoja u Hrvatskoj su mnogobrojne. Razvoj je isključivo povezan s izgradnjom novih i obnovom postojećih, zastarjelih luka nautičkog turizma. Povećana potražnja za vezovima ukazuje na potrebu za boljim i kvalitetnijim uslugama koje one pružaju na svojim prostorima.

Šibensko-kninska županija predstavlja dio nautičke ponude Republike Hrvatske sa svojom visokom kvalitetom nautičkih usluga. Krasi je jedna od najrazvedenijih obala na Jadranu, a nautičarska tradicija na tim prostorima postoji već dugi niz godina. Unatoč određenim vidljivim razvojnim pomacima u nautičkom turizmu, mogućnosti daljnjeg razvoja ove vrste turizma i dalje su većim dijelom neistražene. Postavlja se pitanje kako postići potencijal županije u smislu nautičkog turizma i stvoriti od nje vrhunsko nautičko odredište kakvo zaslužuje biti.

1.2. Cilj rada

Cilj rada polazi od utvrđivanja i prikaza trenutnog stanja ponude i kapaciteta različitih oblika nautičkog turizma na prostoru Šibensko-kninske županije. Osim toga, prikazat će se konkurentske prednosti i turistički resursi županije te okolnosti u kojima nautički turizam može ostvariti daljnje razvojne mogućnosti.

1.3. Metoda rada

Osnova ovog završnog rada je prikupljanje sekundarnih podataka iz stručne literature nautičkog turizma, internet članaka i drugih službenih, državnih i županijskih izvora. Prikupljeni podaci su prikazani i objašnjeni metodom analize i opisnom metodom. Metoda analize je postupak raščlanjivanja složenih pojmova, sudova i zaključaka na njihove

jednostavnije sastavne dijelove i elemente. Opisna metoda je postupak jednostavnog opisivanja ili očitavanja činjenica, procesa i predmeta u prirodi i društvu.

1.4. Sastav rada

Rad je podijeljen u pet cjelina, uključujući uvod i zaključak. U uvodnom dijelu definirat će se problem kojeg rad istražuje, ciljevi rada te korištene metode istraživanja. Drugi dio će se usredotočiti na strukovno i zakonsko određenje turizma, nautički turizam kao jednog od njegovih pojava oblika te na glavne pojmove i subjekte u nautičkom turizmu. Treća cjelina će predstaviti osnovna obilježja Šibensko-kninske županije, a to su prostorna obilježja, klimatski uvjeti, prometna povezanost i prirodna i kulturna baština.

Četvrti i najopširniji dio će se usredotočiti na nautički turizam same županije. Prvo će se prikazati kratka povijest razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske, osnovna obilježja hrvatskog Jadrana i utjecaj nautičkog turizma na gospodarstvo. Potom slijedi pregled kapaciteta i pokazatelja poslovanja nautičkih luka u županiji te prikaz ponude usluga odabranih šest marina. Posljednja poglavlja ove cjeline obuhvaćaju budućnost nautičkih luka u županiji, turizam kružnih putovanja u Šibeniku i djelovanje čarter tvrtki. U posljednjoj cjelini izložit će se zaključci i spoznaje vezani uz problem rada.

2. POJMOVNO ODREĐENJE NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Stručno i zakonsko određenje

U znanstvenim istraživanjima postoje različita pojmovna određenja i značenja turizma. Međunarodno udruženje znanstvenih turističkih stručnjaka (AIEST) prihvaća definiciju koju su 1942. godine predstavili W. Hunziker i K. Krapf: „Turizam je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište i ako s takvim boravkom nije povezana njihova privredna djelatnost.“

Subjekt turističkih kretanja i pojava je turist – osoba koja kroz povremenu promjenu mjesta boravka zadovoljava svoje turističke potrebe (Odmor, zabava, upoznavanje novog i dr.). Za podmirivanje tih potreba, odnosno turističke potrošnje, služi turističko tržište. To je dio općeg tržišta robe i usluga koje se razlikuje od ostalih dijelova po nekim osobinama. Sastoji se od nositelja turističke potražnje i ponude te objekata razmjene (turistički proizvod i cijena).

Osnovu potražnje čine potreba, platežne mogućnosti i spremnost kupnje, a u turizmu postoji još jedan objektivni čimbenik slobodnog vremena turista. Turistička potražnja je elastična i njezina veličina ovisi o dostatnom dohotku, promjeni cijena turističkih usluga i drugim čimbenicima. Turistička ponuda počiva na trima skupinama činitelja: atraktivnim, komunikativnim i receptivnim.¹ U atraktivne ubrajamo klimu, reljef, hidrografske objekte, kulturno-povijesne spomenike i ustanove, festivale, priredbe i sl. Komunikativni činitelji su sva prometna infrastruktura koja služi boljem povezivanju turističkog odredišta s mogućim tržištima (cestovni, zračni, brodski i željeznički promet). U receptivne ili prihvatne činitelje ubrajamo sve objekte koji služe za prihvat i prehranu gostiju te koji njihovom boravku pružaju određeni rekreacijski sadržaj. U širem smislu obuhvaćaju sve objekte koji posredno služe turistima, a u užem sve ugostiteljske objekte za pružanje usluga smještaja te za pružanje usluga prehrane i točenja pića. Za razliku od turističke potražnje, njezina glavna osobina je neelastičnost. To je posljedica nepromjenjivosti atraktivnih činitelja, njihove povezanosti s određenim područjem i visokih fiksnih troškova. Zbog toga ponuda se ne može brzo prilagoditi povećanju potražnje, a zbog poklapanja odvijanja potrošnje i proizvodnje usluga nije ju moguće skladištiti. Turistička ponuda je prostorno odvojena od turističke potražnje pa se često prodaja obavlja unaprijed i potražnja dolazi k ponudi.

¹ Luković, T. i koautori (2002.): Nautički turizam europskog dijela Mediterana, PEU – Pan Europska Unija, Split

Zahvaljujući različitim turističkim potrebama i dugogodišnjem razvoju turizma, uobličile su se i izdvojile različiti oblici turizma s obzirom na različite motive i ciljeve putovanja kao što su kongresni, izletnički, seoski, zdravstveni i sl. Masovni turizam je i dalje prevladavajuća vrsta suvremenog turizma. Uključuje prostorno i vremensko usmjeravanje i dostupan je gotovo svim turistima. Zahvaljujući prirodnim bogatstvima zemlje, povijest hrvatskog turizma obilježena je ovim oblikom pod krilaticom „turizam sunca i mora“. Negativni učinci neplanskog razvoja masovnog turizma su doveli do većeg poklanjanja pažnje posebnim oblicima turizma koji su podržavali načela održivog razvoja i stavljali veći naglasak na pojedinačne potrebe turista.

Nautički turizam obuhvaća svako zabavno, razonodno, znanstveno, sportsko, ribolovno i osvježavajuće kretanje vodenim morskim površinama u turističke svrhe najraznovrsnijim čamcima, jedrilicama, motornim brodicama i sl.² Većina stranih i domaćih autora ga smatraju vrstom turizma. Neki ga smatraju posebnim oblikom, a neki ga ubrajaju u tzv. selektivne oblike turizma. Često se svrstava i u masovni turizam, odnosno u njegovu dinamičku podvrstu zajedno s alpinizmom, tranzitnim turizmom, avioturizmom i sl. Može se reći da je nautički turizam posebni oblik turizma koji postaje sve masovnija pojava, pošto je sve manje ovisan o ljetnoj sezoni i sve više se usmjerava na određeni prostor. Stoga se zaključuje da je nautički turizam masovan (u njemu sudjeluje mnogo osoba), aglomeracijski (usmjeren na određena mjesta), pokretan (temelji se na plovidbi) i u određenoj mjeri ekskluzivan (s obzirom na visoku ukupnu potrošnju nautičara).

Hrvatski Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17) određuje nautički turizam kao plovidbu i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodica ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenim za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja.

² Favro, S. i Kovačić, M. (2010.): Nautički turizam i luke nautičkog turizma: prostorna obilježja hrvatskog jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma

2.2. Djelatnosti i podjela nautičkog turizma

Nautički turizam je veoma dinamičan turistički oblik, što znači da se može očekivati pojava njegovih novih podvrsta. Postoje dva načina izučavanja njegovog razvrstavanja. Prvi, tzv. humanistička škola izučavanja, se razvio početkom sedamdesetih godina 20. stoljeća u Zadru pri Pedagoškoj akademiji. U središte pozornosti stavlja turista-nautičara sa svojim potrebama i potrošačkim motivima te time istražuje društvene aspekte nautičkog turizma. Prema motivima razlikujemo pokretni, plovidbeni, kupališni, boravišni, sportski, zimovališni, izletnički, ribolovni, kulturni, zdravstveni i ambijentalni nautički turizam. Ovo izučavanje iznjedrilo je mnoštvo podjela s obzirom na određene čimbenike i stajališta. S obzirom na veličinu i vrstu plovila nautički turizam dijelimo na³:

- brodski ili “veliki” (putnički, putničko-turistički brodovi, putničko-teretni brodovi, trajekti, ferry boat i hidrokrilni brodovi, brodovi – ploveće kuće ili ploveći hoteli i sl.),
- yachting turizam (jahte raznih vrsta i veličina za krstarenje i izlete),
- moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri, razna plovila za sport i rekreaciju, posebna plovila za podvodnu aktivnost itd.).

Sa stajališta udjela, opsega i područja plovidbe on se dijeli na:

- “veliki” nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, cruising, duži izleti, charteri),
- “mali” nautički turizam ili zabavna navigacija (suvremeno malo brodarstvo, jahte, jedrilice, sportski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i dokolicu i sl.).

S obzirom na organizaciju plovidbe razlikujemo individualni, grupni te nautički turizam u konvojima, a prema planu plovidbe (itinerer) postoji nautički turizam u zatvorenim morima, rijekama i jezerima, prekomorski i oceanski, državni te međunarodni.

Vrste prema svrsi plovidbe su:

- izletnički,
- krstarenje, jedrenje,
- plovidba radi sporta i razonode,
- podvodna plovidba,

³ Luković, T. (2007.): Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled br. 58 (11), <https://hrcak.srce.hr/18087>

- mješoviti i brzi turistički prijevoz.

Ovakav način istraživanja je zanimljiv sa stajališta nautičke potrošnje i istraživanja tržišta koje se zasniva na motivu koji oblikuje potražnju.

Drugi način istraživanja vrsta nautičkog turizma je znanstveno-praktična škola, a zasniva se na gospodarskom i ekonomsko-pravnom izučavanju. U stručnom i pojmovnom smislu nautički turizam ima svoja tri osnovna pojavna oblika:

1. luke nautičkog turizma,
2. čarter,
3. krstarenje.

Ovakvo grupiranje poslovanja je određeno pratećim zakonskim okvirom i statistikom. Sukladno Zakonu o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17), turističke usluge u nautičkom turizmu su:

1. usluge korištenja veza, prihvat i smještaj plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima
2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara
3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma
4. prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu
5. uređenje i pripremanje plovnih objekata
6. druge usluge za potrebe turista.

Ovo zakonsko određenje zadovoljava svrhu definiranja, ali ga je radi metodološke sveobuhvatnosti potrebno dodatno proširiti. Dakle, luka nautičkog turizma je turistički objekt koji u poslovnome, prostornome, građevinskome i funkcionalnom smislu čini cjelinu ili u sklopu šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebne uvjete za potrebe nautičkog turizma i turista nautičara. Kategorizacija luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj provodi se na Zakona o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17) i Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08.).

Razvrstavaju se u sljedeće vrste:

1. Sidrište - dio vodnog prostora opremljen opremom za privez plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena.
2. Privezište - dio vodnog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata. Opremljeno je priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodnog prostora privezišta dopuštaju, u dijelu vodnog prostora privezišta može se označiti i mjesto na kojem je dopušteno sidrenje plovnih objekata.
3. Suha marina - dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga ostave i čuvanja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta plovnog objekta u vodni prostor ili iz vodnog prostora do suhe marine.
4. Marina - dio vodnog prostora i obale posebno sagrađen i uređen za pružanje usluga veza i čuvanja plovnih objekata te smještaja turista u plovnim objektima, odnosno u smještajnim objektima marine. U marinama se pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima. Mogu se pružiti i usluge servisiranja i održavanja plovnih objekata.

Marine se kategoriziraju u tri kategorije: prva kategorija označuje marinu najvišeg, druga srednjeg i treća najnižeg standarda. Prema novom pravilniku (NN, br. 72/08.) vrsta marine označuje se sidrima (dva, tri, četiri i pet sidara).⁴

Pružanje turističkih usluga u nautičkom turizmu se može odvijati i na plovnim objektima nautičkog turizma: brod, brodica ili jahta uređeni i opremljeni za pružanje turističkih usluga u nautičkom turizmu. Prema vrsti usluge razvrstavaju se na plovne objekta za izlete, za krstarenje, za iznajmljivanje bez usluge smještaja (dnevni čarter) te za iznajmljivanje s uslugom smještaja (čarter).

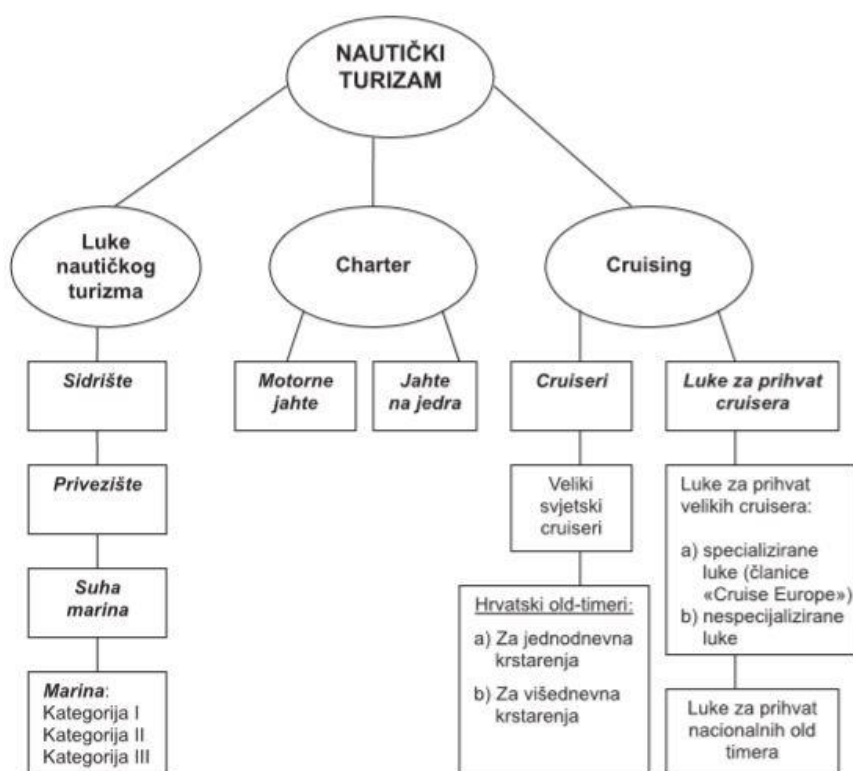
Krstarenje ili cruising (eng.) podrazumijeva višednevni boravak turista na velikim putničkim brodovima za kružna putovanja radi odmora, razonode, i sl. Takva putovanja su najčešće povezana s pristajanjem brodova u jednu ili više luka u kojima putnici i posada silaze na kopno radi posjeta turističkom odredištu. Plovni objekt za krstarenje namijenjen je za turističke usluge prijevoza turista u trajanju preko 24 sata, a na njima se pružaju usluge prehrane, pića i napitaka, smještaja, zabave, razonode i sl.

Čarter ili charter (eng.) je poslovanje s plovnim objektima u smislu njihovog iznajmljivanja nautičarima na određeno vrijeme. Takav plovni objekt namijenjen je za osobne potrebe turista radi odmora i rekreacije u trajanju do ili preko 24 sata te opremljen je za višednevni boravak

⁴ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN 72/08): <https://narodne-novine.nn.hr>

turista (ako se iznajmljuje s uslugom smještaja). Može se iznajmiti s posadom ili bez posade.⁵ Ovaj oblik turističke djelatnosti je reguliran Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila s ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu (NN 99/13).

Unutar osnovnih tri vrsta odvijaju se različite nautičko-turističko djelatnosti koje su shematski prikazane u slici 1.



Slika 1: Podjela nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Izvor: Luković, T. (2007.): Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled br. 58 (11),

<https://hrcaj.srce.hr/18087>

Osim osnovnih navedenih vrsta, postoje i druge pridružene vrste koje se intenzivno razvijaju i po svojim aktivnostima pripadaju nautičkom turizmu, a to su ronilački turizam, sportski ribolov, jedrenje na dasci i dr. Kako bi se pravodobno uočile nove podvrste nautičkog turizma i objasnile promjene na tržištu potrebno ga je sustavno izučavati.

⁵ Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN 69/08): <https://narodne-novine.nn.hr>

2.3. Marketing splet nautičkog turizma

Marketing je znanstveno utemeljen pristup čija je svrha bolje zadovoljavanje potreba, zahtjeva, želja te prijedloga kupaca i potrošača. Osnovna kvaliteta teorije marketinga jest što je uočila međuovisnost zadovoljenja potreba potrošača i dohotka, odnosno njihovu međusobnu uvjetovanost i isključivost u uvjetima razvijenog tržišta.⁶ Marketing se koristi različitim metodama i alatima istraživanja kojima može odrediti pojedinačne potrebe kupaca te ga ne treba promatrati kao ideju poslovne politike, već kao sustav. Glavni alat kojim se menadžeri u nautičkom turizmu koriste je tzv. marketing splet. Njegovu ideju stvorio je E. Jerome McCarthy (1960.) te se sastoji od četiri glavna dijela (4P):

- Proizvod (Product) – mora zadovoljiti potrebu potrošača i biti vjerodostojan njihovim očekivanjima.
- Prodaja i distribucija (Place) – način na koji proizvod dolazi do krajnjih potrošača. Trebao bi im biti lako dostupan koristeći razne vrste kanala distribucije.
- Promidžba (Promotion) – obuhvaća različite načine komuniciranja s tržištem i mogućim kupcima. Pojavljuje se u raznim oblicima: oglašavanje, reklame, plakati, posebne pogodnosti i sl.
- Cijena (Price) – cijena bi trebala biti odraz dobre vrijednosti za uloženi novac kupca. Izravno doprinosi ostvarenju prihoda.

Krajem sedamdesetih i početkom osamdesetih godina stručnjaci za marketing su uočili potrebu za proširivanjem spleta. Booms i Bitner su 1981. dodali nova tri elementa:

- Ljudi (People) – zaposlenici koji su u izravnom doticaju s potrošačima. Usluga se često procjenjuje prema ponašanju zaposlenika.
- Postupci (Process) – redosljed pružanja usluge ili proizvoda te metode njihovog odvijanja i ostvarivanja.
- Fizičko okruženje (Physical evidence) – dijelovi fizičkog okruženja kojim se nastoji nadoknaditi neopipljivost turističke usluge (unutrašnjost i uređenje prostora, osvjtljenje, ozvučenje, odjeća djelatnika i sl.)

Primjena spleta je ključno za poslovanje luka nautičkog turizma kao dijela turističke ponude, a pogotovo marina zbog šire palete usluga.

⁶ Luković, T. i koautori (2002.): Nautički turizam europskog dijela Mediterana, PEU – Pan Europska Unija, Split

3. OBILJEŽJA ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

3.1. Prostorna obilježja

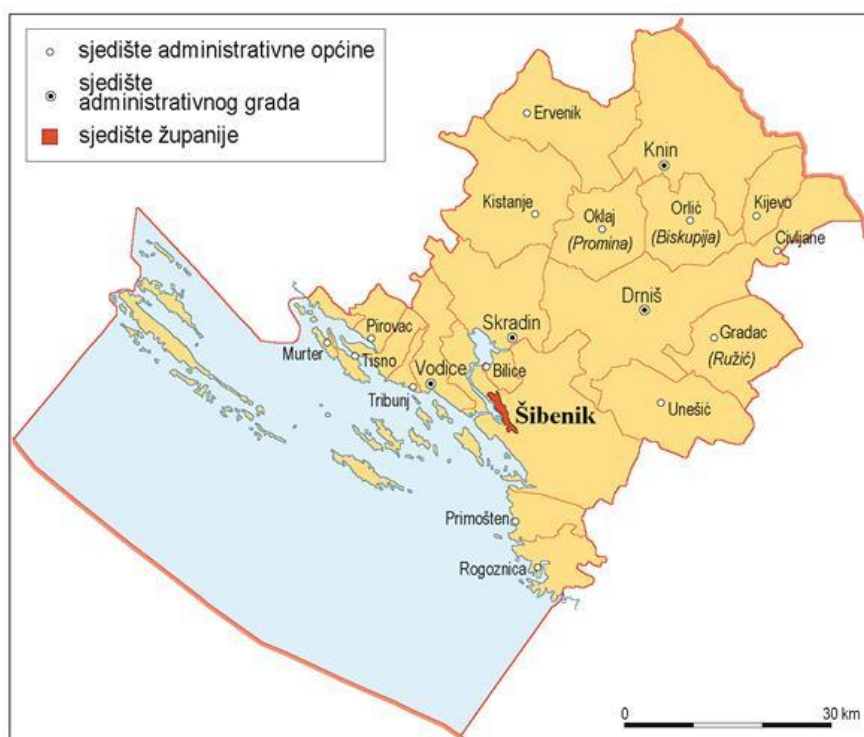
Županija se nalazi u središnjem dijelu sjeverne Dalmacije, jednom od povijesno i zemljopisno najvrjednijih dijelova obale Jadrana. Administrativno graniči sa Zadarskom i Splitsko-dalmatinskom županijom na sjeveru i jugu te Bosnom i Hercegovinom na istoku. Obuhvaća ukupnu površinu od 5 670 km², od čega kopnena iznosi 2 994 km² (5,3% kopnene površine Hrvatske). Prostor morskog područja je veličine 2 676 km² (8,6% teritorija hrvatskog mora).



Slika 2: Šibensko-kninska županija u Republici Hrvatskoj

Izvor: Google Karte

Županija je podijeljena na 20 jedinica lokalne samouprave, od toga pet gradova (Šibenik, Knin, Vodice, Drniš i Skradin) i 15 općina (Bilice, Biskupija, Cijljane, Ervenik, Kijevo, Kistanje, Murter-Kornati, Pirovac, Primošten, Promina, Rogoznica, Ružić, Tisno, Tribunj i Unešić). Županija broji 109 375 stanovnika, a administrativno središte je grad Šibenik s 51 553 (Popis stanovništva 2011.)



Slika 3: Administrativna podjela županije

Izvor: <http://proleksis.lzmk.hr>

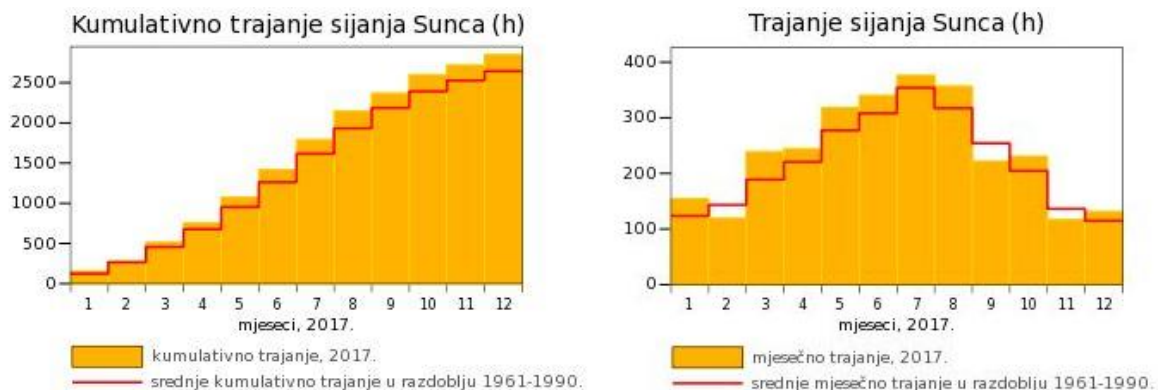
Prema prostornim obilježjima, područje županije možemo podijeliti na dva dijela: primorski s otocima i kontinentalni. Primorski dio čine uski obalni pojas, neposredno zaobalno područje i otoci. Zračna duljina obale iznosi 56,2 km, a stvarna 805,9 km. Kontinentalni dio teritorija županije čine krška zaravan i zagora, unutar koje se razlikuju kninska i drniška zagora. Najviši vrh Hrvatske, Dinara, se nalazi na sjeveru županije i visok je 1831 m.

Obala je vrlo razvedena s brojnim uvalama i lučicama, što je vrlo privlačno nautičarima. Šibenski arhipelag broji 285 otoka, otočića i nadmorskih grebena. Brojem i slikovitošću najviše se ističe kornatska skupina otoka. Sedam otoka je stalno naseljeno: Kaprije, Krapanj, Kornat, Murter, Prvić, Zlarin i Žirje. Najveći i najnaseljeniji je Murter s 2 044 stalnih stanovnika (2011.). Tijekom ljetne sezone, na većini otoka se odvija privremeno naseljavanje te broj stanovnika bude višestruko veći nego u zimskim mjesecima.

3.2. Klima

Na području županije pronalazimo obilježja nekoliko različitih tipova klime. Otočni i priobalni dijelovi su pod utjecajem mediteranske klime s vrućim i suhim ljetima te blagim i vlažnim zimama. Utjecaj mora dopire i do područja zagore, gdje zbog dodatnog utjecaja kopna prevladava submediteranska klima. Ljeta u tim područjima nisu toliko suha kao u obalnim. Planinska klima prevladava u područjima Dinare, a između nje i zagore kontinentalna. Najmanje oborina ima na otocima i u obalnom pojasu te se količina povećava prema unutrašnjosti. Najviša je u zimskim mjesecima.

Lako je zaključiti da su najvažniji klimatski pokazatelji za nautički turizam insolacija (broj sati sijanja sunca tijekom dana, mjeseca ili godine) i vjetar. Područje županije jedno je od najosunčanijih na Jadranu. Srednje ukupno godišnje trajanje sijanja sunca najveće je na otocima i u mjestima uz obalu te se smanjuje prema unutrašnjosti (najmanje je u sjevernom dijelu Dinare). Prema podacima DHMZ-a u Šibeniku je u 2017. godini zabilježeno 2710 sunčanih sati. Najosunčaniji mjeseci su bili srpanj i kolovoz.



Slika 4: Sunčani sati u Šibeniku u 2017. godini (Kumulativno i mjesečno)

Izvor: DHMZ, http://meteo.hr/klima.php?section=klima_pracenje

Na području Šibenika i obalnom dijelu najčešći vjetrovi su bura (NE) i tramontana (N), a čine više od 30% vjetrova tijekom godine. Bura je najjači vjetar na Jadranu te često puše na mahove i promjenjiva je smjera. Tramontana je vjetar sličan buri, ali stabilniji. Najčešće puše tijekom vedrog vremena i nagovještava njegovo proljepšanje. U proljetnom i ljetnom

razdoblju nešto su izraženiji južni i jugozapadni vjetrovi koji pušu puno manjim brzinama nego sjeverni. Jugo uglavnom donosi kišu i loše vremenske prilike, a može dosegnuti i orkansku jačinu. Tijekom ljetnih mjeseci karakterističan je sredozemni vjetar maestral (SW) koji donosi prijeko potrebno osvježanje te je vrlo pogodan za jedrenje zbog svoje jačine (3-5 bofora).

3.3. Prometna povezanost

Osnovu prometne povezanosti županije čine cestovni, prometni i željeznički promet. Cestovna mreža je najvažnija jer 85% turista u Hrvatsku dolazi cestovnim prijevoznim sredstvima⁷. Uzdužni pravci koji prolaze županijom su:

- Autocesta A1 Zagreb - Split (od čvora Pirovac do čvora Vrpolje)
- Državna cesta D8 (Pirovac – Vodice – Šibenik – Primošten – Rogoznica)
- Državna cesta D1 (Knin – Kijevo)
- Državna cesta D56 (Skradin – Drniš)
- Državna cesta D58 (Šibenik – Vrpolje)
- Državna cesta D27 (Grabovci - Šibenski most)

Ovi pravci povezuju županiju sa susjednom Splitsko-dalmatinskom i Zadarskom, odnosno s južnim primorjem i središnjom Hrvatskom. Poprečni prometni pravci koji povezuju njen pomorski i kontinentalni dio su:

- Državna cesta D33 (Šibenik – Drniš – Knin – BiH)
- Državna cesta D59 (Knin – Kistanje – Kapela)

Jadranska magistrala (D8), dio europskog pravca E65, je iznimno važna za razvoj turizma jer dužobalno povezuje sve razvijene turističke destinacije te je najčešće korištena tijekom boravka u destinaciji. Tijekom turističke sezone javljaju se problemi preopterećenja što dovodi do ograničene protočnosti prometa na obali i lošeg utjecaja na turistički doživljaj posjetitelja. Većina turističkih mjesta Šibensko-kninske županije dostupna je državnim cestama što je svakako prednost u prometnom i turističkom smislu, dok je nedostatak slabija povezanost zaobalja s obalom.

⁷ TOMAS Ljeto 2017. : http://www.iztztg.hr/UserFiles/file/novosti/2018/TOMAS-Ljeto-prezentacija-2017-06_02_2018-FIN.pdf

Stanje željezničkog prometa u županiji ukazuje na zastarjelost infrastrukture, lošu opremljenost, male kapacitete i dugotrajnost putovanja. Zbog nedovoljnog razvoja turisti neće pokazivati interes u korištenju ovog oblika prometa. Cjelokupna željeznička mreža u županiji je jednokolosiječna i nije elektrificirana. Glavno čvorište je grad Knin.

Na području županije ne postoji zračna luka pa se promet odvija preko međunarodnih zračnih luka Split (45 km) i Zadar (50 km). Važnost zračnog prijevoza je sve veća u turističkim kretanjima, a to je vidljivo kroz povećan broj dolazaka zrakoplovom u Hrvatsku (2014. – 11%; 2017. – 14,5%). Blizina dviju zračnih luka pruža županiji relativno povoljnu povezanost s emitivnim tržištima. Za izgradnju luke predviđena je lokacija Pokrovnik u blizini Drniša, ali njeno ostvarenje je teško očekivati.

Pomorska luka Šibenik je otvorena za javni promet i jedna je od šest luka osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku. Jedna je od najstarijih hrvatskih luka te, zahvaljujući položaju u potopljenom ušću rijeke Krke, jedna od najbolje zaštićenih luka na Jadranu. Prvenstveno je putnička luka srednje veličine, ali ima i kapacitete za istovar i utovar teretne robe. Prima međunarodne putnike s brodova na kružnim putovanjima te domaće trajektne putnike i vozila na svojem nedavno izgrađenom putničkom gatu Vrulje. Daljnji razvoj luke je prvenstveno usmjeren na putnički prijevoz i to na vrstu brodova kružnih putovanja manjih kapaciteta te velike jahte.⁸

3.4. Prirodna i kulturna baština

Šibensko-kninsku županiju obilježava znatna krajobrazna raznolikost te obiluje brojnim prirodnim dobrima. Na njenom prostoru nalazi se trinaest zaštićenih područja: Dva Nacionalna parka (Krka i Kornati), dva Parka prirode (Vransko jezero i Velebit), sedam značajnih krajobraza i dva spomenika prirode. Nacionalni park Krka je u cijelosti smješten u županiji i obuhvaća rijeku Krku koja izvire sjeveroistočno od Knina. Teče kroz 75 km dug kanjon i tvori slapove Krčić, Risnjak, Miljacku, Roški slap i znameniti Skradinski buk koji je najveća sedrena barijera u Europi. Nacionalni park Kornati obuhvaća skupinu od 125 otoka,

⁸ Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.):
<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>

otočića i nadmorskih grebena, a zajedničko ime dobili su po otoku Kornatu. Brojne uvale i divlji kameniti krajolik stvaraju jedinstven doživljaj za nautičare.



Slika 5: Slapovi Nacionalnog parka Krka

Izvor: <http://www.npkrka.hr>

Zaštićena područja predstavljaju velik i važan izvor turističke ponude te izazivaju veliki interes kod nautičara u vidu jednodnevnih izleta. Ovaj dio ponude upotpunjuju i obližnji nacionalni parkovi iz susjednih županija zbog relativno kratke udaljenosti. Gotovo cijela obala županije predstavlja izuzetno privlačan prostor za nautičare i to zahvaljujući iznimnoj kakvoći, čistoći i prozirnosti mora te velikom broju otoka, uvala, rtova i ostalih kopnenih i podmorskih objekata. Jedan od najatraktivnijih prirodnih oblika su obalni stijenski strmci koji se razgledavaju s mora. Najviše se ističu kornatske „krune“ te strmci žutsko-sitskih otoka.

Posebnost županije je i vrijedna kulturna baština. Povijest naseljavanja na ovim prostorima je duga te zbog toga županija u tom smislu posjeduje veliku raznolikost. Kulturni turizam služi kao nadopuna nautičkom turizmu i tradicionalnom turizmu sunca i mora. Osnova kulturno-priredbenih dobara uključuje kulturno-povijesnu baštinu (arheološka, etnološka i sakralna baština te kulturno-povijesne cjeline), kulturne ustanove (muzeji i zbirke, umjetničke galerije, glazbene dvorane i dr.) te priredbe i događaje (glazbeni, kulturni, gastronomski, sportski, zabavni, religijski i dr.). U županiji je zaštićeno 312 nepokretnih opipljivih kulturnih dobara.

Kulturno-povijesne cjeline predstavljaju jedinstvenu skupinu gradskih i/ili seoskih građevina koje imaju iznimnu važnost i pružaju posjetiteljima doživljaj izvornog dalmatinskog ambijenta. Županija ih broji devetnaest od kojih se ističu Šibenik, Rogoznica, Vodice, Primošten, Drniš, Knin, Murter, Skradin i dr. Od ostalih opipljivih dobara ističu se brojni

arheološki i sakralni objekti: Šibenske tvrđave, kninska tvrđava, franjevački samostan na otoku Visovcu, manastir Krka, crkva sv. Spasa na vrelu Cetine i mnogi drugi. Najvrjedniji sakralni objekt se nalazi u Šibeniku - katedrala sv. Jakova koja je svrstana na popis UNESCO-ove svjetske kulturne baštine 2000. godine. Zaštićenu neopipljivu baštinu županije čine umijeće gradnje betinske gajete, umijeće izrade čipke na području Primoštena i Rogoznice te umijeće izrade šibenske kape.



Slika 6: Katedrala Sv. Jakova u Šibeniku

Izvor: <https://www.sibenik.in>

Ostale moguće atrakcije županije ne mogu se svrstati u prirodna i kulturno-priredbena dobra, no mogu privući interes turista, pogotovo nautičara. Takve atrakcije uključuju vodene parkove wellness i spa objekte, golf igrališta, kockarnice, trgovačke centre i sl. Ponudu vodenih parkova i wellness objekata nalazimo u Šibeniku, Vodicama, Primoštenu i Rogoznici.

4. NAUTIČKI TURIZAM U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI

4.1. Nautički turizam Republike Hrvatske

4.1.1. Razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske

Razvoj nautičkog turizma Hrvatske moguće je pratiti već od 1870. godine kada su organizirani prvi izleti turista u hrvatskim primorskim mjestima. U 20. stoljeću javljaju se prvi jahtaši, a nakon drugog svjetskog rata intenzivnije se razvija domaća flota namijenjena međunarodnom krstarenju. Pravi razvoj počinje sredinom šezdesetih godina 20. stoljeća kada su na hrvatskoj obali izgrađene četiri marine sa 150 vezova. Prva hrvatska marina je Marina Punat, osnovana 1965. godine. Uskoro je tijekom sedamdesetih godina izgrađeno niz marina duž obale (Pula, Mali Lošini, Zadar, Murter, Primošten, Split, Dubrovnik i dr.). U Istri je izgradnja počela nešto kasnije, krajem sedamdesetih i početkom osamdesetih, te su izgrađene marina Parentium, Červar-Porat, Veruda i Novigrad. Do 1980. godine Hrvatska je imala neznatnu nautičku ponudu koja nije bila dovoljna ni u količinskom ni u sadržajnom smislu. Unatoč tome, turizam je iz godine u godinu bilježio uspješne rezultate. Strateški pravci razvoja nisu postojali, a ako i jesu, nisu sadržajno i sveobuhvatno uvažavali probleme razvoja.

Drugi razvojni prag označen je osnivanjem ACY-a (Adriatic Club Yugoslavia, današnji Adriatic Club International - ACI) 1982. godine. U razdoblju od 1983. do 1984. izgrađeno je 16 marina (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Rab, Supetarska draga, Žut, Piškera, Vodice, Skradin, Jezera, Trogir, Split, Milna, Vrboska i Palmižana), a kasnije je izgrađeno još pet marina (Korčula, Opatija, Dubrovnik, Šimuni i Cres). Time je nautička ponuda Hrvatske dobila jedno potpuno novo sadržajno i količinsko obilježje.

Domovinski rat je značajno usporio snažan razvoj nautičkog turizma. Nakon rata vrlo intenzivno se povećavaju kapaciteti, grade nove marine te obnavljaju i privatiziraju postojeće. Najveći lanac ACI ostao je neprivatiziran što onemogućava razvoj. Nove marine dostižu visoku kvalitetu ponude koja je usporediva s ostatkom Mediterana. Potražnja nautičara potvrđuje potrebu za izgradnjom i proširenjem kapaciteta. Osim luka nautičkog turizma, nautičari imaju na raspolaganju više od 300 luka, lučica i uvala ravnomjerno raspoređenih duž obale i otoka. U turističkom prometu Hrvatske nautički turizam čini tek oko 8% ukupnih

dolazaka i 2% ukupnih noćenja.⁹ Ipak, zbog povoljnog položaja Hrvatske i konkurentskih prednosti, on ima dinamičnije stope rasta u odnosu na tradicionalni odmorišni turizam. Daljnji razvoj ogleda se u donošenju važni strateških dokumenata koji uključuju nautički turizam kao ključni dio turističke ponude: Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine; Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.; Akcijski plan razvoja nautičkog turizma; prostorni planovi županija i dr.

4.1.2. Obilježja hrvatskog Jadrana

Osnovna prirodna i prostorna obilježja Jadrana stvaraju njegovu prepoznatljivu sliku, a upravo ona ima bitan utjecaj na nautičare pri njihovoj ocjeni privlačnosti i odabiru odredišta. Neki od čimbenika koje uzimaju u obzir su razvedenost obale, klima i vegetacija, prirodna i kulturna dobra, prometna povezanost i dostupnost te društveni sadržaji.

Jadransko more je duboko uvučeni zaljev Sredozemnog mora koji se pruža u smjeru sjeverozapad-jugoistok. Istočna, hrvatska obala jedna je od najljepših i najrazvedenijih na Sredozemlju i broji 1 246 otoka, otočića, hrđi i grebena. Duljina obalne crte iznosi 6 278 km, od čega 1 880 km otpada na obalu kopna, a 4 398 km na obalu otoka. Koeficijent razvedenosti hrvatske obale iznosi 11,10 što ga stavlja na drugo mjesto na Sredozemlju, iza Grčke. S obzirom na društvena i klimatska obilježja prostor hrvatskog Jadrana se može podijeliti na dva dijela: Istru i Kvarner te Dalmaciju (sjeverna, srednja i južna). Prema Koppenovoj klasifikaciji klime cijelo područje Jadrana, osim njegovog krajnjeg sjevernog i sjeverozapadnog dijela, ima sredozemnu klimu sa suhim i vrućim ljetima te vlažnim i blagim zimama. Prevladavajući vjetrovi su bura, jugo te zapadni vjetrovi.

Dubine Jadranskog mora je postepeno povećavaju od sjevera prema jugu. Najpliće je u Tršćanskom zaljevu, a najdublje u Južnojadranskoj kotlini (1 233 m). Morske mijene su mješovitog tipa s izrazitom nejednakošću u visini no njihov utjecaj nema veće značenje za sigurnost plovidbe. Temperatura mora u ljetnim mjesecima iznosi od 22 do 25 °C, a otvoreno more je toplije od priobalja. Morske struje također nemaju značajan utjecaj na sigurnost plovidbe te se mijenjaju u pojedinim područjima i vremenskim razdobljima. Najučestalije vrste valova su vjetrovni. Glavni čimbenici koji određuju njihovu veličinu su reljef obale i

⁹ Luković, T. i Gržetić, Z. (2007.): Nautičko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana

razmještaj otočja. Najčešće površinske valove uzrokuju bura i jugo te maestral u ljetnim mjesecima. Prozirnost mora je veća u južnom dijelu te iznosi 30-40 m. Slanost Jadranskog mora je u prosjeku 38,30 ‰ te je niža od istočnog, a viša od zapadnog Sredozemlja.

4.1.3. Utjecaj nautičkog turizma na gospodarstvo Hrvatske

Kao turizam općenito, nautički turizam također svojim višestrukim učincima pridonosi gospodarskom razvoju na državnoj i županijskoj razini. Izuzetni ekonomski učinci i visoka profitabilnost nautičkog turizma govore u prilog sve većem interesu za tu turističku djelatnost. Velike razvojne mogućnosti, koje su posebno zanimljive investitorima, mogu se vidjeti kroz razne pokazatelje. Jedan od najvažnijih je visoka turistička potrošnja koja je u prosjeku dva puta veća od potrošnje ostalih turista.¹⁰

Izuzetno značenje nautičkog turizma u poticanju razvoja gospodarstva ogleda se u sljedećim pogodnostima:

1. Nautički turizam ima najviši i najjači višestruki učinak, pri čemu bi se mogao razviti u glavni konkurentni proizvod Hrvatske;
2. Povrat uloženog kapitala je i do dva puta brži nego u ostalim granama turizma;
3. Nautički turizam privlači novčano sposobniju klijentelu s većom potrošnjom;
4. Konkurentske prednosti Hrvatske u odnosu na ostala odredišta na Mediteranu presudne su za daljnji razvoj nautičkog turizma;

Dva osnovna načina na kojima ovaj oblik turizma pridonosi općem razvoju gospodarstva su utjecaj na stopu općeg gospodarskog rasta zemlje (kada je stopa razvoja nautičkog turizma iznad te stope) i utjecaj na brži razvoj postojećih ili novih djelatnosti koje su s njim izravno ili neizravno povezane. Za Hrvatsku, nautičari predstavljaju važan izvor deviznog priljeva, što je poseban oblik izvoza (tzv. nevidljivi izvoz). Devizni priljev od turizma izuzetno je važan za zemlje u razvoju i mala gospodarstva kao što je Hrvatska zbog uravnoteživanja platne bilance.

Učinci nautičkog turizma na gospodarstvo u cjelini i na razvoj područja na kojima su smještene luke nautičkog turizma su itekako vidljivi i mjerljivi. Ipak, ovom obliku turizma nije predano odgovarajuće značenje u oblikovanju turističke ponude, a glavna odrednica turističkog razvoja bilo je ulaganje u tradicionalne smještajne kapacitete i usmjeravanje na

¹⁰ Luković, T. i Gržetić, Z. (2007.): Nautičko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana

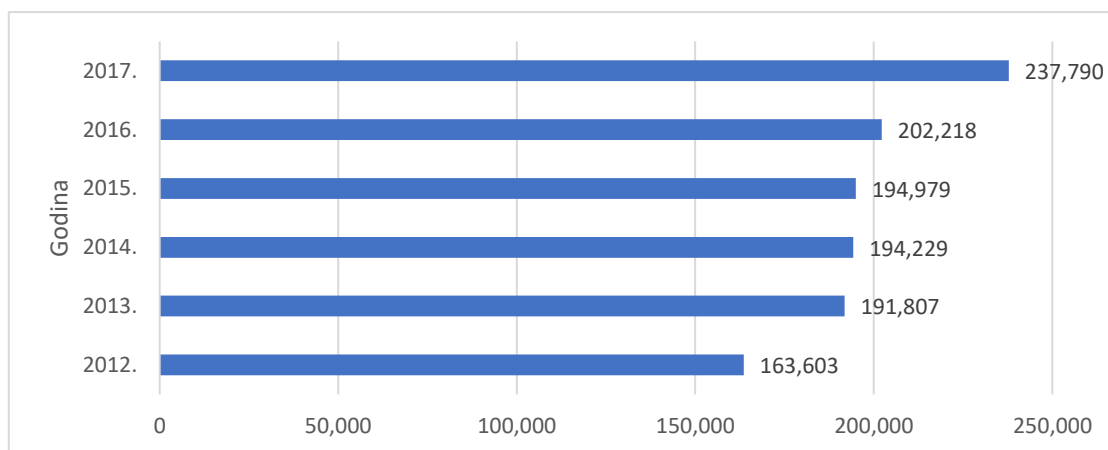
odmorišni turizam. S obzirom na prirodno-zemljopisne i maritimne uvjete hrvatske obale, potrebno je razvijati nautički turizam kao jednog najperspektivnijih turističkih proizvoda zemlje.

4.2. Kapaciteti i pokazatelji nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji

Prihvatni kapaciteti za plovila nautičkog turizma su smješteni u lukama nautičkog turizma i nautičkim vezovima u lukama otvorenim za javni promet. Vezovi mogu biti cjelogodišnji, sezonski i tranzitni dok prihvatni kapaciteti samo cjelogodišnji i sezonski. Usluge prihvatna plovila su iznajmljivanje stalnog i tranzitnog veza.¹¹

U istraživanju Državnog zavoda za statistiku o kapacitetima i poslovanjima luka nautičkog turizma u 2017. godini obuhvaćeno je 21 luka nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji. Na njenom području poslovalo je trinaest marina, sedam sidrišta i jedna suha marina. Zbog većih kapaciteta i usluga koje pružaju, marine ostvaruju najviše prihode. Osim usluga veza, nude dodatne usluge koje čine sadržaj nautičke ponude: ugostiteljske, sportske, smještajne, usluge popravka i održavanja, prijevozne i sl.

Graf 1: Prihod luka n.t. Šibensko-kninske županije od 2012. do 2017. (tis.kuna)



Izvor: DZS, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma

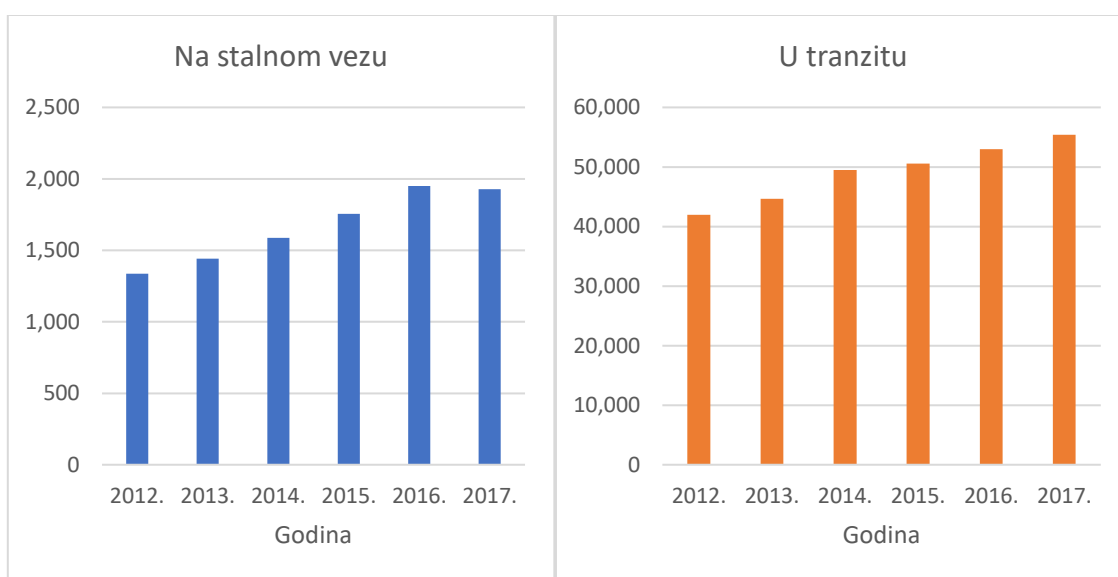
Luke nautičkog turizma Republike Hrvatske su u 2017. ostvarile prihod od 855 milijuna kuna. Šibensko-kninska županija u razdoblju od 14 godina dosljedno ostvaruje najviše prihode u

¹¹ Strategija razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009.-2019.: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>

odnosu na ostale županije. U 2017. godini županijske luke su ostvarile prihod od 237,8 milijuna kuna (27,81% prihoda na razini države), a graf 1 prikazuje njegovo pozitivno kretanje u posljednjih pet godina.

Poslovni rezultati i stabilan rast potražnje (graf 2) ukazuju na to da se radi o velikom razvoju nautičkog tržišta, stoga je ubuduće realno očekivati povećanje kapaciteta luka. Prema broju stranih zastava na plovilima, najvažnija tržišta su Austrija, Italija, Njemačka, Slovenija, Francuska i Ujedinjeno Kraljevstvo.

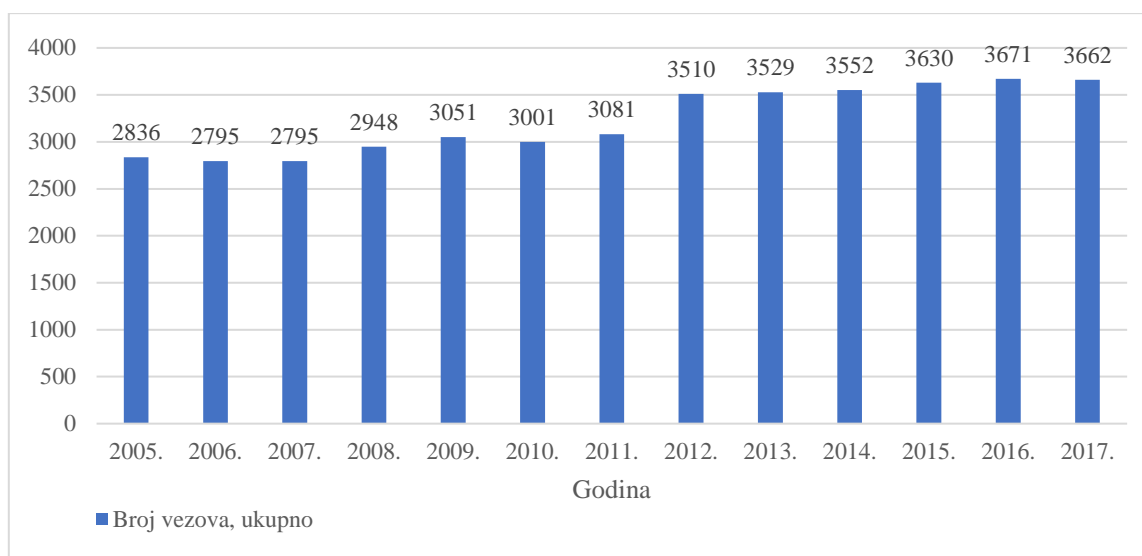
Graf 2: Potražnja (broj plovila) u lukama n.t. . Šibensko-kninske županije



Izvor: DZS, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma

Površina akvatorija (površina mora luke nautičkog turizma s pripadajućim gatovima bez kopnenog dijela) županije u 2017. je iznosila 760 070 m², što je povećanje od 23,45% u odnosu na 2012. godinu (615 662). Graf 3 nam prikazuje stabilan trend rasta kapaciteta luka nautičkog turizma u županiji.

Graf 3: Kapaciteti luka nautičkog turizma Šibensko-kninske županije



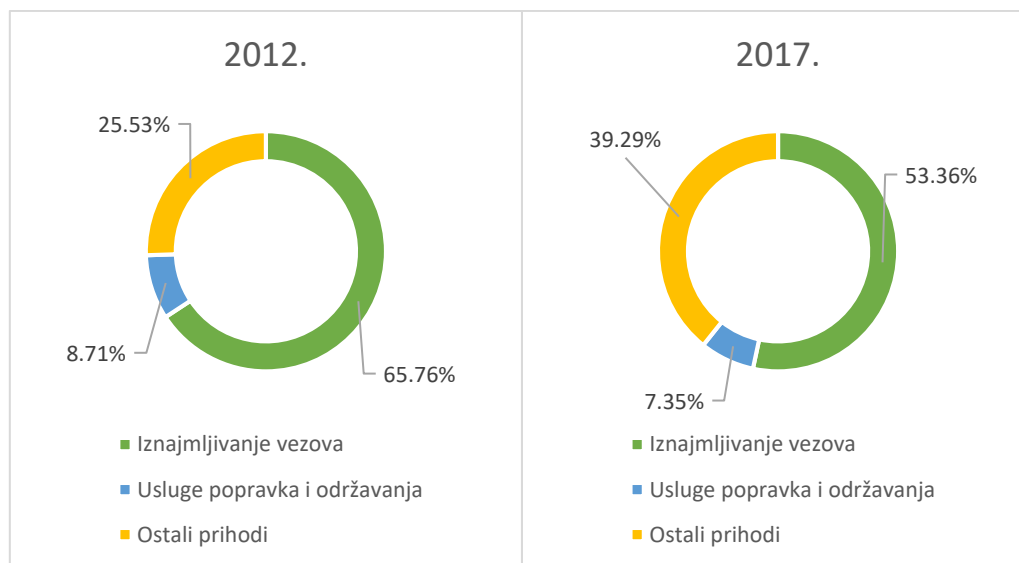
Izvor: DZS, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma

Značajnu podršku izgradnji kapaciteta na hrvatskoj obali trebala bi dati i nadležna tijela države, koja sve više poprimaju ulogu partnera u razvoju gospodarstva.¹² Naime, nije uvijek lako osigurati prostor za proširenje marina i drugih luka. Zbog toga je kretanje rasta broja vezova svuda u svijetu sporija nego kretanje izgradnje plovila. Upravo to objašnjava povremene padove u broju vezova u županiji.

Također možemo primijetiti promjenu strukture izvora prihoda u županijskim lukama. Za razliku od američkih i drugih svjetskih marina koje većinu svojih prihoda ostvaruju od dodatnih usluga (popravci, prodaja dijelova i opreme, prodaja goriva, iznajmljivanje plovila, prodaja prehrambenih proizvoda i sl.), marine u Hrvatskoj uglavnom ostvaruju prihod od pružanja usluga veza. To donekle predstavlja propuštenu priliku za proširenjem nautičke ponude i poboljšanje poslovanja. Ipak, vidljivo je da nautičke luke, tj. marine, sve više iskorištavaju tu mogućnost i interes nautičara za dodatnim uslugama. Graf 4 nam prikazuje usporedbu strukture prihoda iz 2012. i 2017. godine.

¹² Luković, T. i Gržetić, Z. (2007.): Nautičko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana

Graf 4: Izvori prihoda u lukama n.t. Šibensko-kninske županije



Izvor: DZS, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma

4.3. Marine Šibensko-kninske županije

Uloga marina u razvoju nautičkog turizma je presudna. One imaju višestruku društveno-ekonomsku funkciju te su bitan poticajni čimbenik razvoja. Njihova prednost u odnosu na druge oblike sidrenja je prihvaćanje većeg broja plovila na istom prostoru. Uz to ostvaruju znatno veće prihode zbog dodatnih usluga koje pružaju nautičarima.

Prva marina na prostoru županije je Marina Betina, smještena u istoimenom mjestu na otoku Murteru. Osnivanjem ACY-a izgradile su se još četiri marine i time znatno poboljšale nautičku ponudu. Danas u županiji posluje 13 marina, a prikazane su u tablici 1 i na slici 6. Dvije su marine prve (najviše), tri marine druge i pet marina treće kategorije. Preostale tri su kategorizirane i označene sidrima. Županija prednjači po broju Plavih zastava za čistoću mora i marina (Skradin, Vodice, Mandalina, Jezera, Tribunj i Frapa) što je izravan dokaz visoke kvalitete marina i visokog stupnja brige za okoliš.

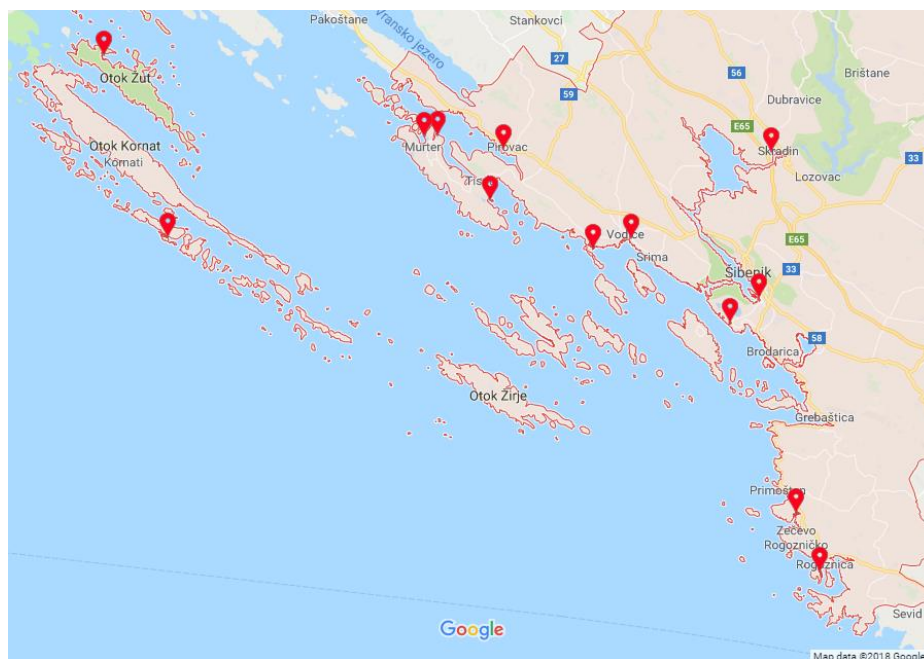
Tablica 1: Marine u Šibensko-kninskoj županiji

#	Marina	Lokacija	Kategorija
---	--------	----------	------------

1	Frapa	Rogoznica	I.
2	Tribunj	Tribunj	I.
3	Kremik	Primošten	II.
4	Betina	Otok Murter	II.
5	ACI Jezera	Otok Murter	II.
6	Solaris	Šibenik	III.
7	ACI Žut	Otok Žut	III.
8	ACI Piškera	Otok Piškera	III.
9	ACI Skradin	Skradin	III.
10	Hramina	Otok Murter	III.
11	Mandalina	Šibenik	Kategorizirana i označena sidrima
12	Pirovac	Pirovac	Kategorizirana i označena sidrima
13	ACI Vodice	Vodice	Kategorizirana i označena sidrima

v Ministarstvo turizma, <https://mint.gov.hr/pristup-informacijama/kategorizacija-11512/arhiva-11516/11516>;
DZS, https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-04_01_2017.htm

Slika 7: Lokacija marina u Šibensko-kninskoj županiji



Izvor: Google Karte, vlastiti prikaz

4.3.1. Marina Frapa

Jedna od najljepših marina prve kategorije na Jadranu se nalazi u Rogoznici, središnjem dijelu Dalmacije između Šibenika i Splita. Zaštićena je sa svih strana, a njezino središte čini izgrađeni otok na kojem se smješten jedan dio sadržaja. Cjelokupni kompleks marine se prostire na više od 136 tisuća m². Akvatorij karakterizira velika dubina što omogućuje pristanak velikih brodova, jedrilica i mega jahti.



Slika 8: Marina Frapa

Izvor: Službena stranica, <http://www.marinafrapa.hr/>

Vodeći veliku brigu o zaštiti okoliša marina Frapa je već godinama nagrađivana Plavom zastavom, koja je danas najpriznatiji model ekološkog obrazovanja te obavještavanja javnosti kada je u pitanju briga za more i obalni pojas. Otvorena je tijekom cijele godine, a gostima pruža profesionalnu i visoko kvalitetnu uslugu.

Marina sadrži deset gatova i jedan tranzitni s ukupno 462 morskih i 150 suhih opremljenih vezova. Svi vezovi su opremljeni priključcima za struju i vodu te je pražnjenje fekalnih tankova osigurano na za to predviđenim mjestima. Nadzor nad plovilima je osiguran 24 sata, a kontrola ulaza se vrši video nadzorom. Može primiti plovila dužine do 55 i gaza dubine do 12 metara. Gostima na raspolaganju stoji i ronilac te mornar koji je zadužen za odvoženju otpada, davanje uputa za punjenje tanka za vodu i ostalih korisnih informacija

U okviru svoga proizvoda, marina nudi i usluge popravka: hitni popravci na plovilima, redoviti popravci pogonskih strojeva i opreme, popravci brodova, tegljenje te ostali poslovi

ospobljavanja plovidbe. Za radove procijenjene vrijednosti iznad 1 000 EUR obvezna je uplata akontacije od 50% prije izvođenja radova.

Za smještaj gostiju tu su hoteli Otok i Kopno. Nalaze se u neposrednoj blizini upravne zgrade i ugostiteljskih objekata, a svaka smještajna jedinica ima prostrani balkon s pogledom na marinu i more. Kao i drugim korisnicima marine, osigurano je i parking mjesto. Ugostiteljsku ponudu čine restorani Konoba (tradicionalna jela, specijaliteti sa žara, jela ispod peke, plodovi mora), Ancora (jedinствена jela, spoj modernog i tradicionalnog), Sushi bar te vinoteka s bogatom ponudom vina.

Marina je poznata kao odredište održavanja poslovnih sastanaka, seminara, poslovnih regata, team building-a, prezentacija i sl. Stručni menadžment i zaposlenici stoje na raspolaganju kada je u pitanju organiziranje takvih događanja, a veći dio ove ponude se ostvaruje u sklopu kongresnog centra marine. Moguća je i priredba vjenčanja u svečanoj Sali.

4.3.2. D-Marin Mandalina

Smještena je u Šibeniku u prirodno zaštićenoj uvali te nosi oznaku najviše kategorije marina u Hrvatskoj. Zbog položaja grada, u neposrednoj je blizini Nacionalnih parkova Krka, Kornati, Paklenica i Plitvička jezera. Udaljenost između Mandaline i gradova Split i Zadar iznosi svega 40 minuta vožnje, a automobil je moguće unajmiti kod jednog od iznajmljivača u marini.

Vlasnik je turska tvrtka „Doğuş Group“ koja u sklopu svojih projekata „D-Marin“ posjeduje desetak marina na istočnom Mediteranu (Turska, Grčka, Hrvatska i Crna Gora). Do 2015. godine u marinu je uloženo 50 milijuna eura za opremanje, unaprjeđenje i izgradnju hotela.



Slika 9: Marina Mandalina

Izvor: Službena stranica, <http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/mandalina/overview.aspx>

Ukupan kapacitet iznosi 429 morskih i 50 suhih vezova. Marina privlači i velike jahte te je 79 morskih vezova posebno napravljeno i uređeno za primanje plovila dužine do 140 m. Svi vezovi su opremljeni s izvorima električne energije i vode, a nautičarima je na raspolaganju vješto i profesionalno osoblje. Sva plovila su pod cjelodnevnim nadzorom.

Ugostiteljsku ponudu upotpunjuju restoran i kafić u „D-Resort“ hotelu. Marina je ujedno i jedan od središta čarter usluga u županiji te se ističe s desetak čarter agencija koji unutar nje posluju.

4.3.3. Marina Kremik

Marina Kremik je smještena nedaleko od Primoštena, poznatog turističkog odredišta. Pošto je smještena u duboko uvučenoj, slikovitoj uvali, jedna je od najzaštićenijih nautičkih luka u Hrvatskoj. Leži uz Jadransku magistralu te je udaljena 30 kilometara od splitskog aerodroma. Otvorena je 1983. godine i zadovoljava kriterije i standarde za marine druge kategorije. Potpuno je obnovljena 2003. godine kako bi se povećao kapacitet koji danas iznosi 393 morskih i 150 suhih vezova. Uz to su obnovljeni restorani, recepcija, sanitarije i servisni dio. Iste godine marina je nagrađena Plavom zastavom za čistoću mora i marina. Može primiti plovila dužine do 25 i gaza dubine do 15 metara.



Slika 10: Marina Kremik

Izvor: Službena stranica, <https://marinakremik-adriatic.com>

Od ostalih usluga izdvojene su ugostiteljske usluge, trgovina nautičke opreme, tehnička služba, taxi služba i dr. U restoranu Kremik gosti mogu uživati u domaćim jelima i vinima iz vinograda Babić koji okružuju marinu.

4.3.4. Marina Hramina

Smještena je u prirodno zaštićenoj uvali Hramina na ribarskom otoku Murteru. Zbog blizine Nacionalnog parka Kornati, idealan je polazna luka za izlete i krstarenja.



Slika 11: Marina Hramina

Izvor: Službena stranica, <http://marina-hramina.com/>

Marina raspolaže s 370 morskih i 120 suhих vezova, a svaki je opremljen priključcima za vodu, električnu energiju i kabelsku televiziju. Čitav prostor je osiguran pod stalnim video nadzorom, a djelatnici marine su na raspolaganju pri vezanju broda u bilo koje doba dana i noći.

Usluge popravka i održavanja plovila se obavljaju u posebno opremljenim prostorima gdje se posebno vodi briga o zaštiti okoliša, zbrinjavanju otpadnih voda, maziva, ulja, goriva i akumulatora. Tu su i radionice za popravak drva i plastike, motora te trgovina rezervnih dijelova.

Restoran Butina čini ugostiteljsku ponudu s tradicionalnim morskim jelima i kuhinjom hrvatske unutrašnjosti. Ima kapacitet od 400 mjesta pa je pogodan za organiziranje regata, domjenaka, vjenčanja i ostale vrste događanja. Usluge smještaja je moguće osigurati u malom hotelu Stomorin. Ostale usluge uključuju osigurani parking, sanitarni čvorovi, pristup internetu i sl.

4.3.5. Marina Tribunj

Otvorena je 2003. godine kao privezište, a već iduće godine dobiva status marine prve kategorije. Iste godine joj je dodijeljena Plava zastava za iznimnu brigu za okoliš i posebno priznanje i izboru marina od HGK.



Slika 12: Marina Tribunj

Izvor: <http://www.sibenik-info.hr/>

Smještena je u malom dalmatinskom naselju Tribunj, nekoliko kilometara udaljenom od Vodica. Zaštićena je s jedne strane umjetnim otokom. Kapacitet marine iznosi 240 morskih i 150 suhih vezova s uslugama popravka i održavanja plovila. Nudi se i mogućnost smještaja u sobama i apartmanima. Iznajmljuju se i na dulje vrijeme, tj. ugovorom o najmu i na godinu dana. Restoran Pink Keel ispunjava gastronomsku ponudu marine. U svakodnevnoj ponudi restorana može se naći široka lepez međunarodnih gastronomskih delicija, jela primorskih i drugih hrvatskih regionalnih kuhinja, bogati jelovnik hladnih i toplih jela, salata, te visokokvalitetnih vina. Dodatna ponuda sadrži benzinsku postaju te salon za uljepšavanje.

4.3.6. ACI Marina Jezera

Mjesto Jezera na otoku Murteru slove kao jedno od najuređenijih u Hrvatskoj. Obilježena su bogatom poviješću, bistrim morem i izvornim običajima. Pet godina zaredom mjesto je nagrađivano Plavim cvijetom Hrvatske turističke zajednice, najvišim priznanjem za ljepotu i uređenost okoliša.



Slika 13: ACI Marina Jezera

Izvor: Službena stranica, <http://www.aci-marinas.com/>

Marina je smještena u južnom dijelu uvale Jezera, a zaštićena je s istočne valobranom. Gosti mogu uživati u raznim sportskim i kulturnim sadržajima koje mjesto pruža tijekom godine.

Sadrži 233 morskih i 60 suhih vezova, a dodatni sadržaji uključuju mjenjačnicu, restoran, bazen, sanitarne čvorove, charter agenciju, pristup internetu i slično.

4.4. Budućnost kapaciteta nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji

Pravni temelj za planiranje i izgradnju marina su prostorni planovi županija. Njima se određuju pozicije i kapaciteti pojedinih luka. Planirani kapaciteti su potaknuti povećanjem potražnje i blizinom najvažnijih emitivnih tržišta. Sukladno s prostornim planom Šibensko-kninske županije, planirana je izgradnja sedam marina s ukupno 1 045 vezova. Objektivne mogućnosti akvatorija županije mogu opravdati i veće kapacitete pa su ovi planovi ocijenjeni skromnima. Ipak, logično je odabrati održivi razvoj nautičkih kapaciteta te ih valja ravnomjernije rasporediti gradnjom novih i uređenjem postojećih luka. Tablica 2 prikazuje planirane buduće marine na prostoru županije.

Tablica 2: Planirane marine u Šibensko-kninskoj županiji

#	Marina	Lokacija	Planirani broj vezova
1	Crnica	Šibenik	400
2	Luka	Tisno	205
3	Perolin gat	Prvić Šepurina	190
4	Kaprije	Kaprije	150
5	Srima centar	Srima	40
6	Golubovac-Žut	Murter	30
7	Dobri dolac	Zaton	30

Izvor: Prostorni plan Šibensko-kninske županije (pročišćeni tekst), Službeni vjesnik Šibensko-kninske županije, 14. rujna 2012.

Stručnjaci predlažu da se u veće gradove grade marine najvišeg kapaciteta i kvalitete ponude, a na ostalim lokacijama luke nautičkog turizma s manjim brojem vezova i količinom izgrađenosti. Prostorni plan županije uglavnom predviđa gradnju marina na već postojećim mjestima sa zastarjelom infrastrukturom kao poticaj ulaganja u postojeće kapacitete (brownfield investicije).

4.5. Kružna putovanja

Plovila za krstarenja ili kružna putovanja pristaju u luku Šibenik, jednu od šest luka osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku. Prirodno je zaštićena od utjecaja valova i vjetrova, a u nju se uplovljava kanalom Sv. Ante (dug 2.700 m, a širok 120-300 m) koji omogućava nesmetanu plovidbu brodovima nosivosti do 50.000 dwt. Dužina luke iznosi 10 km, širina 300-1200 m, s dubinama od 8-40 m. Nadležnosti pripadaju lučkoj upravi Šibenik koja vrši upravljanje, gradnju i korištenje luke za domaći i međunarodni javni promet. Luka može primiti brodove na kružnih putovanja s dužinom do 260 m na pet predviđenih vezova, a opremljeni su opskrbom vode, goriva i plina.



Slika 14: Brod za kružna putovanja u kanalu Sv. Ante

Izvor: <http://morski.hr>

Šibenska luka je član MedCruise-a, udruge mediteranskih luka za kružna putovanja. Njezina uloga je promidžba Mediterana kao odredišta za krstarenje, povećanje učinkovitosti članova dijeljenjem tehnologije i iskustva, poticanje razvoja luka, zajednički nastup na tržištu te stvaranje dobrih odnosa i kvalitetnih usluga.

Unatoč prikladnim kapacitetima i prirodnoj i kulturnoj baštini, šibenska luka broji znatno manje posjeta kruzera nego poznatija odredišta u Hrvatskoj. U 2017. godini zabilježeno je 83 posjeta, a vodeće luke su Dubrovnik (536), Split (233), Korčula (136) i Hvar (110). Slični rezultati su se nastavili i u 2018. godini. Od siječnja do lipnja Šibenik je ostvario 31,

Dubrovnik 189, Split 100, a Korčula 48 posjeta.¹³ Prema kalendaru lučke uprave očekuju se 92 posjeta do kraja godine.

Daljnji razvoj turizma kružnih putovanja u Šibeniku je itekako moguć, ali je potrebno utvrditi utjecaj takve vrste turizma na kanal Sv. Ante i obližnji okoliš.

4.6. Čarter tvrtke

Na području županije djeluje 46 čarter tvrtki i posjeduju jednu od najbogatijih ponuda nautičke flote. U 2005. godini osnovano je strukovno udruženje pružatelja usluga smještaja na plovilima – čarter Šibensko-kninske županije pri Županijskoj komori Šibenik. Zadatak udruženja je ažuriranje baza podataka o članovima, prikupljanje i obrada podataka te zajednički nastup na sajmovima i tržištu.

Većina tvrtki je smještena u većim marinama. Flote uključuju jedrilice (Jeanneau Sun Odyssey, Bavaria, Elan, Grand Soleil, Hanse i mnogi dr.), katamarane (Lagoon) i motorna plovila (Adriana, Adriatic i dr.)

Ostvareni poslovni rezultati čarter tvrtki na razini županije i države su vrlo visoki, ali statistika ih ne prati redovno. Posljednje istraživanje Državnog zavoda za statistiku o iznajmljivanju plovila za razonodu i sport provedeno je 2008. godine.

¹³ Državni zavod za statistiku, Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj:
https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_02_2018.htm

5. ZAKLJUČAK

More je osnovni medij i resurs za razvoj nautičkog turizma. Upravo zbog razvedenosti obale, izuzetne prirodne i kulturne baštine, razvijene nautičke infrastrukture te povoljnih klimatskih uvjeta, Šibensko-kninska županija vodeća je nautička regija u Hrvatskoj i širem prostoru. Posebno su privlačne prirodne uvale kojima je iznimno bogata, a atraktivnost dodatno povećavaju mnogobrojni otoci.

Nautička infrastruktura županije je dobro očuvana, a očituje se i najvećim brojem Plavih zastava u državi. Marine, pogotovo one najviše kategorije (Frapa, Tribunj i Mandalina), dosljedno ostvaruju odlične poslovne rezultate, pružajući posjetiteljima visokokvalitetne usluge. Upravo su one žarišta ponude te su od ključne je važnosti za dodatni napredak ove grane turizma. Daljnji razvoj nautičkih kapaciteta bi trebalo uskladiti s prostornim planovima županije i državnim razvojnim dokumentima.

Potpuni potencijal županije još uvijek nije ostvaren s obzirom na potencijal prirodnih resursa u županijskim okvirima. Blizina nacionalnih parkova bi trebala biti korištena kao glavno obilježje za privlačenje novih nautičara. Unatoč određenim problemima (prometna povezanost), nautički turizam pokazuje trend rasta. Županija najviše zaostaje u smislu kružnih putovanja, ali je budući razvoj ključno istražiti utjecaj velikih brodova na okoliš.

Nautički turizam je svojstveni pokretač razvoja na obali i odlična promidžba Hrvatske kao turističkog odredišta. Šibensko-kninska županija ima dovoljno razvojnih mogućnosti postati glavna nautička destinacija države, ali pri tom mora uskladiti razvoj s načelima održivog razvoja turizma kako bi se očuvala osjetljiva prirodna dobra, prvenstveno more i obala.

6. SAŽETAK

Ovaj završni rad bavi se temom stanja i razvojnih mogućnosti nautičkog turizma u Šibensko-kninskoj županiji. U prvom dijelu rada objašnjeni su ciljevi, metode i sastav rada te definiranje njegovog problema istraživanja. Zatim, u drugom dijelu, opisuje se zakonski i stručni okvir određivanja turizma i nautičkog turizma kao njegove pojave. Također su pojašnjene djelatnosti, usluge i ostali oblici nautičkog turizma. Treći dio se bavi osnovnim obilježjima županije i njezinim prednostima i manama u vidu prirodnih dobara, prostornog smještaja, prometne povezanosti te drugih čimbenika koji utječu na njezinu privlačnost među nautičarima.

Četvrto poglavlje je o nautičkom turizmu Republike Hrvatske i same županije. Nakon kratkog pregleda razvoja u Hrvatskoj, slijede obilježja hrvatske obale Jadrana te utjecaj i značaj nautičkog turizma u gospodarstvu zemlje. Prikazuju se trenutni kapaciteti i pokazatelji poslovanja luka nautičkog turizma u županiji. Pošto su najunosniji oblik tih luka, bit će riječi o postojećim i planiranim marinama na tom prostoru. Ujedno se pobliže prikazuju kapaciteti i usluge šest odabranih marina. Zadnji dio ovog poglavlja se dotiče turizma kružnih putovanja u Šibeniku i čarter tvrtkama na području županije. Posljednji dio rada je zaključak

Ključne riječi: Nautički turizam, Šibensko-kninska županija, razvoj

LITERATURA

Knjige i publikacije:

1. Favro, S. i Kovačić, M. (2010.): Nautički turizam i luke nautičkog turizma: prostorna obilježja hrvatskog jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma, Ogranak Matice Hrvatske, Split
2. Luković, T. i Gržetić, Z. (2007.): Nautičko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Hrvatski hidrografski institut, Split
3. Luković, T. i koautori (2002.): Nautički turizam europskog dijela Mediterana, PEU – Pan Europska Unija, Split
4. Luković, T. (2007.): Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje, Ekonomski pregled br. 58 (11), <https://hrcak.srce.hr/18087>

Internet izvori:

1. ACI Marina Jezera
http://www.aci-marinas.com/aci_marina/aci-jezera/ [23.7.2018.]
2. D Marin Mandalina
<http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/mandalina/overview.aspx> [22.7.2018.]
3. Državni zavod za statistiku
<https://www.dzs.hr/hrv/publication/subjects.htmhttps://www.dzs.hr/hrv/publication/subjects.htm> [21.7.2018.]
4. Institut za turizam: TOMAS Ljeto 2017.
http://www.iztg.hr/UserFiles/file/novosti/2018/TOMAS-Ljeto-prezentacija-2017-06_02_2018-FIN.pdf [13.8.2018.]
5. Lučka uprava Šibenik
<http://www.portauthority-sibenik.hr> [19.8.2018.]
6. MedCruise
<http://www.medcruise.com/port/520/sibenik/information> [20.8.2018.]
7. MMPI Strategija prometnog razvoja RH 2017.-2030
<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> [28.7.2018.]
8. Master plan turizma Šibensko-kninske županije 2017.

- <http://sibensko-kninska-zupanija.hr/upload/stranice/2016/07/2016-07-19/214/dokumenti/MPTSKZ.pdf> [21.7.2018.]
9. Marin Frapa
<http://www.marinafrapa.hr> [22.7.2018.]
10. Marina Hramina
<http://marina-hramina.com/> [23.7.2018.]
11. Marina Kremik
<https://marinakremik-adriatic.com/hr> [23.7.2018.]
12. Marina Tribunj
<https://marinatribunj-adriatic.com/hr> [22.7.2018.]
13. Poslovni dnevnik
<http://www.poslovni.hr/hrvatska/marina-dogus-grupe-mandalina-u-sibeniku-prva-s-pet-zvezdica-u-hrvatskoj-285948> [13.8.2018.]
14. Prostorni plan Šibensko-kninske županije
http://sibensko-kninska-zupanija.hr/upload/stranice/2013/07/2013-07-18/110/dokumenti/6.Prostorni_plan_SKZ.pdf [23.8.2018.]
15. Razvojna strategija Šibensko-kninske županije 2011. – 2013.
http://sibensko-kninska-zupanija.hr/upload/stranice/2013/07/2013-07-18/67/dokumenti/Razvojna_strategija.pdf [21.7.2018.]
16. Službena stranica Šibensko-kninske županije
<http://www.sibensko-kninska-zupanija.hr/> [22.7.2018.]
17. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.
<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf> [12.8.2018.]
18. Turistička zajednica Šibensko-kninske županije
<https://web.archive.org/web/20180621221213/https://www.sibenikregion.com>
[11.8.2018.]
19. Udruga Lijepa Naša
<https://www.lijepa-nasa.hr/plava-zastava/> [10.8.2018.]
20. Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 130/17)
<https://www.zakon.hr/z/343/Zakon-o-pru%C5%BEanju-usluga-u-turizmu> [12.8.2018.]
21. Professional Academy
<https://www.professionalacademy.com/blogs-and-advice/marketing-theories---the-marketing-mix---from-4-p-s-to-7-p-s> [9.9.2018.]

PRILOZI

Popis slika:

Slika 1: Podjela nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Slika 2: Šibensko-kninska županija u Republici Hrvatskoj

Slika 3: Administrativna podjela županije

Slika 4: Sunčani sati u Šibeniku u 2017. godini (Kumulativno i mjesečno)

Slika 5: Slapovi Nacionalnog parka Krka

Slika 6: Katedrala Sv. Jakova u Šibeniku

Slika 7: Lokacija marina u Šibensko-kninskoj županiji

Slika 8: Marina Frapa

Slika 9: Marina Mandalina

Slika 10: Marina Kremik

Slika 11: Marina Hramina

Slika 12: Marina Tribunj

Slika 13: ACI Marina Jezera

Slika 14: Brod za kružna putovanja u kanalu Sv. Ante

Popis tablica:

Tablica 1: Marine u Šibensko-kninskoj županiji

Tablica 2: Planirane marine u Šibensko-kninskoj županiji

Popis grafova:

Graf 1: Prihod luka n.t. Šibensko-kninske županije od 2012. do 2017. (tis.kuna)

Graf 2: Potražnja (broj plovila) u lukama n.t. . Šibensko-kninske županije

Graf 3: Kapaciteti luka nautičkog turizma Šibensko-kninske županije

Graf 4: Izvori prihoda u lukama n.t. Šibensko-kninske županije