

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**ANTONIJA OMAZIĆ**

**OCJENA POSTOJEĆEG STANJA I TENDENCIJA RAZVOJA  
SIDRIŠTA U ZADARSKOJ ŽUPANIJI**

**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2013.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**OCJENA POSTOJEĆEG STANJA I TENDENCIJA RAZVOJA  
SIDRIŠTA U ZADARSKOJ ŽUPANIJI**

**DIPLOMSKI RAD**

Predmet: Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma

Mentor: red. prof. dr. sc. Čedomir Dundović

Komentor: izv. prof. dr. sc. Mirjana Kovačić

Studentica: Antonija Omazić

JMBAG: 0112037817

Rijeka, rujan 2013.

# OCJENA POSTOJEĆEG STANJA I TENDENCIJA RAZVOJA SIDRIŠTA U ZADARSKOJ ŽUPANIJI

## Sažetak

*U žarištu sve rigoroznijih i zahtjevnijih propisa o zaštiti morskog okoliša i zaštiti obalnog krajobraza te obvezama za integralnim upravljanjem obalnim područjem i održivim razvojem nautičkog turizma, svaki novi zahvat, u ionako osjetljivom litoralnom prostoru, podliježe strogim provjerama i gotovo u pravilu opravdano zaustavlja razvoj novih infrastrukturnih objekata nautičkog turizma.*

*Kako je zbog kontinuirano rastućeg broja nautičkih plovila, koja plove te trajno ili povremeno borave na istočnoj obali Jadrana, kapacitet njihova prihvata u lukama nautičkog turizma ograničen, to nautičari, a posebice oni s većim plovilima, sve više koriste sidrišta kao mjesto svog odredišta.*

*Uvažavajući postojeću realnost, ali i potrebu za razvojem nautičkog turizma kao značajne gospodarske djelatnosti Zadarske županije, u ovom radu se sustavno analizira problematika sidrišta: od načina i potreba za sidrenjem na slobodnim i organiziranim sidrištima, ocjenjuje njihova uloga u gospodarstvu Zadarske županije te ukazuje na mogućnost iskorištavanja postojećih slobodnih sidrišta u organizirana, sa ciljem širenja nautičkih kapaciteta uz najmanje moguće prijetnje okolišu, biološkoj raznolikosti i zaštićenim prirodnim i kulturnim vrijednostima.*

**Ključne riječi:** *sidrište, organizirano sidrište, nautički turizam, Zadarska županija.*

# ASSESSMENT OF THE CURRENT STATE AND TRENDS OF ANCHORAGE ZADAR COUNTY

## Summary

*The focus of the rigorous and demanding regulations on the protection of the marine environment and protection of the coastal landscape and liabilities for integrated coastal zone management and sustainable development of nautical tourism, each new project, the already sensitive littoral area, subject to strict checks and almost always justified stopping the development of new infrastructure of nautical tourism.*

*As the continuous growing number of boats that sail in and permanently or temporarily residing on the east coast, the capacity of their admission in nautical ports limited to boaters, especially those with larger vessels, increasingly used as an anchorage site of your destination.*

*Taking into consideration the existing reality, and the need for development of nautical tourism as a major economic activity of the Zadar County, this paper systematically analyzes the problem anchorages: of the ways and the need for anchoring in free and organized anchorage, assesses their role in the economy of the Zadar County and points to the possibility exploitation of existing free anchorages organized with the aim of expanding maritime capacity with the least possible threats to the environment, biodiversity and protected natural and cultural values.*

**Keywords:** *anchorage, organized anchorage, nautical tourism, Zadar County.*

# SADRŽAJ

Sažetak.....	I
Summary .....	II
<b>1. UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>2. ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA ZA GOSPODARSTVO REPUBLIKE HRVATSKE .....</b>	<b>4</b>
2.1. Definiranje pojmova nautičkog turizma .....	4
2.2. Pojava i razvoj nautičkog turizma .....	7
2.3. Učinci nautičkog turizma na gospodarstvo Republike Hrvatske.....	9
2.3.1. Neposredni ili izravni učinci nautičkog turizma.....	9
2.3.2. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje luka nautičkog turizma.....	10
2.2.3. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje i razvitak uslužnih djelatnosti .....	10
2.3.4. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje brodograđevne industrije.....	11
2.3.5. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje i razvitak brodarskih i remontnih poduzeća.....	11
2.3.6. Posredni utjecaji nautičkog turizma.....	12
2.4. Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012. godini .....	13
2.5. Razvojne mogućnosti nautičkog turizma Republike Hrvatske.....	14
<b>3. OBILJEŽJA NAUTIČKIH SIDRIŠTA .....</b>	<b>17</b>
<b>3.1. Pojam i pravni status sidrišta .....</b>	<b>18</b>
<b>3.2. Općenito o sidrištima i sidrenju .....</b>	<b>20</b>
3.2.1. <i>Sidra i sidrenje</i> .....	21
3.2.2. <i>Vrste morskog dna pogodnog za sidrenje</i> .....	23
3.2.3. <i>Utjecaj sidrišta na morski okoliš</i> .....	24
<b>3.3. Upravljanje organiziranim nautičkim sidrištima .....</b>	<b>25</b>
3.3.1. <i>Održavanje reda na organiziranim sidrištima</i> .....	25
3.3.2. <i>Naplata pristojbe za sidrenje – sidrarine</i> .....	26
3.4. Struktura prometa na organiziranim sidrištima .....	27
<b>4. ANALIZA NAUTIČKIH SIDRIŠTA ZADARSKE ŽUPANIJE .....</b>	<b>30</b>
4.1. Prostorna i geografska obilježja Zadarske županije .....	30
4.2. Oceanografska obilježja akvatorija Zadarske županije .....	31
4.2.1. <i>Dubina mora i status podmorja</i> .....	31
4.2.2. <i>Temperature morske vode</i> .....	31
4.2.3. <i>Prozirnost mora</i> .....	32
4.2.4. <i>Morske struje akvatorija Zadarske županije</i> .....	32

4.2.5. <i>Razina mora</i> .....	33
4.2.6. <i>Salinitet</i> .....	33
4.2.7. <i>Kakvoća morske vode</i> .....	33
4.3. <b>Gospodarski profil zadarske županije</b> .....	34
4.4. <b>Važnost nautičkog turizma za gospodarstvo Zadarske županije</b> .....	37
4.5. <b>Nautički turizam, infrastruktura i lokalna zajednica</b> .....	39
4.6. <b>Meteorološki i navigacijski opis odabranih nautičkih sidrišta Zadarske županije</b> .....	43
4.6.1. Kornati i Dugi otok.....	44
4.6.2. Sidrišta otočnog niza pred Zadrom.....	53
4.6.3. Silbanski arhipelag.....	61
4.6.4. Sidrišta Zadarskog priobalja .....	63
4.7. <b>Prihvatni kapaciteti organiziranih sidrišta</b> .....	65
4.8. <b>Opravidnost koncesioniranja nautičkih sidrišta</b> .....	67
4.9. <b>Ekonomski učinci koncesioniranja nautičkih sidrišta</b> .....	67
4.9.1. <i>Financijski učinci</i> .....	68
4.9.2. <i>Zapošljavanje</i> .....	68
<b>5. MOGUĆNOSTI RAZVOJA SIDRIŠTA ZADARSKE ŽUPANIJE</b> .....	<b>69</b>
5.1. Razvoj sidrišta s aspekta integralnog upravljanja obalnim područjem.....	69
5.2. Razvoj sidrišta s gospodarskog i sociološkog aspekta.....	71
5.2.1. Gospodarski utjecaj organiziranih sidrišta.....	71
5.2.2. Sociološki utjecaj organiziranih sidrišta .....	72
5.2.1. Definiranje politike dodjele koncesije na nautička sidrišta .....	72
5.2.2. Uređenje organiziranih sidrišta.....	73
5.3. Međuzavisnost potražnje za nautičkim sidrištima i onečišćenja morskog okoliša.....	74
5.4. Održivi razvoj kapaciteta nautičkog turizma .....	75
5.5. Strateške odrednice razvoja sidrišta nautičkog turizma.....	76
<b>6. ZAKLJUČAK</b> .....	<b>80</b>
<b>LITERATURA</b> .....	<b>82</b>
<b>POPIS SLIKA</b> .....	<b>85</b>
<b>POPIS TABLICA</b> .....	<b>86</b>
<b>POPIS GRAFIKONA</b> .....	<b>87</b>

## 1. UVOD

Hrvatska obala Jadranskog mora sa više od tisuću otoka i vrlo razvedenim obalama, čistim morem i povoljnim klimatskim uvjetima pravi je izazov za nautičare. Usporedno s rastom njihova zanimanja za plovidbu jadranskom obalom, tako se i razvijala potrebna infrastruktura: izgrađene su suvremene marine i lučice za boravak uređena su privezišta, organizirana sidrišta te uređeni objekti za opskrbu i servisiranje malih brodova i jahti.

Svake se godine broj plovila povećava, i stalno raste potražnja za povećanjem broja vezova u lukama i lučicama nautičkog turizma. U ljetnim mjesecima gotovo sve lučice, portići i mulići služe za privez nautičkih plovila, a svaka zaštićeniya uvala postaje sidrište.

Nautičari, za plovidbu i boravak, posebno preferiraju akvatorij Zadarske županije koji zauzima atraktivan dio hrvatske obale smješten između velebitskog podgorja na kopnu i otoka Silbe i Oliba na sjeverozapadu pa sve do Vrgade, Murvenjaka i Murtera na jugoistoku, a koje u nautičkoj sezoni postaje prenapučeno brodicama svih vrsta i dimenzija. Razlog tome, pored nesumnjivih prirodnih ljepota i kvalitetne turističke ponude, svakako leži i u tome što je to područje zaštićeno od bure i juga, a ljetne nevere su daleko rjeđe nego primjerice na Sjevernom Jadranu.

U Zadarskoj županiji raste potreba za novim nautičkim sidrištima, posebice za onim koje bi mogla prihvatiti veća nautička plovila. Kompromis između želja za razvojem nautičkog turizma i potreba za očuvanjem morskog okoliša moguće je postići samo ako se uvažavaju pravila održivog razvoja.

**Problem istraživanja** s kojim se autor suočio prilikom istraživanja u ovom diplomskom radu odnosi se prvenstveno na nedovoljno stručne literature koja tematski pokriva nautička sidrišta kao i na skromnom službenom opsegu informacija o registriranom fizičkom prometu na organiziranim nautičkim sidrištima Zadarske županije te o vrsti, obujmu i kvaliteti usluga koje se pružaju.

U skladu s navedenom problematikom odredila sam i **predmet istraživanja**: istražiti, analizirati i ocijeniti postojeće stanje nautičkih sidrišta Zadarske županije te tendencije njihova razvoja.

Sukladno problemu i predmetu istraživanja postavila sam temeljnu hipotezu rada:

*Primjerenom valorizacijom zaštićenih uvala u priobalju i na otocima Zadarske županije te uspostavom sustava organiziranih nautičkih sidrišta, na načelima održivog razvoja, i uz dugoročno planirane sustavne mjere stvorili bi se uvjeti za poboljšanje socijalno-gospodarske slike prostora Zadarske županije.*

Sukladno problemu i predmetu istraživanja naznačila sam svrha i postavila ciljeve istraživanja.

**Svrha istraživanja** ovog diplomskog rada je pobliže upoznavanje s fenomenom nautičkih sidrišta, razlozima njihova korištenja te njihove uloge u održivom razvoju nautičkog turizma Zadarske županije.

**Ciljevi istraživanja** jesu: istražiti ulogu i značaj nautičkog turizma za gospodarstvo Republike Hrvatske, razmotriti važnija obilježja nautičkih sidrišta, provesti analizu nautičkih sidrišta Zadarske županije te ukazati na mogućnosti razvoja sidrišta Zadarske županije.

Izvori podataka koje sam koristila pri pisanju ovog rada su, pored stručne literature o nautičkom turizmu i zaštiti obalnog područja, javno objavljeni i na web prostoru dostupni stručni članci, izvještaji i zapažanja autora relevantnih za temu istraživanja.

Pri izradi ovog rada, koji po svom sadržaju nadilazi okvire nautičkog turizma te obuhvaća i elemente gospodarske politike i politike očuvanja okoliša, koristila sam sljedeće **znanstvene metode**: analize i sinteze, generalizacije i specijalizacije, deskripcije, kompilacije, klasifikacije te povijesna metoda.

U skladu s navedenim ciljevima odredila sam zadatke istraživanja koji sam nakon provedenog istraživanja teme diplomskog rada prezentirala kroz slijedeću strukturu rada:

U prvom dijelu, **UVODU**, definirala sam problem i predmet istraživanja, postavila radnu hipotezu, odredila svrhu i ciljevi istraživanja, naznačila znanstvene metode koje sam koristila u radu te prezentirala strukturu rada.

U drugom dijelu rada, **ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA ZA GOSPODARSTVO REPUBLIKE HRVATSKE**, nakon definiranja osnovnih pojmova i povijesnog prikaza razvoja



nautičkog turizama u Republici Hrvatskoj analizirala sam učinke nautičkog turizma na gospodarstvo, sagledala kapacitete i poslovanje luka nautičkog turizma te ukazala na razvojne mogućnosti nautičkog turizma Republike Hrvatske.

Treći dio rada s naslovom **OBILJEŽJA NAUTIČKIH SIDRIŠTA**, dio je u kojem sam nakon definiranja pojma i pravnog statusa sidrišta, s nautičkog aspekta dala opće informacije o sidrima i sidrištima. U nastavku istog poglavlja pojasnila sam načine upravljanja organiziranim nautičkim sidrištima te prikazala strukturu prometa na organiziranim sidrištima.

**ANALIZA NAUTIČKIH SIDRIŠTA ZADARSKE ŽUPANIJE** naslov je četvrtog dijela rada u kojem sam nakon prikaza prostornih, geografskih, oceanografskih i gospodarskih obilježja Zadarske županije analizirala nautička sidrišta i njihove prihvatne kapacitete te razmotrila opravdanost koncesioniranja sidrišta i socio-ekonomske učinke koncesioniranja sidrišta.

U petom dijelu rada **MOGUĆNOSTI RAZVOJA SIDRIŠTA ZADARSKE ŽUPANIJE**, ukazala sam na postojanje jake kauzalne veze između razvoja nautičkog turizma općenito a posebice nautičkih sidrišta i zaštite prirodnog okoliša. U tom kontekstu naznačila sam strateška opredjeljenja održivog razvoja organiziranih sidrišta na području Zadarske županije.

Šesti dio **ZAKLJUČAK**, predstavlja sintezu rezultata istraživanja u radu.

## **2. ULOGA I ZNAČAJ NAUTIČKOG TURIZMA ZA GOSPODARSTVO REPUBLIKE HRVATSKE**

Nautički turizam specifična je vrsta turizma koji se temelji na rekreativnim sadržajima vezanim uz plovidbu na morima, jezerima i rijekama. Motiv za turističko putovanje je rekreacija i razonoda na plovnom objektu i vodi i ključni je kriterij za razlikovanje nautičkog turizma od ostalih vrsta turizma. Nautički turizam ima kompleksnu strukturu i heterogenu prirodu. Sadrži osim vlastitih specifičnih obilježja još i elemente zdravstvenog, sportskog, izletničkog, kulturnog i drugih, sličnih vrsta turizma.

Nautički turizam je atraktivan, perspektivan i vrlo profitabilan turistički proizvod Hrvatske, koji svojom prepoznatljivošću na međunarodnom tržištu, ali i na domaćem, doprinosi turističkom ugledu i cjelokupnom gospodarstvu Republike Hrvatske.

Sagledavajući nautički turizam kao integralni dio hrvatskog gospodarstva, može se ustvrditi kako je nautički turizam dosad imao značajnu poziciju turističkoj bilanci države ta da bi u bliskoj budućnosti trebalo bi biti turistički segment koji će se najviše razvijati i usavršavati te na taj način doprinositi domaćem gospodarstvu i globalnom zadovoljstvu nautičkih turista koji dolaze na hrvatski Jadran.

### **2.1. Definiranje pojmova nautičkog turizma**

Terminologija koja se koristi u stručnoj literaturi i kolokvijalnim raspravama u specijaliziranom tisku ili web portalima vezana uz tematiku nautičkog turizma, nije ujednačena i često je kontradiktorna, te se u nastavku pojašnjavaju pojmovi nautičkog turizma prema Metodološkim objašnjenjima Državnog zavoda za statistiku, koja se koriste u ovom diplomskom radu.

Pojam **nautički turizam** (engl. *nautical tourism*) često se veže uz pojmove pomorskog turizma (engl. *marine tourism*), jahting turizma (engl. *yachting tourism*), jedriličarski turizam (engl. *sailing tourism*), i slične pojmove različitog obuhvata.

Nautički turizam je gospodarska djelatnost za koju je prostor bitan preduvjet za poslovanje i razvoj. To je jedna od najmlađih vrsta selektivnog turizma, specifična zbog svog neravnomjernog prostornog razvoja (Kovačić, i dr., 2012 str. 17). Nautički turizam posebna je vrsta turizma koja pored plovidbe u vlastitoj organizaciji - krstarenje vlastitim ili unajmljenim plovnim objektima s boravkom i/ili noćenjem turista na njima, obuhvaća i kružna putovanja u organizaciji vlasnika plovnih objekata i putničkih agencija s boravkom i/ili noćenjem turista na plovnim objektima, te plovidbu turista na plovnim objektima radi drugih oblika odmora i rekreacije (ribarenje, ronjenje). Bitna razlika između nautičkog turizma i ostalih oblika turizma je plovidba odnosno velika pokretljivost turista-nautičara, koja podrazumijeva čestu, a nerijetko i svakodnevnu promjenu mjesta boravka.

Prema Zakonu o pružanju usluga u turizmu (NN, 88/10), nautički turizam je plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima (jahta, brodica i brod, za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

**Luka nautičkog turizma** jest turistički objekt koji u poslovnome, prostornome, građevinskome i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u sklopu šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebne uvjete za potrebe nautičkog turizma i turista nautičara. U luci nautičkog turizma pružaju se turističke usluge u nautičkom turizmu i druge nadopunjujuće usluge turistima nautičarima (trgovačke, ugostiteljske i dr.). Luke nautičkog turizma razvrstavaju se u sljedeće vrste: sidrište, privezište, suha marina i marina.

**Sidrište** je dio vodnog prostora opremljen opremom za privez plovnih objekata u uvali zaštićenoj od nevremena.

**Privezište** je 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.

**Suha marina** dio je 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.

**Marina** je 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 standarda
- druga kategorija označuje marinu srednjeg standarda
- treća kategorija označuje marinu najnižeg standarda.

Osim kategoriziranih luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, ovim istraživanjem obuhvaćene su nerazvrstane luke nautičkog turizma.

**Akvatorij** je površina mora luke nautičkog turizma s pripadajućim gatovima (bez kopnenog dijela). **Vež u moru** dio je morskog prostora u kojem se može smjestiti plovni objekt.

**Razvijena obala za privez** plovila jest uređeni dio obale na kojem se plovni objekt može privezati (gatovi s vezovima). **Prostor za smještaj plovila** na kopnu jest uređena površina za odlaganje (smještaj) plovila.

**Boravak u luci nautičkog turizma** dijeli se na stalni i tranzitni, ovisno o tome je li za korištenje veza u moru ili mjesta na kopnu unaprijed zaključen ugovor. Ako jest, riječ je o stalnom boravku, a ako nije, riječ je o tranzitnom (privremenom, dnevnom) boravku. Stalnim ugovorima smatraju se ugovori zaključeni na razdoblje dulje od jednog mjeseca.

**Motorna jahta** jest plovilo na motorni pogon za razonodu, sport ili rekreaciju koje prema uobičajenim pomorskim uzancama ima kabinu s najmanje dva ležaja, zahod i uređaj za kuhanje.

**Jahta na jedra** jest plovni objekt za razonodu, sport ili rekreaciju čije je osnovno pogonsko sredstvo vjetar. Raspolaze kabinom s najmanje dva ležaja, zahodom i uređajem za kuhanje.

**Ostala plovila** jesu čamci (drveni, plastični, gumeni i sl.) duljine 3 m i više ili duljine manje od 3 m ako imaju motor. Tu pripadaju i gliseri ako ne ispunjavaju uvjete za razvrstavanje u jahte.

## 2.2. Pojava i razvoj nautičkog turizma

Usporedno s razvojem turizma poslije sredine devetnaestog stoljeća, počinje razvoj nekih novih oblika turizma, kao što je nautički. Nautički turizam može se podijeliti na individualni i masovni. Individualni nautički turizam koriste pojedinci i njihove obitelji ili prijatelji, a koji posjeduju vlastite plovne objekte, što služe za njihovo osobno zadovoljstvo. To su plovila vrste čamaca, splav, jahta, trimaran i slično. S druge strane razvio se sustav charter putovanja, unutar kojeg putuje po nekoliko tisuća putnika na velikim putničkim brodovima – cruiserima.

Takvi brodovi su građeni na način da mogu korisnicima pružiti sva moguća zadovoljstva, od hrane, pića, spavanja, do zabave, kupanja u bazenima, raznih trgovina, salona za masažu, korištenje sportskih rekvizita, kockarnica i slično. Cijene takvih aranžmana prilagođene su korisnicima i njihovim zahtjevima.

Nautički turizam je fenomen nastao rastom standarda visoke i srednje klase, kojima obične turističke ponude nisu mogle pokriti njihove potrebe. Nautički turizam naziva se još i maritimni, primorski ili jahting turizam. Sam naziv ukazuje na njegov sadržaj, te način zadovoljavanja potreba njegovih korisnika (Dulčić, 2002).

Stalnim razvojem nautičkog turizma javljaju se novi oblici i sadržaji koji ga razvijaju i mijenjaju mu strukturu. Pod tim utjecajem, posljednjih godina, javlja se cijeli niz novih oblika nautičkog turizma.

Sustavno se nautički turizam može podijeliti na više podvrsta (Gračan, i dr., 2006 str. 124):

- Veliki nautički turizam djeluje putem trajekata, putničkih brodova, hidrobrodova i slično;
- Mali nautički turizam obavlja se putem čamaca, jedrilica, jahti, glisera, skutera, kajaka, splavi i slično;
- Prema vlasništvu plovila, razlikuje se nautički turizam na vlastitom ili plovilu neke institucije. S druge strane, koriste se unajmljena plovila na određeno vrijeme (charter);
- Prema motivima koristi se rekreacijski, sportski i ribolovni nautički turizam;
- Prema organizaciji plovidbe provodi se individualni nautički turizam i grupni nautički turizam.

U svim oblicima ta je podjela uvjetna. Na svaki način svi ti oblici nautičkog turizma služe za rekreaciju, provođenje sportskih aktivnosti, doživljaja, razonode i drugih zadovoljstava vezanih uz kulturu vode.

Počeci nautičkog turizma na hrvatskoj obali javljaju se između dva svjetska rata, kada su se nautičari koristili uslugama postojećih obalnih i otočnih luka. Tek krajem 1960-ih i početkom 1970-ih započinje se planirati gradnja luka namijenjenih isključivo nautičkim turistima. Od 1975. godine, kada se započinju graditi prve marine, do 1984. godine na hrvatskoj obali Jadrana izgrađeno je 19 marina s 4466 vezova u moru. To razdoblje karakteriziraju pojedinačne razvojne inicijative na malom broju lokacija bez odgovarajućeg sustava nautičke turističke ponude.

Osnivanjem "Adriatic Cluba Jugoslavija" 1983. (današnji ACI) izgradnja marina dobiva novi zamah, tako da je u razdoblju od 1984. do 1990. izgrađeno još 20 marina s 5.814 vezova u moru. Tako je do početka devedesetih godina na tom prostoru bilo raspoređeno 39 marina s ukupno 10.280 vezova u moru. Za razliku od stanja u prethodnom razdoblju, turistička nautička ponuda na prostoru hrvatskog priobalja i otoka planski se razvija i formira. Razdoblje od 1993. do danas obilježila je privatizacija marina, pri kojoj dolaze do izražaja razvojni interesi novih vlasnika.

Statistički podatci za 2012. godinu bilježe promet od 188.457 plovila. Osim luka nautičkog turizma, na području hrvatske obale Jadrana nautičari imaju na raspolaganju više od 700 luka, lučica i uvala ravnomjerno raspoređenih duž obale i otoka.

U turističkom prometu Hrvatske nautički turizam čini tek manji dio, odnosno oko 8% ukupnih dolazaka ili 2% ukupnih noćenja. Ipak, on ima dinamičnije stope rasta nego odmorišno-stacionarni turizam. Jedan od razloga tome je povoljan položaj Hrvatske prema turistički emitivnim zemljama Europe. Glavnina nautičara u Hrvatsku dolazi iz zemalja zapadne Europe. Tako Nijemci, Austrijanci i Talijani sudjeluju u registriranom nautičkom prometu sa 70% do 80%, a domaći i slovenski nautičari s 10% do 12% (Favro, i dr., 2007 str. 68).

### **2.3. Učinci nautičkog turizma na gospodarstvo Republike Hrvatske**

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

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

#### ***2.3.1. Neposredni ili izravni učinci nautičkog turizma***

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

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

### ***2.3.2. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje luka nautičkog turizma***

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

Nautički turizam, u kontinuiranom razvoju, potencira značenje luka nautičkog turizma kao pokretača razvoja lokalnoga gospodarstva, kao novu razvojnu gospodarsku priliku. Jer, one danas postaju činiteljima razvoja ne samo djelatnosti povezanih uz nautički turizam, kao što su to *charter*, ronilački turizam, regate, sajmovi i drugo, već i drugih više ili manje povezanih djelatnosti (Luković, i dr., 2007 str. 115).

Kapital uložen u izgradnju luka nautičkog turizma ima veću stopu profitabilnosti od onog uloženog u druge vrste turizma. U lukama nautičkog turizma pružaju se brojne nautičko-turističke usluge kao što su: usluge veza za plovila s opskrbom vode, prodaja goriva i električne energije, održavanje i servis plovila, usluge iznajmljivanja plovila i posredovanja u njihovoj prodaji, usluge škole jedrenja i obuke za skipere i vođitelje brodica, usluge davanja vremenskih prognoza i raznih informacija nautičarima, usluge telefona teleks, te prodaja suvenira i bescarinske robe te razne druge usluge.

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

### ***2.2.3. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje i razvitak uslužnih djelatnosti***

U nautičkom turizmu realiziraju se brojne ugostiteljske, trgovinske, obrtničke i druge slične usluge. To stimulatивно djeluje na razvoj turističke, ugostiteljske, trgovinske, frizerske i drugih djelatnosti, koje su nužne za zadovoljavanje potreba nautičara. Zato se u lukama nautičkog turizma otvaraju brojni ugostiteljski i trgovinski objekti i različite radnje.



U lukama nautičkog turizma moguće je organizirati trgovačku mrežu koja je u stanju kvalitetno opskrbiti nautičare potrebnim prehrambenim i higijenskim artiklima, ako što su: kruh, mlijeko, mliječni proizvodi, povrće, voće, voćni sokovi, meso, riba, sapun deterdženti, paste za zube, tisak i drugi proizvodi i razne potrepštine.

#### ***2.3.4. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje brodograđevne industrije***

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

Osim prodaje plovila, sve češće se grade brodovi za charter. U posljednje vrijeme sve je veća potražnja za većim i luksuznijim plovilima, kao što su brodovi za krstarenja i izlete i luksuzno opremljene jahte.

Ne zaostaje potražnja i za manjim sportskim i luksuznim čamcima, gliserima i jedrilicama (sa i bez motora). Izgradnja plovila za potrebe nautičkog turizma u odnosu na plovila za druge namjene, pokazala se je daleko rentabilnijom.

#### ***2.3.5. Utjecaj nautičkog turizma na poslovanje i razvitak brodarskih i remontnih poduzeća***

Zbog velikog broja različitih tipova plovila i pogonskih motora, javlja se potreba za velikim brojem različitih popravaka, rezervnih dijelova, boja, strojeva, alata, te radnika različitih struka i specijalnosti.

Pošto se većina tih radova ne može vršiti u marinama, neophodna je mala brodogradnja, kojoj se pruža šansa da se kroz izgradnju novih plovila i pružanje raznovrsnih usluga turistima-nautičarima uključujući u nautičko-turističku ponudu.

U svezi s tim, mala brodogradnja nudi nautičarima velik broj različitih usluga kao što su: usluge tehničkog servisiranja plovila, kapitalne remonte, adaptaciju i rekonstrukciju plovila,

intervencije nakon havarija, izvlačenje, preglede i radove konzerviranja i tekućeg remonta, interventne servisne usluge za povremene radove u marinama ili na proizvoljnim sidrištima i vezovima i sl.

Za pružanje pomoći brodovima u havariji i interventne servisne usluge za povremene radove u marinama ili na proizvoljnim sidrištima i vezovima i sl. Za pružanje pomoći brodovima u havariji i interventne popravke u lukama nautičkog turizma i prirodnim uvalama, angažiraju se brodovi-radionice. Svakom je nautičaru, posebno, važno da li u mjestu u kojem želi ljetovati ima mogućnosti popravke plovila i nabavke rezervnih dijelova.

### ***2.3.6. Posredni utjecaji nautičkog turizma***

Za razliku od neposrednih učinaka koje poslovni subjekti ostvaruju izravnom prodajom proizvoda ili usluga nautičarima, posredne učinke koji imaju poslovni subjekti koji izravno ne prodaju usluge nautičarima, već to čine posredno. Tako npr. Građevinari grade marine i druge objekte za poduzeća koja pružaju usluge veza i druge usluge nautičarima. Brodograđevna poduzeća proizvode plovila za sport i rekreaciju i rezervne dijelove, koje prodaju nautičarima preko trgovačkih poduzeća, salona nautike i obrtničkih radnji.

Izgradnja marine i drugih nautičko-turističkih sadržaja može pozitivno utjecati na opću komunalnu opremljenost lokalne sredine i povećati broj i kvalitetu različitih usluga. Tu se prvenstveno misli na izgradnju ili značajno poboljšanje kanalizacijske mreže, vodovoda, prometnica, telefonske i električne mreže, otvaranje različitih servisa, poboljšanje kvalitete usluga u više različitih djelatnosti. Sve to može doprinijeti profiliranju turističke ponude i turističkom imidžu mjesta, odnosno užeg ili šireg područja. Isto tako, marina dobro uklopljena u postojeće urbanističke sadržaje, može biti novi element turističke atrakcije.

Posebnu ulogu nautički turizam ima na području zapošljavanja radno-aktivnog stanovništva. Prema istraživanjima, danas je gotovo svaki osmi radnik u svijetu zaposlen u turizmu ili putničkom prometu, s tendencijom povećanja tog broja.

## 2.4. Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012. godini

Kapaciteti za prihvat plovila nisu ravnomjerno raspoređeni duž hrvatske obale. Od 363 luke, lučice, sidrišta i marina, kvarnerski, zadarski i dubrovački akvatorij ih sadrže 60%. Ipak, ponajviše zbog Nacionalnog Parka Kornati, najatraktivnije je plovno područje Zadarske županije. Nautičkim turistima je ovo područje posebno zanimljivo zbog velikog broja otoka što pridonosi zanimljivosti arhipelaga.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku 2012-te godine u Republici Hrvatsko je bilo registrirano 98 luka nautičkog turizma na morskoj obali, i to 62 marina (od toga 11 suhih marina) i 36 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija jest 3.266.746 m<sup>2</sup>, u kojima je nautičarima je na raspolaganju ukupno 21.491 vez, od toga 15.973 veza u moru i 5.518 vezova na kopnu. Struktura kapaciteta nautičkog turizma Republike Hrvatske za 2012. godinu predočava se tablicom 1.

**Tablica 1. Struktura kapaciteta nautičkog turizma Republike Hrvatske za 2012. godinu**

Županija	Ukupno	Sidrište	Privezište	Marine					Nerazvrstane luke nautičkog turizma
				suha marina	marina I. kategorije	marina II. kategorije	marina III. kategorije	marina kategorizirana i označena sidrima	
Republika Hrvatska	98	17	13	11	6	24	17	4	6
Primorsko-goranska	29	8	6	6	1	3	3	1	1
Zadarska	19	7	2	2	-	4	4	-	-
Šibensko-kninska	13	1	-	-	2	4	5	-	1
Splitsko-dalmatinska	16	1	2	2	-	5	3	2	1
Istarska	15	-	2	-	3	6	2	1	1
Dubrovačko-neretvanska	6	-	1	1	-	2	-	-	2

Izvor: Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) [20.09.2013.]

U lukama nautičkog turizma 31. prosinca 2012. na stalnom vezu bilo je 14.396 plovila, što je za 0,8% više nego 31. prosinca 2011. Vezom u moru koristilo se 85,5% plovila, a isključivo mjestom na kopnu 14,5%.

Prema vrsti plovila, na stalnom vezu koja su se koristila vezom u moru, 48,2% su motorne jahte, 50,2% su jahte na jedra, a 1,6% su ostala plovila.

Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz Hrvatske (31,7%), Austrije (18,6%), Njemačke (16,5%), Slovenije (6,6%), SAD-a (6,4%) i Italije (6,1%), što čini 85,9% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu.

Prema vrsti plovila u tranzitu koja su se koristila vezom u moru, 33,6% su motorne jahte, 63,4% su jahte na jedra, a 3,0% su ostala plovila.

U tom razdoblju najviše plovila u tranzitu bilo je iz Hrvatske (46,3%), Italije (18,4%), Njemačke (11,5%), Austrije (7,6%) i Slovenije (3,8%), što čini 87,6% plovila od ukupnog broja plovila u tranzitu.

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2012. iznosio je 660,0 milijuna kuna, pri čemu su 487,8 milijuna kuna ostvarena od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,9%. U odnosu na 2011., ukupan prihod veći je za 10,0%, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 11,0%.

## **2.5. Razvojne mogućnosti nautičkog turizma Republike Hrvatske**

Hrvatska ima komparativne prednosti u prirodnim ljepotama, pejzažnoj slikovitosti i ekološkoj očuvanosti, što su važna obilježja za razvoj i budućnost nautičkog turizma, međutim, nisu i dovoljna. Prirodna osnova za razvoj nautičkog turizma Republike Hrvatske je Jadransko more s razvedenom obalom dužine 6.176 km, od čega 4.398 km pripada obali otoka, s ukupno 1.244 otoka, otočića i hridi, od kojih je naseljeno 50 otoka.

Zahvaljujući svom prirodnom potencijalu i poziciji (izlaz na more ostalim europskim zemljama) Hrvatska ima predispozicije da privuče značajni segment potražnje za nautičkim turizmom. Razvedenost hrvatske obale uz veliki broj otoka, glavni su aduti razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj. Ograničavajući čimbenici su nedovoljan broj vezova i niska kvaliteta usluga u marinama, nesrazmjerni rast broja charter plovila i potražnje za njima, porezna politika i dr.

Dvije grupe čimbenika u najvećoj mjeri određuju konkurentnost nautičkog turizma (Strategija, 2008):

- 1) Opći čimbenici: klimatski uvjeti, ljepota i čistoća mora, ljepota krajolika koja podrazumijeva razvedenost i raznovrsnost obale i otoka uključujući naselja;
- 2) Posebni čimbenici: prometna dostupnost polazne luke nautičkog turizma u odnosu na glavna tržišta, osobna sigurnost i sigurnost plovidbe, broj, prostorni raspored i opremljenost luka nautičkog turizma, odnosno mogućnost veza plovnih objekata u lukama nautičkog turizma ili na nautičkom vezu u javnim lukama, ljubaznost i educiranost osoblja, ponuda ostalih sadržaja potrebnih za održavanje i opremanje plovnih objekata za plovidbu, atraktivnost sadržaja na kopnu, kulturna ponuda kao bitni čimbenik turističke pa tako i nautičke ponude, cijene usluga, propisi vezani uz plovidbu i stacioniranje plovnih objekata, porezi i takse.

Unatoč izraženoj dinamici razvoja nautičkog turizma u proteklom razdoblju, rezultati nisu ravni mogućnostima koje za njegov razvoj kod nas postoje. Hrvatska ostvaruje suverenitet na oko 12,2% obalne crte i na oko 33% obalne crte otoka u Sredozemlju, što upućuje na prirodni potencijal za razvoj nautičkog turizma.

Turistički razvijenije sredozemne zemlje Italija, Francuska i Španjolska imaju i razvijeniju ponudu nautičkog turizma. One, međutim, nemaju tako privlačnu obalu s otočnim skupinama kao Hrvatska, Grčka i Turska. Dakle, može se reći da su Hrvatskoj u pogledu razvijenosti ponude najveći konkurenti Italija, Francuska i Španjolska, a u pogledu atraktivnosti obale Grčka i Turska. Slovenija i Crna Gora nisu stvarni konkurenti zbog skromnih kapaciteta i razmjerno kratke obale.

U ponudi vezova za nautičke plovne objekte u Hrvatskoj u odnosu na sredozemne zemlje udio Hrvatske iznosi oko 6,9%, Francuske 47,3%, Italije 10,4%, Grčke 6,4%, Turske 4,9% itd. S obzirom na duljinu obalne crte, Hrvatska ima oko 2,6 nautička veza po kilometru, Francuska 64, Italija 3,1, Španjolska 20,2, Grčka 1,1, Turska 2,2 itd. Kad se ovi pokazatelji stave u relativan odnos, može se uočiti da Hrvatska ima udio duljine obale dva puta veći od udjela u broju vezova. Ta je razlika još očitija na primjeru Grčke, gdje je odnos 1:5. Međutim, Francuska i Španjolska te Slovenija, iako u postotno malim udjelima, imaju obrnuti odnos – znatno veći udio je u broju vezova nego u duljini obale. Nadalje, kad se promatra broj vezova

po kilometru obale na Sredozemlju Hrvatska se s 2,6 veza po kilometru obale nalazi na šestom mjestu, iza Francuske, Slovenije, Španjolske, Crne Gore i Italije.

Na obalama Sredozemlja, prema broju luka nautičkog turizma na prvom je mjestu Francuska, zatim slijede Španjolska i Italija, a Hrvatska je na četvrtom mjestu zajedno s Grčkom. Prema broju vezova na Sredozemlju Hrvatska je također na četvrtom mjestu s 18.377 vezova, a oni čine 6,7% od ukupnog broja vezova.

Iz već navedenih podataka o duljini obalne crte zemalja na Sredozemlju vidi se da je Hrvatska na trećemu mjestu. Nadalje, prema broju otoka Hrvatska je na drugom mjestu.

Prema tim pokazateljima, Hrvatska ima još neiskorištenih mogućnosti za povećanje broja marina i vezova, pri čemu duljina obalne crte nije jedini kriterij za takvu ocjenu nego i broj otoka, otočića i hridi. Iz toga proizlazi da su zemlje čije su prirodne mogućnosti za razvoj nautičkog turizma slabije od hrvatskih, uspješnije iskoristile te svoje mogućnosti.

Analiza ocjene konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma ukazuju na nužnost repositioniranja i restrukturiranja hrvatskih marina u skladu s trendovima na tržištu nautičkih usluga (Gračan, 2006).

Budući razvoj svakako treba temeljiti na strateškom promišljanju u okviru strateškog planiranja razvoja hrvatskog turizma, te koncepta održivosti. Pri tome treba slijediti dva pravca (Gračan, 2006): maksimalno iskorištavanje kapaciteta za vezove u već postojećim lučicama i lukama te izgradnju kvalitetne infrastrukture za nautičare u marinama i lukama, te zabavnim sadržajima u njihovoj blizini. Poseban značaj treba dati razvoju sektora iznajmljivanja vezova, koji posljednjih godina pokazuje dinamičan rast broja charter plovila.

Međutim, kako se navodi u Strategiji razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske do 2019. godine (Strategija, 2008), unatoč dosadašnjim razvojnim dostignućima, nautički turizam kvalitetom u mnogim elementima ponude nije dosegno razinu vrijednosti prirodnog i povijesnog nasljeđa, kao ni prostorne mogućnosti razvoja, odnosno hrvatski nautički turizam još nije iskoristio sve svoje razvojne potencijale. Kako se radi o najvrjednijem prostoru (pomorsko dobro), prostorno planiranje ima posebno značenje. Pri planiranju novih lokacija, kako navode Kovačić i Dundović (2012 str. 183), potrebno je uključiti znanstvenike pravne, pomorske, tehnološke, ekonomske i drugih struka.

### 3. OBILJEŽJA NAUTIČKIH SIDRIŠTA

Na hrvatskim otocima i obali brojne su uvale pogodne za sidrenje što ne znači i da se u njima treba omogućiti nautičko sidrenje. Mnoge od njih još su netaknute, neizgrađene, s tek pokojom kućom na obali. Druge su okružene manjim brojem kuća obično nastalih oko starih ribarskih kućica, a na obali nekih stara su otočna mjesta.

Pod pritiskom razvoja, mnoge su uvale posljednjih desetljeća promijenile svoj autohtoni izgled i postale apartmanska naselja ili nautičke marine, privezišta i sidrišta. Razvojem svijesti o potrebi očuvanja morskog okoliša i integralnog upravljanja priobalnim prostorom sprječava se namjera da se u uvalama pogodnima za sidrenje sagrade marine.

Unatoč tome mnoge su uvale ipak pretvorene u organizirana sidrišta. Na njih su dodijeljene koncesije pa su koncesionari postavili korpomorta, sidrene lance i konope s bovama za privez koje se naplaćuju.

S razvojem nautičkog turizma, a posljednjih tridesetak godina i razvojem masovne plovidbe radi sporta i zabave sidrenje se bitno promijenilo. Dok su profesionalnim pomorcima ili ribarima sidrišta bila nužnost u nedostatku luka ili dok su čekali da bi uplovili u njih, nautičaru je sidrenje često i svrha i cilj plovidbe. Sidrišta se u nautičkom turizmu koriste iz slijedećih razloga (Karlić, 2010):

- Ciljano korištenje sidrišta zbog načina korištenja odmora (kupanje, ribarenje, ronjenje...)
- Zbog zaklona od vjetrova i mora uslijed nevremena ili zbog kvara na plovilu
- Iz nužnosti zbog nedostatka veza. Učestala je pojava da u ljetnoj sezoni, zbog prevelikog broja plovila, nedostaje vezova u lukama ili na privezištima te mnogim nautičarima sidrište preostaje kao nužni izbor.
- Zbog uštede. Mnogo nautičara, osobito onih koji dugo plove na vlastitim brodovima s malim budžetom, osamljene uvale pohodi i zato što u njima vez ne moraju platiti ili je bitno jeftiniji od onoga u marinama i na rivama.

Nautičari izuzetno cijene sigurno sidrište gdje se mogu bez bojazni za vlastitu sigurnost i sigurnost svog plovila prepustiti odmoru.

### 3.1. Pojam i pravni status sidrišta

Zakonsku regulativu koja uređuje odnose u nautičkom turizmu čini splet slijedećih zakona: Pomorski zakonik, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Zakon o pružanju usluga u turizmu, Zakon o obveznim odnosima, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama i Zakon o zaštiti potrošača.

Pružanje usluga organiziranog sidrišta je novonastala djelatnost usluge nautičkog turizma čiji korisnici su gotovo svi vlasnici ili korisnici plovila, prvenstveno brodica i jahti. Ova djelatnost prema kriteriju vrste usluge, pripada turizmu kao grani gospodarstva. Međutim, u odnosu na predmet na koji se ta usluga odnosi ova djelatnost nužno ulazi i u regulaciju pomorskog prava, a u odnosu na vrijednosti koje se izlažu riziku nužno je uključena i u pravo osiguranja.

**Sidrište** je morsko područje pogodno za usidrenje brodova, umjerene dubine i mekana dna. Zaštićena sidrišta se nalaze u akvatoriju luke ili zaljeva, a otvorena sidrišta se nalaze u nezaštićenom dijelu akvatorija. Namijenjeno je kratkotrajnom boravku brodova (noćenje/nekoliko dana); pretpostavlja značajnu autonomiju plovila koja borave na sidrištu. Može imati svoj sustav sidara ili se sidrenje može obavljati brodskim sidrima. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom.

Promatrano s nautičkog aspekta valja razlikovati sidrišta koja su kao takva ucrtana na pomorskim kartama i označena jasnim oznakama a namijenjena brodovima ili brodicama koje čekaju vez u luci, organizirana sidrišta namijenjena plovilima nautičkog turizma koja podliježu sustavu naplate i mjesta pogodna za sidrenje na kojima je dopušteno sidrenje ako se ne ugrožava sigurnost plovidbe na moru i nije u suprotnosti s odredbama o očuvanju morskog okoliša.

Isto tako valja ukazati na bitnu razliku između sidrišta i privezišta. **Privezište** je dio vodenog prostora i dio obale uređen za pristajanje plovnih objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dopuštaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje se mogu sidriti plovni objekti. Privezište je također dio vodenog prostora i obale uređen za pristajanje plovnih objekata nautičkog turizma. Postojeće



luke javnoga prometa preuzimaju povremeno i stalno funkciju luke nautičkog turizma, u kategoriji pristaništa (Luković, i dr., 2007 str. 115).

**Organizirano sidrište** je mjesto na kojem sa čamci i brodovi ostavljaju duže vrijeme. Ova vrsta veza sastoji se od teškog utega (obično od betona) ili sidra, lanca ili plutače. Sidrište se koristi na mjestima koja ne dopuštaju privezivanje čamaca uz obalu ili na mjestima gdje se jedrilice i drugi brodovi ostavljaju neprekidno u vodi, a uz obalu nema dovoljno mjesta za sve.

Tako organizirana i uređena sidrišta povećavaju sigurnost na moru s obzirom da je privez na sidrenu plutaču (bovu) daleko jednostavnija operacija od samog čina sidrenja, kojeg su nekad poznavali samo iskusni dobri nautičari i pomorci, znalci jadranskog arhipelaga. Takva praksa je uz povećanu sigurnost omogućila i da se u jednoj uvali usidri daleko veći broj plovila nego što bi to bilo izvedivo sidrenjem. Posebno je to važno na sjevernom jadraniu, na kojem su češći ljetni neverini nego na jugu. Pored toga koncesionar se brine i za čistoću uvale te čisti smeće, vodi računa i o sigurnosti, a može i ponuditi dovoz namirnica i slične sitne usluge.

Svakako, postavljanje sidrenih plutača je s aspekta očuvanja okoliša puno bolje rješenje od izgradnje lučica, koje bi zasigurno s vremenom prerasle u marine.

I iskustva nekih najpopularnijih nautičkih odredišta na kojima je mnogo više mjesta na bovama nego u marinama, poput brojnih karipskih otoka, to potvrđuju. U Jadranu, što je također važno, svakim vezivanjem na bovu, umjesto sidrenja, pridonosi se sprječavanju širenja alge *Caulerpa toxifolia*.

Sidrenje je samo dijelom regulirano propisima, i to uglavnom kad je riječ o dodjeli koncesija na sidrišta. Riječ je uglavnom o pravima koncesionara dok se posebno ne reguliraju njihove obveze prema nautičarima. Razumljivo je da vez na sidrenoj plutači valja platiti. U pravilu znatno manje nego u marini. Njegova je cijena uglavnom između 30 i 40% svote koja se plaća u marini.

Koncesije za uvale u Hrvatskoj dodjeljuju županije (regionalna vlast) pa se i ponašanje koncesionara, cijene i razina usluge poprilično razlikuju od mjesta do mjesta.

Primjerice poprilično je raznolika praksa koncesionara kad su sve bove zauzete pa se nautičar usidri na području pod koncesijom. Neki će koncesionar to pokušati spriječiti, drugi će pokušati naplatiti i takvo sidrenje, a treći će jednostavno dopustiti sidrenje i to neće naplatiti (Karlić, 2010).

Stoga je u interesu hrvatskog nautičkog turizma potrebno tu problematiku regulirati jedinstveno za čitav hrvatski dio Jadrana.

Pravni status i režim korištenja sidrišta i privezišta ima iznimno važan značaj kako za nautički turizam tako i za cjeloviti lučki sustav luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.

Sidrišta i privezišta imaju važnu ulogu za siguran boravak brodica i brodova u hrvatskim unutarnjim morskim vodama. U pravnom smislu ne smiju se miješati i supstituirati privezišta i sidrišta s pravnim pojmom morske luke. Privezišta i sidrišta su ili samostalni prihvatni objekti nautičkog turizma odnosno prihvatni objekti za privez ili sidrenje brodica ili su sastavni dijelovi lučkog područja (Kundiš, i dr., 2012).

Stoga je potrebno jasno definirati pravne pojmove, model korištenja i nadležnosti u postupku donošenja koncesija za gospodarsko korištenje i posebnu uporabu sidrišta i privezišta.

Pri tome se prvenstveno misli na elementarnu pravnu sigurnost kako korisnika usluga tako i ovlaštenika koncesija te zaštite interese domicilnog stanovništva.

### **3.2. Općenito o sidrištima i sidrenju**

Sidrenje je manovra tijekom koje se obara sidro s namjerom ograničenja slobodnog kretanja plovila kroz vodu. Manovra se osim u izvanrednim situacijama izvodi kada je plovilo zaustavljeno ili kad se sporo kreće prema natrag (vožnja krmom). To zbog toga kako sidreno uže ili lanac ne bi zahvatili ili oštetili kormilo ili vijak. Obaranje sidra pri laganoj vožnji krmom ima dodatnu prednost što će se sidro bolje ukopati u mulj i time bolje držati.

Što se tiče odabira sidrenjaka između konopa ili lanca to uvelike ovisi o preporukama konstruktora plovila ali i o iskustvu posade na plovilu. Sidrenje je, u prvom redu cijeli skup kompromisa između što boljeg i sigurnijeg sidrenja nasuprot što manjem i spretnijem sidru...

što kraćem konopu ili lancu (Karlič, 2010), što jednostavnijoj i spretnijoj cijeloj izvedbi s što manjim troškovima nabave sidra i opreme.

Za sigurno sidrenje, posebno zbog sigurnosti plovidbe, pored poznavanja tehnike sidrenja i odabira mjesta za sidrenje važno je poznavanje karakteristika nekih meteoroloških parametara, kao što su temperatura zraka, padaline i vjetrovi.

Za plovidbu je posebno važno poznavati najčešće vjetrove na području Jadrana. To su bura (NNE do ENE), jugo (ESE do SSE) i maestral (WNW do NW). Osim njih pušu i vjetrovi iz smjerova S (oštro), SW (lebić, garbin), W (pulenat), N do NW (tramontana), E (levanat), te vjetrovi obalne cirkulacije (burin ili kopnenjak i zmorac).

U jesenskom i zimskom razdoblju najčešći je vjetar na južnom Jadranu jugo, a na sjevernom bura. Ljeti su jugo i bura puno rjeđi, a najčešće puše maestral. Vjetar jačine 6 bofora ili više puše uz obalu 25 do 40 dana godišnje, a na izloženim mjestima može puhati i preko 100 dana u godini. Olujni vjetar jačine 8 bofora ili više puše od 2 do 10 dana u godini. Najčešće se javlja u obalnom području kao bura, a rjeđe kao jugo (Favro, i dr., 2007 str. 63).

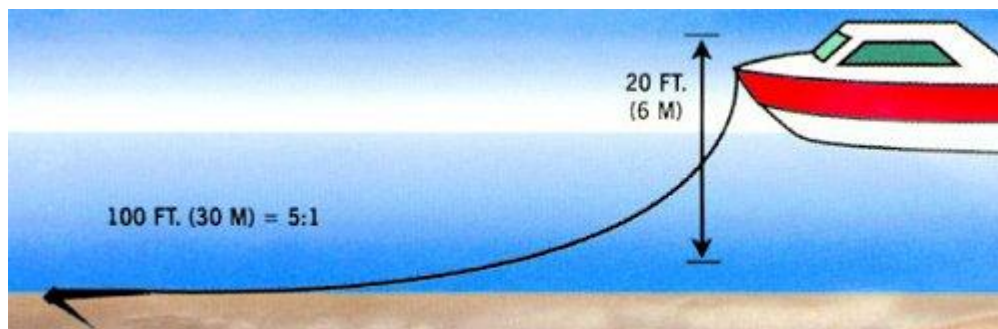
### ***3.2.1. Sidra i sidrenje***

Postoji više vrsta i raznih konstrukcija sidara. Neovisno o njegovoj konstrukciji sidro mora zadovoljiti svoju osnovnu namjenu a to je zadržati plovilo unutar kruga koji je određen dužinom sidrenjaka (sidreni konop ili sidreni lanac) od točke sidrenja. Postoji više vrsta sidara koje su dobili nazive po svojim konstruktorima (Danforth, Hall) ili prema obilježjima (mačak, admiralitetsko).

Sidro je sigurno kada "dobro drži" a to je u pravilu onda kad je zapelo za neku stijenu ili se ukopalo, a isto tako za sigurno sidrenje važno je da je sidrenjak dugačak najmanje koliko su i četiri dubine na kojoj je sidro leglo (Crepulja, 2012).

To podrazumijeva da ako je sidro na dubini 3 metra, sidreni konop mora biti dugačak najmanje 12 metara – ili dulji. Za dobro i sigurno sidrenje sidreni konop mora biti dugačak toliko da sidro leži što dalje od brodice. Ta udaljenost osiguravat će polegnutost sidra koju će još pojačati težina predlanca (andela).

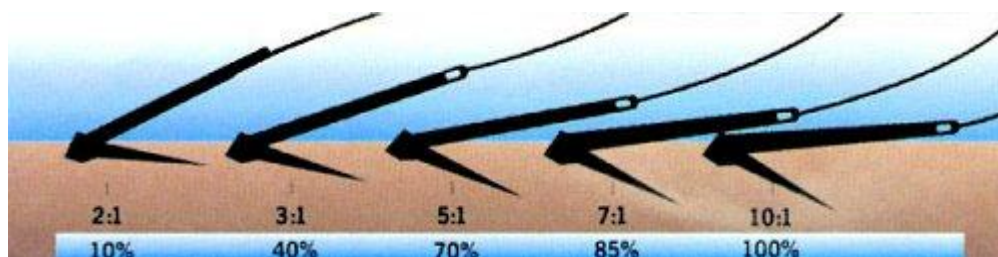
**Slika 1. Pravilno sidrenje**



Izvor: [http://www.morsko-prase.hr/savjeti\\_3.htm](http://www.morsko-prase.hr/savjeti_3.htm) [06.09.2013.]

Na slici 2. vidljivo je kako snaga držanja sidra opada s skraćanjem duljine sidrenog konopa i smanjenjem kuta struka sidra prema dnu.

**Slika 2. Snaga držanja sidra**



Izvor: [http://www.morsko-prase.hr/savjeti\\_3.htm](http://www.morsko-prase.hr/savjeti_3.htm) [06.09.2013.]

Neki proizvođači uži nude sidrene konope s ugrađenim olovom u zadnjih deset metara konopa. Glavna prednost ovakvog konopa je jednostavno rukovanje i odlaganje. Ne preporuča se za sidrenje koristiti konope iz materijala čije je specifična težina manja od vode (~ 1000 kg/m<sup>3</sup>). Takvi konopci plutaju na vodi i imaju tendenciju da isplivaju i time umanje snagu držanja sidra. Takvi su konopi iz polipropilena (PP). Najčešće se koriste polyamidni (PA)(Nylon) i poliesterski (PES) sidreni konopi i to sukani sa 3 ili više strukova ili pleteni.

### ***3.2.2. Vrste morskog dna pogodnog za sidrenje***

Za dobro držanje sidra važna je vrsta dna. Na pjeskovitom ili muljevitom dnu bolje će držati sidro koje se može ukopati, ili koje ima veće površine krakova (široke lopate). Uski krakovi će "zaorati" kada ga jače povuče brodica pod udarom snažnijeg naleta vjetra ili vala. Prelagano sidro neće se ni ukopati kako valja u pijesak ili mulj, a pogotovo ne ako je dno obraslo travom, a krakovi nisu oštrini šiljati.

Većina je nautičara prihvatila Danforth sidro kao pouzdano i praktično. Na palubi zauzima manje mjesta, odnosno ne strše mu krakovi na sve strane, a na dnu se ukopava dobro u mulj i pijesak, i dobro drži sa svojim krakovima povećane površine. Konstruktor Danforth, po kojemu je sidro dobilo svoj naziv, tvrdi da to sidro teško 10 kilograma drži kao "mačak" ili "admiralitetsko" od 25 kilograma.

Prilikom sidrenja valjka na pomorskoj karti ustanoviti dali je na om mjestu dozvoljeno sidrenje ili postoje neke podvodne prepreke (podmorski kablovi ili cijevi), može doći do oštećenja podvodnih instalacija i time prouzročiti štetu.

Osim u slučajevima neposredne pogibelji, velike životne ili materijalne opasnosti u nevremenu, kada brodica ostane bez pogona moguće je nepripremljeno ili iznenadno bacanje sidra. U suprotnom sidro će se uvijek potopiti promišljeno i osmišljeno.

To znači, ocijeniti gdje treba baciti sidro u odnosu na struju, vjetar, valove, druge već u blizini usidrene brodice, pa onda od priveza uz obalu, ili ako se sidri na sidrištu kamo će vjetar okrenuti brodicu, s ne udari u drugo plovilo ili da se ne prepreći plovni put.

Blok sidro je teška betonska gromada sa lancem i bovom na površini za koju se može vezati na nekom stalnom sidrištu, obično na dulje vrijeme, a možda i zimovanje. Zato je to "mrtvo" sidro i potopljeno, umjesto nekog klasičnog sidra. Za veću sigurnost postavljaju se i po dva bloka povezana lancem.

Ako je to sidrište bez priveza na obalu, plutača (bova) mora imati vrtilo kako se nebi lanac ili što je već između plutače i bloka, usukao vrtnjom brodice nošene vjetrom oko bove, tako skratio i najzad prekinuo.

### 3.2.3. Utjecaj sidrišta na morski okoliš

Prirodni resursi su još uvijek glavni motivacijski faktor za dolazak i boravak turista u Hrvatskoj. Održivo iskorištavanje, zaštita i razvoj prirodnih dobara je uvjet bez kojeg nema dugoročnog razvoja turizma u Hrvatskoj.

Negativni utjecaj turizma na prostor i okoliš može se svesti na najmanju moguću mjeru samo upravljanjem, njegovim razvojem, što podrazumijeva planiranje racionalnog i kontinuiranog odnosno ograničenog i usmjeravanog korištenja prostora za izgradnju kapaciteta i primjenu svih mjera zaštite okoliša.

Ukoliko se monitoring redovito provodi moguće je pravovremeno uočiti i spriječiti neželjene promjene u okolišu. Na obalnim područjima odvija se niz gospodarskih djelatnosti, osim turizma, kao što je, industrija, promet, ribolov, marikultura te urbanizacija.

Osnovni preduvjet održivog suživota među pojedinim djelatnostima je njihovo odgovarajuće lociranje i odgovorno gospodarenje.

Na organiziranim sidrištima se organizira održavanje reda, prikupljanje i odvoz smeća, protupožarna zaštita i očuvanje okoliša. Sav otpad se treba razvrstavati i odvoziti na adekvatno i predviđeno mjesto za to o trošku investitora.

Jadran je plitko more koje se, u odnosu na ostatak Sredozemlja, ističe po razmjerno većem broju biljnih i životinjskih vrsta, te najviše endema. Najveće prijetnje ugroženim i zaštićenim vrstama dolaze od uništavanja staništa, unosa invazivnih vrsta, balastnih voda i dr.

Do uništavanja staništa dolazi najviše izgradnjom naselja, luka, te turističkom aktivnošću. Invazivne strane vrste drugi su razlog ugroženosti biološke raznolikosti koje mogu negativno utjecati i na život i na zdravlje ljudi, te nanijeti ozbiljne štete gospodarstvu.

U hrvatskom dijelu Jadrana pojavile su se dvije invazivne zelene alge *Caulerpa taxifolie* i *Caulerpa racemosa*, koje predstavljaju najveću prijetnju biološkoj raznolikosti i dugoročno mogu nanijeti štete ribarstvu i turizmu. Posebno je opasna *Caulerpa taxifolie*. Ova alga koja je u Jadranu poznata već duži niz godina iznimno je invazivna i opasna po autohtone biljne vrste. Naime, ona drastično smanjuje brojnost i sustav prirodnih biljnih i životinjskih vrsta.

Dokazano je kako s područja na kojemu se udomi istisne sve ostale alge i životinje, posebno spužve, koralje i morske ježince (ZADRA, 2010).

Najgore je što se njome ne hrani ni jedna riba ili glavonožac, pa nakon što se ona "doseli" na morsko dno ostaje samo jednolična podmorska zelena livada. Radi toga, predstavlja ozbiljnu prijetnju biološkoj raznolikosti podmorja.

*Caulerpa taxifolie* se širi prijenosom sidrima i mrežama. Širenje se sprječava jedino fizičkim uklanjanjem, te zabranom sidrenja i ribolova na nalazištima. Stoga se preporuča korištenje plutača zbog sigurnosti sidrenja i očuvanja podmorja od spomenute invazivne alge. Preporuča se da se na pojedine plutače veže samo 1 brod i to na način da konop od broda do plutače bude duži od 3,5m.

### **3.3. Upravljanje organiziranim nautičkim sidrištima**

Upravljanje organiziranim nautičkim sidrištima spada u djelokruga rada regionalne uprave koja te poslove povjerava na upravljanje koncesionarima sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN, 38/09) ili su dio luke otvorene za javni promet.

Na sidrištima koja nisu na popisu organiziranih sidrišta ne smije se naplaćivati pristojba za sidrenje brodova i jahti u nautičkom turizmu. Zabranjeno je sidrenje brodova, jahti i brodica na područjima koja su kao takva posebno naznačena na pomorskim kartama i drugim publikacijama u izdanju Hrvatskog hidrografskog instituta.

Sidrenje na takvim mjestima predstavlja pomorski prekršaj za čije su kršenje predviđene visoke kazne.

#### ***3.3.1. Održavanje reda na organiziranim sidrištima***

Osoba koja upravlja jahtom ili brodicom odgovorna je za sigurnost plovila dok se nalazi na sidrištu pri čemu je dužna postupati prema uputama koncesionara i nadležne lučke kapetanije. Osoba koja upravlja plovilom prilikom sidrenja mora voditi računa da plovilo bude dovoljno udaljeno od najbližih plovila u svim smjerovima i vremenskim uvjetima.

Strana brodica i jahta koja dolazi iz inozemstva dužna je najkraćim putem uploviti u luku otvorenu za međunarodni promet i ishoditi vinjetu.

Zabranjeno je sidrenje na sidrištima stranim plovilima prije ishođenja vinjete osim u slučaju više sile kada o tome treba izvijestiti najbližu lučku kapetaniju.

Za vrijeme boravka na sidrištu plovilo mora istaknu ti dnevne oznake i svjetla sukladno "Međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru".

U slučaju bilo kakve dvojbe vezano za red na sidrištu potrebno je obratiti se nadležnoj lučkoj kapetaniji na VHF kanalu kao što je to navedeno u informativnoj karti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Na zahtjev osobe koja upravlja plovilom predstavnik koncesionara ili lučke uprave mora predočiti posebnu iskaznicu na kojoj je navedeno ime, odnosno naziv davatelja koncesije i koncesionara ili lučke uprave, broj iskaznice, te ime i prezime ovlaštene osobe.

### ***3.3.2. Naplata pristojbe za sidrenje – sidrarine***

Visina pristojbe za sidrenje ovisi o vrsti sidrišta koje određuje Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture koje je objavilo Popis koncesioniranih sidrišta za potrebe brodica i jahti u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske (MPPI, 2013) kako slijedi:

#### ***1) Na sidrištima luka otvorenih za javni promet***

Brod, brodica i jahta koji koriste sidrište luke otvorene za javni promet uređeno napravama za vez plaćaju pristojbu za vez umanjenu za 30%.

Brod, brodica i jahta koji koriste sidrište luke otvorene za javni promet bez naprava za vez plaćaju pristojbu umanjenu za 50%. Kada brod, brodica i jahta koriste sidrište nautičkog dijela luke plaćaju pristojbu umanjenu za 30% u odnosu na iznose na nautičkom dijelu luke. Kriteriji za naplatu pristojbe je duljina plovila preko svega za nedjeljivi dio dana.

Koncesionar ili ovlaštena osoba lučke uprave dužan je na upit nautičara pokazati ovjereni cjenik naplate pristojbe za vez. Ukoliko je preuzeto suho smeće ovlaštenik koncesije dužan je



izdati potvrdu o preuzetom smeću sa plovila. U iznos pristojbe uračunata je i usluga preuzimanja suhog smeća sa plovila.

## **2) *Na sidrištima luka posebne namjene – lukama nautičkog turizma***

Koncesionar za luku posebne namjene-sidrište dužan je osobi koja upravlja plovilom izdati račun o naplaćenju pristojbi. Ukoliko je preuzeto suho smeće koncesionar je dužan izdati potvrdu o preuzetom smeću sa plovila. U iznos pristojbe uračunata je i usluga preuzimanja suhog smeća sa plovila.

Osoba koja upravlja brodom, brodicom i jahtom dužna je držati na plovilu račun i potvrdu do napuštanja teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

Koncesionar je dužan na upit nautičara pokazati cjenik naplate pristojbe za vez ovjeren od strane županije.

Osnovno načelo upravljanja razvojem organiziranih sidrišta za potrebe nautičkog turizma je načelo održivog razvoja koje podrazumijeva nužnost pronalaženja kompromisa između potrebe za očuvanjem prirodnog prostora i potrebe za gospodarskim razvojem, a provodi se, prije svega, utvrđivanjem nosivog kapaciteta prostora i određivanjem granice rasta novih prihvatnih kapaciteta za određeno razdoblje.

### **3.4. Struktura prometa na organiziranim sidrištima**

Prema istraživanju Tomas Nautika Jahting za 2012. godinu (Marušić, i dr., 2012), nautičari na putovanju u prosjeku ostvaruju 12 noćenja, od čega oko 7 noćenja u marinama te po jedno do dva noćenja u mjesnim lučicama te na bovi i sidru izvan mjesnih lučica i marina; u hrvatskom čarteru se ostvaruje prosječno 9 noćenja, a na vlastitim plovilima, plovilima u vlasništvu prijatelja ili rođaka i u inozemnom čarteru 16 noćenja. Prosječan broj i struktura ostvarenih noćenja s obzirom na mjesto noćenja/sidrenja predočava se tablicom 2.

**Tablica 2. Prosječan broj i struktura ostvarenih noćenja s obzirom na mjesto noćenja/sidrenja**

Broj noćenja	Prosječan broj noćenja	%
Na bovi izvan mjesnih lučica i marina	1,5	11,7
Na sidru izvan mjesnih lučica i marina	1,7	13,3
U smještajnim objektima na kopnu	0,2	1,4
UKUPNO	12,4	100,0

Izvor: Tomas Nautika Jahting za 2012. godinu (Marušić, i dr., 2012)

U prosjeku, nautičari na putovanju ostvaruju 12 noćenja, od čega oko 7 noćenja u marinama te po jedno do dva noćenja u mjesnim lučicama i na bovi odnosno sidru izvan mjesnih lučica i marina. Neznatan udio nautičara tijekom putovanja ostvaruje i noćenja u smještajnim objektima na kopnu. Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina prema vlasništvu plovila prikazuje se tablicom 3.

**Tablica 3. Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina prema vlasništvu plovila**

Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina	Ukupno	Hrvatski čarter	Ostalo
0	62,9	62,8	63,1
1 do 3	20,8	25,2	16,5
4 do 7	11,5	10,4	12,6
8 do 14	3,2	1,5	4,9
15 do 21	1,0	0,1	1,9
22 i više	0,5	.	1,0
UKUPNO	100,0	100,0	100,0

Izvor: Tomas Nautika Jahting za 2012. godinu (Marušić, i dr., 2012)

Najveći broj noćenja u prosjeku ostvaruju čarteraši iz Rusije (10), a između 9 i 10 noćenja ostvare i Francuzi, Nijemci, Britanci i Nizozemci. U marinama češće od prosjeka noće Rusi (70% svih noćenja ostvaruju u marinama), a relativno najmanje Talijani (50%), koji ostvaruju iznadprosječan udio noćenja u mjesnim lučicama (20%) i na bovi izvan mjesnih lučica i marina (14%). Na bovi češće od drugih noće i domaći čarteraši (14%), dok je među Slovencima najveći udio onih koji noće na sidru izvan marina i mjesnih lučica (18%). Najveći udio čarteraša koji tijekom plovidbe posjete četiri i više marina je među Šveđanima (45%), Rusima (43%) i Britancima (40%) (Marušić, i dr., 2012 str. 52).

Plovila duža od 12 metara u hrvatskim lukama nautičkog turizma imaju nedovoljan broj vezova. Bitan rast broja tih brodova na stalnome vezu ostvariti će se kada se osigura mondensko okruženje naših nautičkih destinacija. To podrazumijeva hotele sa pet zvjezdica s ponudom raznih oblika zabave i rekreacije i odgovarajuću prometnu povezanost emitivnog tržišta s našom obalom. Dok se to ne ostvari, mega jahte (duže od 24 m) gostovat će na našoj obali samo ljeti, i to zbog želje za diskrecijom takvih vlasnika ili gostiju kojima su ti brodovi iznajmljeni, a najčešće će biti sidreni izvan luka nautičkog turizma **Izvor koji je određen nije valjan.** Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina prema dužini plovila predočava se tablicom 4.

**Tablica 4. Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina prema dužini plovila**

Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina	Ukupno	Do 9,0 m	9,1 - 11,0 m	11,1 - 13,0	13,1 m i duže
0	62,9	58,0	64,5	62,9	64,6
1 do 3	20,8	20,2	21,2	22,2	19,4
4 do 7	11,5	14,9	11,4	10,0	10,9
8 do 14	3,2	5,5	1,8	2,9	3,6
15 do 21	1,0	0,5	0,7	1,6	1,0
22 i više	0,5	0,8	0,4	0,3	0,5
UKUPNO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: Tomas Nautika Jahting za 2012. godinu (Marušić, i dr., 2012)

S porastom dužine plovila smanjuje se udio plovidbi s ostvarenih 15 i više noćenja (s 29% za plovila dužine do 9 metara na 16% za plovila duža od 13 metara). Najmanji udio noćenja u marinama zabilježen je kod nautičara na plovilima do 9 metara (54% svih noćenja), dok nautičari na dužim plovilima preko 60% ukupnih noćenja u prosjeku ostvaruju u marinama. Nautičari na plovilima do 9 metara češće su od prosjeka noćili na sidru, izvan mjesnih lučica i marina (17% ukupnih noćenja).

## **4. ANALIZA NAUTIČKIH SIDRIŠTA ZADARSKE ŽUPANIJE**

Posebno mjesto u svim važnijim časopisima, katalozima i web portalima specijaliziranim za nautički turizam, zauzima obalni pojas i otočni arhipelag zadarskog akvatorija. Plovno područje Zadarske županije izdvaja se u usporedbi s ostalim dijelovima hrvatske obale zahvaljujući otočnim skupinama izrazitom usitnjenosti, raspršenosti, razvedenosti obalne crte te specifičnim usporednim pružanjem u nekoliko nizova, koji prate pravac pružanja temeljnih geoloških i geomorfoloških struktura na susjednom kopnu. Veliki broj, od vjetra i nevremena zaštićenih uvala čine prirodna zakloništa, nekad spas za ribare, težake i putnike, danas su sigurna odmorišta za nautičke turiste koji ih sve više koriste u nedostatku vezova i privezišta u lukama nautičkog turizma.

### **4.1. Prostorna i geografska obilježja Zadarske županije**

Zadarska županija proteže se na prostoru ukupne površine 7.276,23 km<sup>2</sup>, a smještena je na središnjem dijelu hrvatske obale Jadrana. Određena svojim prirodnim položajem u Republici Hrvatskoj, Zadarska županija je značajna prometna poveznica; povezana je državnim cestama i autocestom Zagreb – Split, zračnim linijama (Zračna luka Zadar), trajektnim vezama s Anconom u Italiji (iz grada Zadra) te željezničkim pravcima s ostatkom Hrvatske.

Zadarska županija je teritorijalno organizirana u 34 jedinice lokalne uprave i samouprave, odnosno 6 gradova (Zadar, Benkovac, Biograd n/M, Obrovac, Pag i Nin) i 28 općina (Bibinje, Galovac, Gračac, Jasenice, Kali, Kolan, Kukljica, Lišane Ostrovičke, Novigrad, Pakoštane, Pašman, Polača, Poličnik, Posedarje, Poveljana, Preko, Privlaka, Ražanac, Sali, Stankovci, Starigrad, Sukošan, Sveti Filip i Jakov, Škabrnja, Tkon, Vir, Vrsi i Zemunik Donji). Grad Zadar administrativno je središte Županije i peti grad po veličini u Republici Hrvatskoj (Zrilić, i dr., 2011 str. 10).

Osnovne prostorne cjeline (područja) županije su: zagorsko; priobalno te otočno područje, a svako od spomenutih se bitno razlikuje u odnosu na osnovne prirodne, gospodarske i kulturne karakteristike. U županiji se nalazi 200 otoka, otočića, hridi i grebena. Velika krajobrazna raznolikost kopnenog dijela županije; spoj planine, dolina, mora i brojnih otoka čini Zadarsku županiju izuzetno privlačnom za razvoj elitnog i selektivnih oblika turizma.

## **4.2. Oceanografska obilježja akvatorija Zadarske županije**

Osnovna oceanografska obilježja sjevernodalmatinskog akvatorija podudaraju se s prosječnim vrijednostima cijele hrvatske obale uz odgovarajuće posebnosti koje ponajprije proizlaze iz geografskoga položaja, geomorfološke raščlanjenosti i klimatskih obilježja.

### **4.2.1. Dubina mora i status podmorja**

Najdublji su dijelovi akvatorija Zadarske županije sjeverozapadni dio Silbanskog kanala (116 m), zapadni ulaz u prolaz Maknare (98 m), Murtersko more (94 m), te prostor između Žirja i niza otočića i grebena (Blitvenica, Kosmerka, Vrtlac i dr.) dubine do 108 m. Izobata od 100 m prolazi uz sam vanjski rub od Rašipa u južnome dijelu kornatskog arhipelaga preko Žirja i pripadajućih vanjskih otočića i grebena prema Svilanu i Smokvici u rogozničkom akvatoriju.

Šire zone plićaka (širine veće od 1 km) karakteristične su za rubne dijelove Paškog zaljeva i uvalu Dinjišku na otoku Pagu, akvatorij oko Vira, krajnji sjeverni i krajnji južni dio Oliba, južni dio Pašmanskog kanala te za priobalje između Zablaća i Krapnja.

Morsko je dno uz obalu najčešće kamenito (stjenovito) i pjeskovito (osobito u uvalama i prostranim plićacima), a dublji su dijelovi podmorja pokriveni muljevitim sedimentima, na kojima su mjestimice nataložene tanje naslage ljušturica različitih školjkaša (Faričić, 2012).

Važnija područja pjeskovitoga sedimenta nalaze se u podmorju između Vira i Privlake te u priobalju oko Oliba. Taj se pijesak vadio i rabio kao građevinski materijal.

### **4.2.2. Temperature morske vode**

Temperature morske vode pri površini u unutrašnjem dijelu sjevernodalmatinskoga akvatorija (prema podacima za Zadar i Veli Rat, za koje ne postoji kontinuirani višegodišnji statistički niz) kreću se u prosjeku od minimalnih 10,8°C u veljači do 23,6 °C u kolovozu.

#### **4.2.3. Prozirnost mora**

Prozirnost je mora znatna i uglavnom prelazi 10m, a često je oko 20 m. Veća je uz otoke srednjega i vanjskog niza te u područjima stjenovitog podmorja. Manja je prozirnost u unutrašnjim kanalima koji su pod utjecajem različitih oblika onečišćenja sa susjednoga kopna, osobito u Zadarskom i Šibenskom prostoru.

#### **4.2.4. Morske struje akvatorija Zadrske županije**

U ljetnom razdoblju u pojedinim kanalima, osobito onima bližima otvorenome moru prevladavaju dugoperiodične gradijentne struje jugozapadnoga ili južnog smjera. Prosječna brzina površinskih struja u Virskome moru jest 11 cm/s (0,21 čvora), a u Zadarskom kanalu svega 8 cm/s (0,15 čvora) (Zore-Armanda, 1986). Maksimalne brzine struja u šibenskom dijelu sjevernodalmatinskog akvatorija razmjerno su velike (do 61 cm/s odnosno 1,2 čvora u Žirajskom kanalu), a i srednje brzine (17,9 cm/s odnosno 0,34 čvora u Kaprijskom kanalu i 16,1 cm/s odnosno 0,31 čvora u Žirajskom kanalu) iznad su prosjeka jadranskih morskih kanala. Vertikalna stratifikacija struja upućuje na dvoslojno strujanje, a njihov se intenzitet pojačava prema otvorenome moru. Struje su jače u površinskom sloju nego u pridnom. Utjecaj vjetera na strujanje jaci je u površinskom sloju, ali jak vjetar može poremetiti dvoslojnost strujanja (Zore-Armanda, 1986).

U unutrašnjim kanalima vrlo su izražene struje morskih mijena. Otočani ih nazivaju južnim korenatom (struja plime, uglavnom južnoga odnosno jugozapadnoga smjera) i zmorašnji korenat (struja oseke, najčešće sjeverozapadnoga smjera). Prosječna je brzina struja morskih mijena 20,5 cm/s (0,4 čvora). Strujanje se intenzivira, osobito tijekom živih morskih mijena za uštapa i mladaka, kada brzina može dostići i do 154 cm/s (3 čvora).

Izmjena je struja morskih mijena pravilna (tijekom dana izmijeni se četiri puta s periodima nešto duljima od šest sati). Prema dnevnom hodu struja morskih mijena, stoljećima su se ravnali ribari, ali i drugi pomorci koji su zbog uštede energije i povećanja brzine plovidbe (osobito u brodicama pokretanim na vesla) nastojali voziti "niz vodu".

Strujanje morske vode pridonosi, uz ostalo, razmjeni hranjivih tvari. Nerijetko su područja bržih morskih struja bogata visokokvalitetnom bijelom ribom i poradi toga su omiljena odredišta ribara.

#### **4.2.5. Razina mora**

Razina se mora zbog izmjene plime i oseke periodično dnevno mijenja za 30-ak cm. Prosječna je razlika između visokih i niskih voda svega 29 cm, a prosječna ekstremna amplituda iznosi 38cm (Peljar I: Jadransko more – Istočna obala, 1999.). Iznimno je razlika između visokih i niskih voda veća kada na razinu mora, uz morske mijene, utječu i velike promjene tlaka zraka. Kada nastaje plima, a tlak je zraka nizak, more može poplaviti niže dijelove obale. Suprotno je tijekom zimskih mjeseci (najčešće krajem siječnja i u veljači) kada se efekt oseke pojačava povećanim pritiskom istočnoeuropske anticiklone. Razlika između razina mora ni tada ne prelazi 1,5 metra.

Male amplitude morskih mijena vrlo su važno obilježje sa sociogeografskog aspekta jer je uz obale otoka moguća gradnja objekata različite namjene a da nema opasnosti od poplave ili oštećenja dugotrajnim utjecajem vlage i morske soli koja može prodrijeti kapilarnom infiltracijom. To je, uz ostalo, omogućilo prije svega premještanje naseljenosti iz sigurnijih predjela u unutrašnjim dijelovima otoka te otočnih prostora bližih obradivim površinama prema obali, a zatim i intenzivnu izgradnju objekata za odmor i rekreaciju uz najatraktivnije dijelove obalne crte.

#### **4.2.6. Salinitet**

Prosječne su vrijednosti saliniteta morske vode 38 promila. Opcenito, godišnja kolebanja najviše su izražena u Velebitskom kanalu i Paškom zaljevu. Najniže su halinske vrijednosti u tom akvatoriju u veljači i u svibnju, i to ponajviše poradi dotoka slatke vode s kopna i s povremenih tokova na Pagu tijekom zimskih mjeseci te zbog otapanja snijega s Velebita tijekom proljeća.

#### **4.2.7. Kakvoća morske vode**

Kakvoću morske vode u akvatoriju Zadarske županije obilježava drugi razred kakvoće (Riđanović, 2004), što ga, uz ostalo, čini pogodnim za različite oblike gospodarskoga vrjednovanja (ribolov, marikulturu, turizam i dr.). Unutrašnji otočni kanali, posebno oni uz obalu kopna, najviše su izloženi različitim oblicima onečišćenja. Na otocima su najčešći izvori onečišćenja otpadne vode iz kućanstava, a osobito i sve otočne lučice s pripadajućim šķverovima, manjim istezalištima brodova na kojima se obavljaju sitni popravci i drugi

tehnički zahvati (bojenje, premazivanje zaštitnim sredstvima protiv crvotočine i drugih štetnika) uz uporabu štetnih kemijskih sredstava.

Među većim onečišćivačima na otocima sjeverne Dalmacije moguće je izdvojiti tvornicu za preradu ribe *Mardešić* iz Sali na Dugom otoku, psihijatrijsku bolnicu u Ugljanu, remontno brodogradilište *Nauta-Lamjana* u Veloj Lamjani na otoku Ugljanu, brodogradilište u Betini na Murteru te, donekle, hotele, apartmanska naselja, veće ugostiteljske objekte i veće otočne marine, dakle, gotovo sve najvažnije gospodarske subjekte.

Glavni su izvori onečišćenja u sjevernodalmatinskom akvatoriju gradovi Zadar i Šibenik te druga naselja na obali kopna. Onečišćenju su izloženi ponajviše Zadarski, Pašmanski i Šibenski kanal u koje se ispuštaju otpadne vode iz različitih gradskih industrijskih postrojenja te iz mnogobrojnih kućanstava. Stanje se dijelom promijenilo tijekom posljednjih nekoliko godina jer su u Zadru i u Šibeniku izgrađeni kolektori koji su pomaknuli ispuste podalje od obale.

Onečišćenje morske vode smanjeno je u neposrednoj blizini obale, ali morske struje pridonose disperznom širenju otpadnih voda u širi akvatorij. Budući da je ugradnja kolektora samo parcijalno rješenje, u Zadru je najvećim dijelom dovršena izgradnja uređaja za počišćivanje otpadnih voda, što bitno utječe na povećanje kakvoće morske vode Zadarskog kanala (Faričić, 2012).

### **4.3. Gospodarski profil zadarske županije**

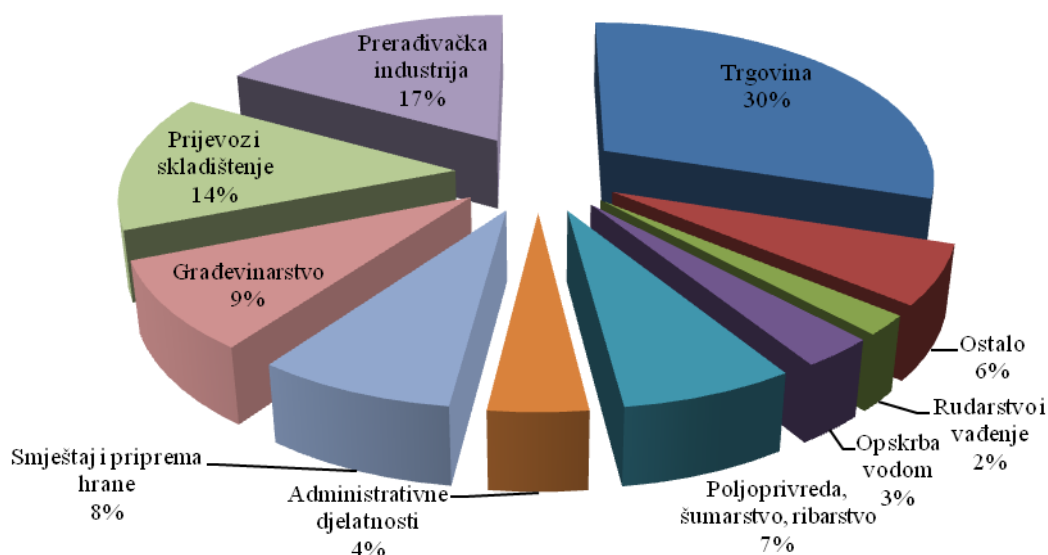
Gospodarstvo Zadarske županije temelji se na turizmu, prometu, osobito pomorskom, poljoprivredi, ribarstvu i marikulturi, te industriji, obrtništvu i uslugama, posebice u gradu Zadru i drugim gradovima Županije. Gospodarska aktivnost u županiji se odvija kroz aktivno djelovanje 2.698 poduzeća i 5.490 obrta. Prosječno na svakih 21 stanovnika županije djeluje poduzeće ili obrt.

Od svih grana industrije Zadarske županije najznačajnija je prerađivačka industrija u čijoj strukturi dominira prehrambena industrija i industrija pića koje čine 25,4% obujma ukupne industrijske proizvodnje. Udio industrije u ukupnom gospodarstvu županije posljednjih godina se značajno smanjio u odnosu na druge djelatnosti i čini oko 17% ukupnih prihoda.



Struktura ukupnih prihoda gospodarstva Zadarske županije 2010. godine po područjima djelatnosti slikovito se može predočiti grafikonom 1.

**Grafikon 1. Struktura ukupnih prihoda gospodarstva Zadarske županije 2010. godine po područjima djelatnosti**



Izvor: (HGK, 2012)

Turistička i ugostiteljska ponuda regije raznovrsna je i kvalitetna, te zadovoljava motive i interese turista gradskog miljea, nautičara, rekreativaca, izletnika, kupača. Od kategoriziranih turističkih objekata 12.493 postelje nalaze se u hotelima i turističkim naseljima, 52.627 postelja u privatnim sobama, apartmanima i pansionima, 15.400 u kampovima, dok se u 6 marina nudi 4.880 vezova od čega 3.000 u moru i oko 2.000 vezova na kopnu. Ukupni prihodi i ukupni rashodi gospodarstva Zadarske županije u 2010. i 2009. godini prema područjima djelatnosti prikazuju se tablicom 5.

**Tablica 5. Ukupni prihodi i ukupni rashodi gospodarstva Zadarske županije u 2010. i 2009. godini prema područjima djelatnosti**

Područje djelatnosti	Broj	UKUPNI PRIHODI		Indeks 2010/ 2009	UKUPNI RASHODI		Indeks 2010/ 2009
		2010.	2009.		2010.	2009.	
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila	802	3.147.394.863	3.605.922.906	87,28	3.236.901.805	3.551.127.998	91,15
C Prerađivačka industrija	313	1.945.241.353	2.135.953.823	91,07	2.028.964.682	2.174.593.021	93,30
H Prijevoz i skladištenje	118	1.458.335.283	1.191.870.551	122,36	1.368.284.047	1.177.886.824	116,16
F Građevinarstvo	424	1.017.286.914	1.182.304.947	86,04	1.083.069.627	1.170.880.718	92,50
A Poljoprivreda, šumarstvo i ribarstvo	148	733.372.097	644.135.751	113,85	790.321.685	645.157.961	122,50
I Djelatnosti pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane	284	696.075.899	771.519.855	90,22	897.688.694	876.929.575	102,37
N Administrativne i pomoćne uslužne djelatnosti	211	430.986.671	427.079.647	100,91	421.927.557	426.982.750	98,82
B Rudarstvo i vađenje	29	291.801.672	316.264.969	92,26	261.169.731	286.971.876	91,01
E Opskrba vodom; uklanjanje otpadnih voda, gospodarenje otpadom...	27	278.758.402	295.642.170	94,29	292.453.492	296.179.844	98,74
M Stručne, znanstvene i tehničke djelatnosti	293	246.173.338	277.839.853	88,60	242.180.166	257.335.107	94,11
R Umjetnost, zabava i rekreacija	45	96.280.901	95.973.503	100,32	106.832.592	94.157.697	113,46
L Poslovanje nekretninama	127	48.976.812	41.411.518	118,27	122.548.410	48.093.564	254,81
J Informacije i komunikacije	53	48.850.467	53.815.677	90,77	57.168.921	61.601.018	92,81
K Financijske djelatnosti i djelatnosti osiguranja	10	33.125.985	42.555.576	77,84	55.367.885	50.983.389	108,60
P Obrazovanje	33	22.244.752	21.913.761	101,51	23.728.269	22.907.667	103,58
S Ostale uslužne djelatnosti	38	21.195.679	22.573.914	93,89	20.991.762	22.193.815	94,58
Q Djelatnosti zdravstvene zaštite i socijalne skrbi	31	18.734.882	14.185.824	132,07	16.670.804	13.533.728	123,18
O Javna uprava i obrana; obvezno socijalno osiguranje	3	4.526.466	4.309.538	105,03	3.111.711	3.079.549	101,04
0 Fizičke osobe obveznici poreza na dobit *	4	2.313.680	1.058.063	218,67	1.600.226	991.439	161,40
D Opskrba električnom energijom, plinom, parom i klimatizacija	12	961.532	1.751.133	54,91	1.157.823	1.828.402	63,32
<b>Ukupno</b>	<b>3.005</b>	<b>10.542.637.648</b>	<b>11.148.082.979</b>	<b>94,57</b>	<b>11.032.139.889</b>	<b>11.183.415.942</b>	<b>98,65</b>

Izvor: (HGK, 2012)

Zbog snažne ribarske flote u privatnom vlasništvu, vrsnim ribarima poznatim u cijelom svijetu i poznatih riboprerađivača, Zadarska županija svrstava se u županije s najrazvijenijim ribarstvom u Hrvatskoj. Zadnjih godina afirmirao se uzgoj tune u kavezima i soljenje sitne plave ribe (incuna i srdela).

Mogućnosti poljoprivredne proizvodnje zasnivaju se na oko 59.000 ha obradivih površina. Glavne grane proizvodnje su: voćarstvo, vinogradarstvo te povrćarstvo. U posljednje vrijeme značajno se investira u podizanje novih intenzivnih voćnih nasada.

Zadnjih nekoliko godina značajne stope rasta ostvaruju sektori turizma, graditeljstva i uslužni sektor u obrtništvu i malom poduzetništvu.

Pomorski promet i turizam najviše doprinose vanjskotrgovinskoj razmjeni sa svijetom kroz izvoz usluga, dok prerađivačka industrija i ribarstvo čine glavninu robne razmjene sa svijetom.

Posebnost Zadarske županije je u tome da je Japan zadnji nekoliko godina po vrijednosti robnog izvoza glavno izvozno tržište.

#### **4.4. Važnost nautičkog turizma za gospodarstvo Zadarske županije**

Turizam je jedna od strateških odrednica razvoja Zadarske županije, koja se temelji na značajnom turističkom potencijalu i resursima (Kovačić, i dr., 2012 str. 152):

- atraktivno obalno području (plaže, sidrišta,...),
- velike površine zaštićene prirodne baštine (Velebit, Telašćica,...),
- kulturna baština (gradovi Zadar, Nin, Pag,...),
- ljekovita blata (Pag, Nin, Karin, Posedarje,...) i
- geografski položaj relativno blizu najznačajnijim turističkim emitivnim područjima.

Prihodi i rashodi od turizma čine ostvareni prihodi od usluga pruženih stranim putnicima i turistima, kao i rashodi koje su domaći putnici i turisti imali u inozemstvu a u platnoj bilanci se prikazuju se na poziciji "putovanja-turizam". Prihodi od turizma tradicionalno su u suficitu, te visina prihoda na toj osnovi utječe na poboljšanje salda tekućeg računa platne bilance.

Na turizam izrazito utječe faktor sigurnosti prihodi od turizma podbacili su za vrijeme domovinskog rata, kao i 1999. godine zbog intervencije NATO-a na Kosovu.

U Zadarskoj županiji je 2010. godine djelovalo 284 poduzeća čija je primarna djelatnost bila djelatnosti pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane a koja su zapošljavala prosječno 1.859 osoba. Županija raspolaže s ukupno 83.458 smještajnih jedinica, raspoređenih po hotelima i turističkim naseljima, kampovima i privatnom smještaju.

Prema objavljenim rezultatima 2010. godine u Zadarskoj županiji ostvareno je 1.119.119 dolazaka gostiju, koji su ostvarili ukupno 7.973.587 noćenja. Prosječni boravak turista iznosio je 7,1 dan a prema strukturi gostiju najviše dolazaka bilo je iz Njemačke - 144.426, koji su

ukupno su ostvarili 1.219.278 noćenja. Zatim slijede gosti iz Slovenije, njih 130.464 sa 1.009.765 noćenja te gosti iz Austrije – 82.770 gostiju koji su ostvarili 539.643 noćenja (HGK, 2012).

Turizam Zadarske županije ima sezonski karakter turizma, gdje se čak 34% ukupnih dolazaka bilježi u mjesecu srpnju. Također, što se noćenja tiče, 75% noćenja ostvaruje se u mjesecima srpnju i kolovozu. Ukupno je od turizma u Zadarskoj županiji 2010. godini uprihođeno 696.075.899 kuna. Iste godine investicije u turizam iznosile su ukupno 117.605.188,00 kuna (HGK, 2012).

U Zadarskoj županiji je 2012. godine poslovalo ukupno 19 luka, sedam sidrišta, dva privezišta i 10 marina od čega dvije suhe, a osam marina razvrstano je četiri u drugu i četiri u treću kategoriju.

Kapaciteti u Zadarskoj županiji obuhvaćaju 828.000 četvornih metara akvatorija, ili 25% takvih površina u državi. Ovdje je 3.557 vezova ili 20% vezova u zemlji ili više od 25% površina za smještanje brodova na kopnu. Više vezova od Zadarske županije ima samo Istarska županija. Ostvareni prihodi od luka nautičkog turizma 2011. i 2012. godine prikazani su u tablici 6.

**Tablica 6. Ostvareni prihodi od luka nautičkog turizma 2011. i 2012. godine u 000 kuna**

	<b>2011.</b>	<b>2012.</b>	<b>Indeks 2012/2111</b>
Zadarska županija	137.731	141.689	102,9
Iznajmljivanje vezova	101.657	105.256	103,5
Stalni	90.675	94.696	104,4
Tranzitni	10.982	10.560	96,2
Servisne usluge	12.112	9.057	74,8
Ostali prihodi	23.962	27.376	114,2

Izvor: Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) [20.09.2013.]

U Zadarskoj je županiji bilo 3.031 plovilo na stalnom vezu što je nešto više od 20% svih takvih plovila u zemlji. Istra sa 3.500 i Primorsko-goranska županija sa 3.100 imale su više plovila na stalnom vezu od Zadarske županije.

Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2012. Godine u Republici Hrvatskoj iznosio je 660 milijuna kuna, pri čemu su 487,8 milijuna kuna ostvarena od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,9%. U odnosu na 2011., ukupan prihod veći je za 10%, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 11%.

Zadarska županija imala je po ovim pokazateljima prihode od plovila na vezu u visini 105,3 milijuna kuna, a s ostalim uslugama marina (servis i ostale usluge) 141.700.000 kuna što je 23% ukupnih prihoda svih nautičkih luka. Prihodi su ovdje rasli 2,9% od čega oni za sam vez 3,5%.

#### **4.5. Nautički turizam, infrastruktura i lokalna zajednica**

Najvažniji oblik turizma u akvatoriju Zadarske županije jest nautički turizam. Prema tipologiji (Faričić, 2012):

- s obzirom na motive sudionika u prostoru sjeverne Dalmacije zastupljen je: mobilni plovibeni i kupališni nautički turizam,
- s obzirom na veličinu i vrste plovila: jahting i moto-nautički turizam,
- s obzirom na opseg i veličinu područja plovidbe: mali nautički turizam,
- glede organizacije plovidbe - individualni turizam,
- prema namjeni plovidbe: izletnički turizam, krstarenje te plovidba zbog športa i razonode te
- prema geografskim obilježjima: područja u kojem se zbiva to je obalni i otočni nautički turizam.

Nautički je turizam kompleksna pojava koja se može proučavati kao dio turizma, ali i kao dio pomorstva, a osnovno mu je obilježje da se pomorsko putovanje poduzima radi zabave, dokolice, rekreacije, ali i različitih drugih motiva.

Hrvatska je obala, poradi razvedenosti, brojnosti otoka te bogate prirodne i kulturne baštine jedno od najatraktivnijih odredišta nautičkog turizma na Sredozemlju. Unutar Hrvatske upravo je sjeverna Dalmacija najvažniji prostor razvoja toga turističkog sektora s brojnim suhim vezovima i vezovima u moru okupljenih u marinama, brojnim športskim lučicama, privezištima i sidrištima zaštićenim otočnim uvalama. U prosjeku su nautičari malobrojniji ali

bogatiji i zahtjevniji dio ukupne turističke klijentele. Provedene analize ukazuju na to kako nautički turisti prosječno troše znatno više od boravišnih turista.

Međutim, od nautičara do sada otoci nisu imali veće ekonomske koristi, a otočani ih često percipiraju kao uzurpatore morskoga i obalnog prostora koji se ponašaju arogantno i ne poštuju temeljna pomorska pravila, koristeći se tzv. crnim vezom u brojnim otočnim uvalama ne bi li izbjegli plaćanje pristojbi u organiziranim sidrištima i lučicama.

Stječe se dojam da dio turista nautičara ostavlja običaje pridržavanja ekoloških propisa i kulturnoga ponašanja na granici svojih matičnih država, a na temelju negativnih iskustava s takvim pojedincima javno mnijenje generalizira sliku o nautičkom turizmu.

Nautički turizam je u posljednje vrijeme postao jedan od najekspanzivnijih oblika turizma na moru (...). S pojavom i ekspanzijom nautičkog turizma započela je direktna turistička okupacija mora, koje je sve donedavna bilo zadnji slobodni dio zemljina prostora (Alfier,1975). Imajući na umu te tvrdnje potrebno je izbjeći pojavu da se u sjevernodalmatinskom akvatoriju nautičari obilato koriste atraktivnim prirodnim i kulturnim sadržajima prostora, a da to ne rezultira konkretnim financijskim i širim socioekonomskim efektima.

Primjer otoka Murtera na kojemu se nalaze tri razmjerno velike marine i prateći sadržaji (ugostiteljski objekti, servisi za popravke i održavanje brodica i dr.) pokazuje multiplicirajuće pozitivne efekte nautičkog turizma u ukupnom kontekstu litoralizacije, ali i na potreban oprez, kako se ne bi dogodile negativne popratne pojave (dosegnuta je kritična razina betonizacije obalnog pojasa, povremeno se pojavljuje onečišćenje morske vode izlivanje motornog ulja i goriva, prevelika je gustoća pomorskog prometa u stiješnjenom akvatoriju i sl.).

Budući da se otoci najviše mogu okoristiti upravo tim oblikom turizma, na što jasno upućuju i procjene financijske dobiti (Marušić i dr.,2005.), Marušić i Horak, 2008.), potrebno ga je pomno planirati i permanentno pratiti njegov razvoj s ciljem izbjegavanja konfliktnih situacija i izvlačenja maksimalnoga zadovoljstva samih turista, ali i cjelokupnoga socioekonomskog oživljavanja receptivnoga otočnog prostora.

"Crni vez" i sve nedaće koje su s njim u vezi (odlaganje otpada na obali ili u more, izbijanje požara, nekontrolirani izlov riba, rakova i školjki, pljačka hidroarheoloških nalaza i sl.) mogu se smanjiti strogom zakonskom regulativom (i njezinom učinkovitom provedbom), dopunom postojećih kapaciteta marina, športskih i ribarskih lučica te organiziranih sidrišta te pomnim

odabirom ograničenog broja novih sidrišta te pomnim odabirom ograničenog broja novih lokacija za vez ili sidrenje različitih plovila (jedrilica, glisera, motornih jahti različitih veličina i sl.) kojima se služe nautičari. Pri tome ta mjesta treba opremiti potrebnom infrastrukturom (vodoopskrbom, zbrinjavanjem otpada) i uslugama (trgovinom, mjenjačnicom, ugostiteljskim sadržajima i dr.) prihvatljive kvalitete i cijene koje će privući nautičare, a s time angažirati otočne ljudske i ostale potencijalne prostorne razvojne resurse.

Prema rezultatima istraživanja Instituta za turizam objavljenim u studijama *Tomas Nautika 2004.*, *2007.*, i *2012. godine* (Marušić, i dr., 2012), upravo su sami nautičari zainteresirani za što brže rješenje navedenih problema jer bi se s time znatno podigla kvaliteta nautičkog turizma na hrvatskome dijelu Jadrana, koji se već godinama u svijetu doživljava kao najpoželjnija turistička destinacija nautičara.

Nautički turizam, na kojemu se ponekad temelje prevelika očekivanja u odnosu prema njegovoj ulozi u revitalizaciji otočnog prostora, rezultira i određenim problemima. Taj sektor turizma zahvaća veliku površinu mora i obale po broju turista odnosno brodova.

Tijekom ljeta gustoća brodova u sjeverno akvatoriju Zadarske županije ("napučenost mora") nerijetko nadilazi propusnu moć malih međuotočnih akvatorija i uskih tjesnaca. Nautičari se tada pridružuju različitim sudionicima ionako intenziviranoga pomorskog prometa u dijelu godine s najpovoljnijim meteorološko-oceanografskim prilikama. Tada iz otočnih uvala i s obližnjeg kopna i bez nautičara isplovljavaju brojne ribarske brodice i izletnički brodovi, a povećava se i frekvencija brodskih pruga koje otoke povezuju s kopnom.

Kritična je točka uvala Ždrelašćica i tjesnac Mali Ždrelac. U tom prostoru fokusiraju se pomorske rute iz Zadarskoga i Pašmanskog kanala prema Srednjem kanalu te dugootočko kornatskom akvatoriju (i obratno) pa dolazi do zastoja, sudara i različitih drugih havarija.

Poradi toga je provedeno proširenje i produbljivanje najfrekventnijega sjevernodalmatinskog prolaza, čime je povećana njegova propusna moć, a s time i sigurnost svih sudionika pomorskog prometa.

Uz otočne marine, glavna ishodišta nautičara u sjevernodalmatinskim otocima nalaze se na susjednom zadarsko-šibenskom priobalju. U zadarskom dijelu sjeverno dalmatinskog akvatorija marine su uglavnom u vlasništvu zadarskih i biogradskih tvrtki, dok je većina marina u šibenskom području unutar ACI-jeva sustava (*Adriatic Croatia International Club*). Otočne su marine u Šimunima na otoku Pagu (*ACI Šimuni* s 175 morskih i 30 suhih vezova),

u Velom Ratu na Dugom otoku (u sklopu *Baotić Marina*, s 200 morskih vezova), u Sutomišćici na Ugljanu (*Olive Island Marina* s 200 vezova u moru i 25 vezova na kopnu), u Preku na Ugljanu (90 morskih vezova), u Velom Ižu na otoku Ižu (*Veli Iž – Tankerkomerc* s 40 morskih i 150 suhih vezova), u Piškeroi između Vele Panitule i Piškere (*ACI Piškera* sa 150 morskih vezova), na sjeverozapadnom dijelu otoka Žuta (*ACI Žut* sa 120 morskih vezova), te u Betini (*Betina* sa 180 morskih i 90 suhih vezova), Hramini (*Hramina* s 500 morskih i 250 suhih vezova) i Jezerima (*ACI Jezera* s 200 morskih i 35 suhih vezova) na otoku Murteru.

Najvažnije središte nautičkog turizma u regiji, ali i cijeloj državi, jest Zadar s okolnim naseljima. U samom Zadru nalazi se nekoliko marina (*Zadar - Tankerkomerc* s 300 vezova u moru i 200 suhih vezova u uvali Vrulji, *Uskok* s 500 morskih i 50 suhih te *Borik* s 220 morskih i 50 suhih vezova u zapadnome dijelu grada), a na granici Bibinja i Sukošana najveća hrvatska marina *Dalmacija* s 1200 vezova u moru i 500 suhih vezova.

Velike marine smještene su i u Biogradu (*Kornati* s 500 morskih i 60 suhih vezova te *Šangulin* sa 150 morskih i 10 suhih vezova), Tribunju (*Tribunj* s 260 morskih i 150 suhih vezova), Vodicama (*ACI Vodice* s 415 morskih i 90 suhih vezova), Skradinu (*ACI Skradin* s 200 vezova u moru), Šibeniku (*Mandalina* s ukupno 280 vezova i *Solariss* ukupno 320 vezova), Primoštenu (*Kremik* s 393 morska i 150 suhih vezova) i Rogoznici (*Frapa* s 300 morskih i 150 suhih vezova u uvali *Soline*).

Postoje prijedlozi za izgradnju nekoliko novih marina, primjerice, u Novalji, Kaknu, Žirju i Krapnju. Može bitno povećanje prihvatnih kapaciteta trebalo bi pomno osmisliti da se ne bi narušio otočni krajolik, ali i da se ne bi još više povećala sezonska koncentracija različitih plovila u sjevernodalmatinskom akvatoriju.

Lokalno stanovništvo, bojeći se negativnih aspekata razvoja nautičkog turizma, uglavnom s negodovanjem prima informacije o izgradnji novih marina. U prilog tome mogu se navesti i nedavni prosvjed lokalne zajednice vezan je za projekt izgradnje marine u Sutomišćici na otoku Ugljanu, za koju je izdana koncesija na rok od 32 godine tvrtki *Plava vala*. Radovi na toj modernoj marini s brojnim pratećim sadržajima trajali su nekoliko godina, a obilježilo ih je nasipanje (materijala izvađenoga iz bespravnog kamenoloma) uz obalu jedne od najvećih i najljepših uvala otoka Ugljana.



Nautičari, ali i domaći vlasnici brodica imaju mogućnost nabavke goriva u crpkama u Novalji, Zadru, Preku, Zaglavu na Dugom otoku, Biogradu, Hramini i Jezerima na otoku Murteru te u Šibeniku. Takav je sustav opskrbe gorivom nedovoljan i za lokalne potrebe pa vlasnici brodova iz većine otočnih naselja moraju gorivo dopreмати trajektima iz Zadra ili Biograda. Valja napomenuti kako stanovnici na otocima često nelegalno prevoze gorivo i na običnim putničkim brodovima, jer se veza otoka s kopnom uglavnom održava s pomoću tih plovnih jedinica. Na taj se način dovodi u opasnost sigurnost putnika i posade, o čemu se ne vodi dovoljna briga.

Nautičari se, osim navedenim marinama i crpkama, mogu koristiti i postojećim športskim lučicama koje ima većina otočnih naselja te organiziranim sidrištima.

Zadarska je županija prva na hrvatskoj obali pokrenula ustroj privezišta s plutačama (na povoljnim lokacijama diljem zadarskoga akvatorija koja se dodjeljuju u koncesiju najčešće samim otočanima, s time da se dio prihoda obvezno vraća otocima preko ulaganja u lučku i drugu infrastrukturu te za potrebe uređenja i uljepšavanja otočnih naselja.

Taj sustav ne zahtijeva velika ulaganja (potrebno je postaviti plutače, betonske utege i izgraditi privezišta na obali), a nautičarima omogućuje siguran vez, bez potrebe sidrenja, te organizirano prikupljanje otpada.

Na taj način umanjuje se mogućnost "crnog veza", a nautičari se okupljaju u mjesnim lučicama u kojima se povećava mogućnost potrošnje u prosjeku bogatih turista u lokalnim ugostiteljskim objektima i ostalim postojećim uslužnim sadržajima (trgovinama, rjeđe suvenirnicama i sl.). Privezišta motiviraju manje ulagače u izgradnju popratnih sadržaja (restorana, cafe barova i dr.) što je dodatna potvrda uspješnosti takvog modela prilagodbe postojeće skromne infrastrukture potrebama nautičara, ali i lokalne zajednice.

#### **4.6. Meteorološki i navigacijski opis odabranih nautičkih sidrišta Zadarske županije**

U nastavku rada daje se detaljniji opis sidrišta ili mjesta pogodnih za sidrenje nautičara kao mjesta odmora ili zakloništa onako kako ih vide i doživljavaju nautički turisti.

#### 4.6.1. Kornati i Dugi otok

Uz ove otoke vodi glavni plovidbeni put između sjevernog i južnog Jadrana kojim ljeti brode tisuće nautičara u jahtama, a izvrsnih sidrišta na njima je mnogo. Dva dugootočka, Pantera i Telašćica, spadaju u najveća i najpoznatija na čitavom Jadranu. Na Kornatima, pak, sidriti se može u gotovo svakoj uvali. Mnogo je malih, onih u koje stane tek brod ili dva, ali ima i onih u kojima je mjesta za desetke jahti.

U veliku dijelu ovog plovidbenog područja vlada poseban režim plovidbe i sidrenja.

Telašćica se nalazi u parku prirode, a u Kornati u nacionalnom parku. I za jedno i za drugo područje naplaćuju se ulaznice (u Telašćici po osobi, a u Kornatima po plovilu). U oba parka određene su uvale u kojima je moguće sidrenje.

Plaćanjem ulaznice, ne mora se dodatno platiti sidrenje ili vezanje za bovu.

**Slika 3. Dugi otok**



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta.*

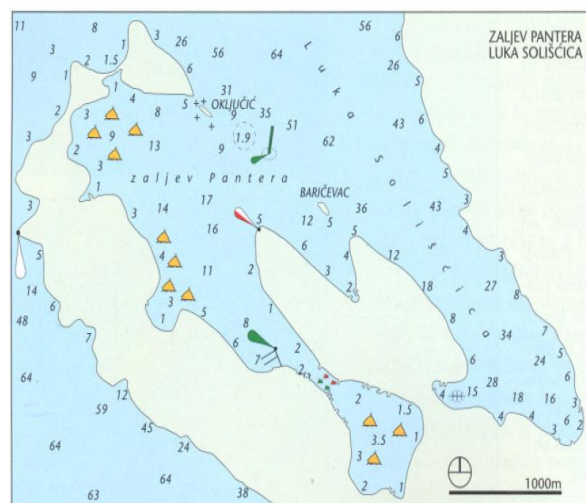
##### 4.6.1.1. Zaljev Pantera, uvala Čuna i luka Solišćica (Dugi otok)

Velik i izgledom poseban zaljev. Kad se gleda izdaleka i s visine nalik je laguni koju štite koraljni atoli. Čak je i u uvali Sakarun s njezine jugoistočne strane pješčana plaža tirkizna plavetnila. Zaljev je zaštićen sa svih strana. Sa sjeverozapada valovi se razbijaju o tanku povijenu obalu koja se gdjegdje pretvara u šljunčani nasip, dok se s južne strane, na kojoj dominira jedan od poznatijih jadranskih svjetionika, Veli rat, proteže nekoliko stotina metara širok poluotok prekriven gustom borovom šumom.

Prema jugoistoku zaljev se sužava na tek nešto više od stotinu metara, gdje je s južne strane marina i naselje Veli Rat, a sa sjeverne Verunić s dućanima i gostionicama.

Plovila s gazom manjim od 2,2 metra mogu uploviti u jezersku uvalu Čuna, sasvim zaštićenu i zatvorenu, koja podsjeća na jezero. Za jedrilicu većeg gaza preplitka je. Najveća je dubina 3,5 metara pa se u njoj sidre pretežno motorni brodovi i manje jedrilice. Zato dobro dođu postavljene bove. Uokolo njezinih obala Pantere su usidreni deseci bova pa je najjednostavnije vezati se za koju od njih.

**Slika 4. Zaljev Pantera**



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Ako su sve zauzete, još se može usidriti na dubini od 5 do 10 metara posvuda uz njezine obale. Na pijesku i mulju sidro dobro drži. Uvala je zaštićena od svih vjetrova osim od bure i jake tramontane.

Premda se u Panteri ljeti nađe mnoštvo brodova, nema gužve u kojoj je brod na brodu kao u nekim drugim zaljevima.

Gumenjakom se lako dođe i do Verunića i naselja Veli Rat zbog opskrbe hranom i vodom.

Sidriti se može i pred naseljem Soline na kraju velike luke Solišćice. Dubina je u njoj od 5 do 10 metara, a na pijesku sidro dobro drži.

Inače su dubine prevelike, uglavnom nadmašuju 40 metara. Luka Solišćica odlično je zaštićena od bure i od maestrala, ali je posve otvorena i neugodna po tramontani, koja u njoj stvori jake valove. Tada će vam pomoći sklonite li se u uvalu Lučica na zapadnoj obali. Dno u njoj muljevito je i sidro dobro drži. Na obali se nema bogznašto tražiti. Mjesto koje ime zahvaljuje solanama i u kojem su crkva iz 15. stoljeća i stara škola, nema šarma, danas je to pomalo bezlična nakupina novijih kuća s apartmanima.

#### **4.6.1.2. Sakarun (Dugi otok)**

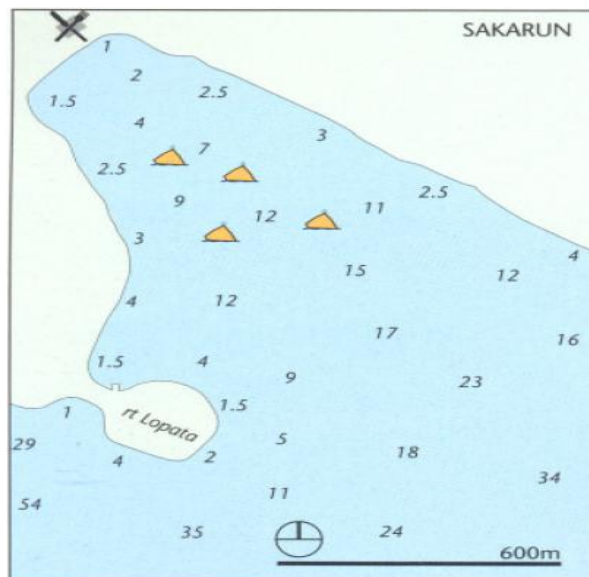
Uvala Sakarun je jedina od većih uvala na južnoj obali Dugog otoka s jednom od najljepših jadranskih plaža. Kvari ja jedino to što su uvala i plaža izgubile djevičansku draž koju su

imale prije petnaestak godina pa je u njoj usidreno i po tridesetak i više brodova, pretežno danju, a automobilima dođu i brojni kupači.

Noću većina brodova isplovi pa ako ste ostali na sidru, izjutra čete, sve do negdje deset sati, doživjeti negdašnji ugođaj osame, a sidri se u pijesku poput onoga na polinezijskim ili karijskim otocima.

Sidri se na pijesku, na dubini od desetak metara, po maestralu bliže zapadnoj obali. Dio uvale rezerviran je za kupače i ograđen. Od ljeta 2009. godine postavljeno je dvadesetak bova.

**Slika 5. Sakarun**



Izvor: Karlič, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

#### **4.6.1.3. Brbinj i Lučina (Dugi otok)**

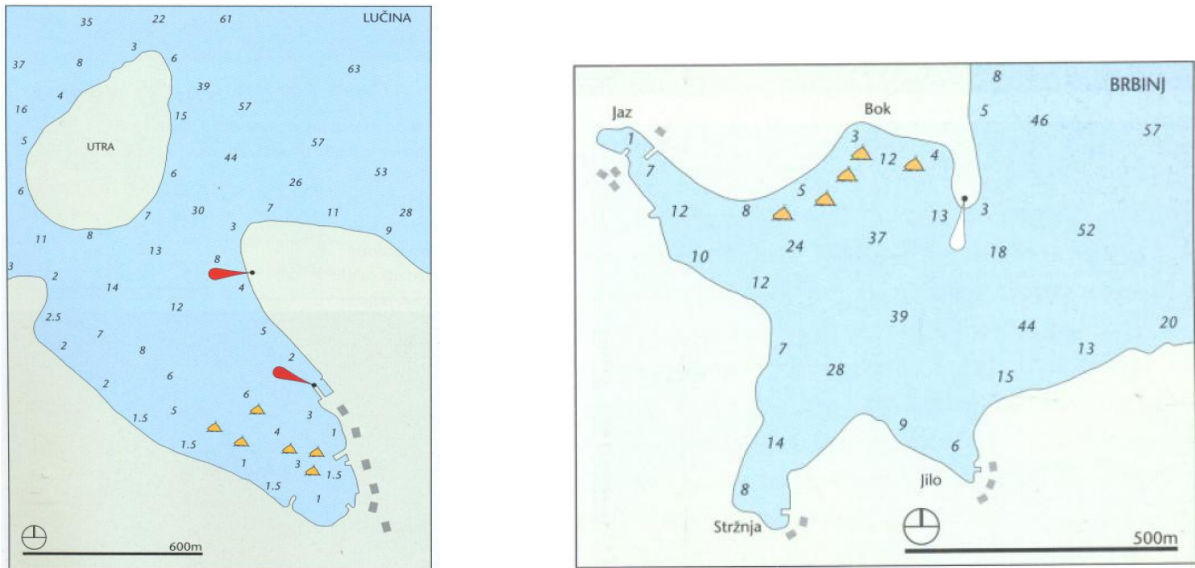
Brbinj je lijepa uvala otkrivena i nautičarsko poduzetnički iskorištavana već godinama. Paralelno s obalom usidrene su bove i kad dođete na njih, potrebno je još i krmom vezati za kraj. Brodovi su tijesno postavljeni. Središnji dio Brbinjske uvale koja ima tri kraka dubina je preko 40 metara, pa se sidriti može

U južnom dijelu uvale, gdje je krak zvan Strižnja, nekoliko je novijih, skladnih kuća, i molić, a u istočnom kraku Ilo lijepa je plaža.

Čitava uvala dobro je zaštićena, osim za jake bure, kojoj je izložen njezin vanjski dio, te neverina. S kraja na kraj pola je milje pa se svuda po njoj može bajbotom.

Naselju Brbinj pripada i velika uvala sa zapadne strane, Lučina. Zavučena kilometar u kopno, otvorena je sjeverozapadu, odakle je šumom štiti otočić Utra. No, ipak nedovoljno za jake tramontane ili bure. U Lučinu se može uploviti s obje njegove strane.

**Slika 6. Lučina i Brbinj**



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

U uvali Lučina nalazi se veliko i dobro organizirano sidrište. Plića je od Brbinja a sidri se na pijesku na kojem tek ponegdje ima trave, na dubinama od 4 do 12 metara, a postavljene su i brojne bove. Na obali su dvije gostionice, jedna u dnu uvale, a druga na trajektnom pristaništu.

#### **4.6.4. Luka Telašćica (Dugi otok)**

Telašćica je zasigurno najpoznatije sidrište na Jadranu. Luka je dio Parka prirode Telašćica što je nekada bio dio Nacionalnog parka Kornati, a od 1988. godine zasebno je zaštićen prostor. No, za svakog nautičara ta su dva akvatorija zapravo jedna cjelina. Rijetko tko ovamo doplovi, a ne obiđe i Kornate i Telašćicu, ali pristojbu za boravak valja platiti na dva mjesta, dvjema institucijama.

Telašćica je inače znamenita po slanom jezeru Mir i strmcima na južnoj obali Dugog otoka koji ga odvajaju od otvorenoga mora, ali i po jedinstvenu zaljevu.

Parku pripada i dio otoka i otočića koje obično svrstavamo u kornatske – Gornja Aba, Veli i Mali Buć, Mala Aba, Sestrice i Katina. Čitav park prirode prepun je raznolikih biljnih i životinjskih vrsta. Crveni koralj, čije je ovdje jedno od rijetkih staništa, može vidjeti tek pokoji ronilac, ali dupini su zato česta i svima vidljiva pojava.

U parku vrijede stroga pravila ponašanja koja se odnose i na dopuštene zone i načine sidrenja. Uprava parka preferira vezanje za bove pa ih održava i obnavlja, makar ih u nekim uvalama nema. U luci Telaščica usidreno je stotinjak bova u uvalama Mir, Tripuljak, Kruševica i Kučinmul, a sidrenje je dopušteno još u uvalama Magrovica, Podugopolje, Pasjak, Jaz, Buhaj te u Pod Katinom na Katini.

**Slika 7. Telaščica**



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Bez na bovi ili sidrenje se ne naplaćuje, ali zato se plaća ulaz u park, i to 60 kuna po osobi.

#### **4.6.1.5. Duboka luka**

Duboka luka, nadohvat Kornatima, prema kojima je otvorena, uvučena je u kopno četiri i pol milje, a u najširem dijelu široka je skoro milju. U svome unutarnjem dijelu put zapada krije ravnih dvadeset i pet manjih i većih uvala.

Sidrišta počinju pod Gornjim i Donjim školjem u uvalama Magrovica, Podugopolje i Pasjak, gdje nema bova, sidri se na plitku, muljevitom dnu, ponegdje prekrivenu travom. Nema više od 5,5 metara dubine, a najveća opasnost dolazi za ljetnih nevera jer je preplitka ili sidro zbog algi ne drži dobro.

Brodovi na sidru često se vide i u uvali Draginjevica, istočno od Gornjeg školja, na dubini od 6 metara. Na sjevernoj strani sigurno se sidri na bovama u uvalama Kruševica i Kučinmul između poluotoka Raknić i Farfarikulac.

Dobro je sidrište i u uskoj, ali u kopno uvučenoj Čuški dubokoj, koja je izvrsno zaklonište od svih vjetrova osim od juga. U njoj se sidro baca na muljevitodno, a konop izvlači na kraj.

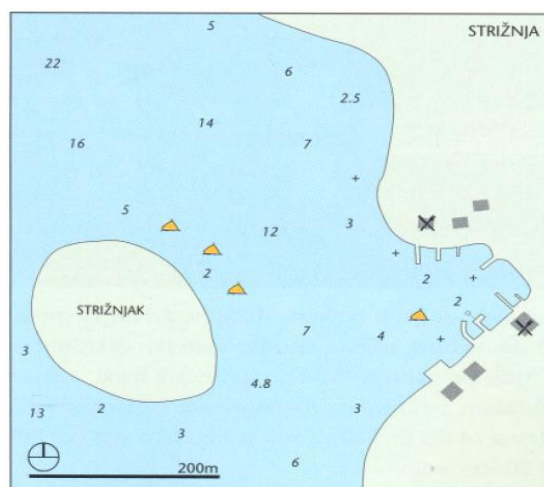
Bove su postavljene i u uvali Skradišćak tik uz Malu Proversu, ali njih nisu postavili djelatnici parka prirode, nego okolni ugostitelji.

Najviše je brodova u Telašćici u uvalama Mir i Tripuljak jer su sve do rta Tripuljak usidrene bove na dubini od desetak metara. Uvala je dobro zaštićena od svih vjetrova.

#### 4.6.1.6. Strižnja (Kornat)

Strižnja se nalazi na istočnom dijelu velike kornatske uvale pred kojim je otočić Strižnjak. U ovom je zakloništu nekoliko bova. Usidrene su na 5-6 metara dubine pod Strižnjakom, koji ovu u kornatsku uvalu djelomično štiti sa zapada, što od valova maestrala, koji kad se raspuše, ipak prodre u uvalu, što od neverina, zbog kojih u Kornatima uvijek treba biti na oprezu.

Slika 8. Strižnja



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Pod otočićem je dubina od 5 do 12 metara, dno je pjeskovito, a sidro možete baciti i u sjevernom dijelu uvale na desetak metara dubine i vezati se krmom za kraj. Inače, u zavjetrinu Strižnjaka uplovljava se s obje njegove strane jer je dubina u istočnom prolazu 5 metara. Postoji i mogućnost sidrenja nekoliko stotina metara zapadno, u Kravljaci. To je dobro učiniti kad jako pušu maestral ili tramontana. Dno je također pjeskovito, nešto je dublje pa sidro treba baciti na petnaestak metara, a dobro ćete učiniti vežete li se krmom za kraj.

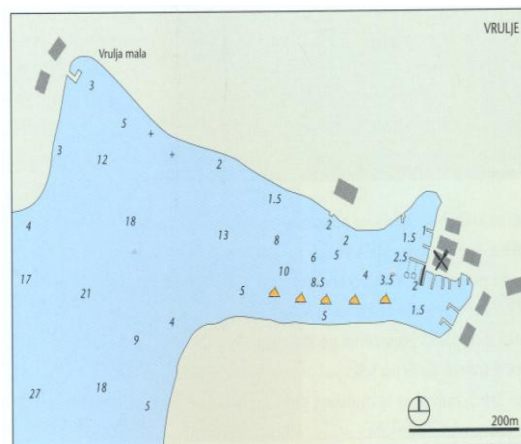
#### 4.6.1.7. Vrulje (Kornat)

Usidriti se u Vruljama, znači doći u svojevrsnu kornatsku metropolu, jedino pravo naselje u arhipelagu. Među četiri reda kućica i tri kale što ih tvore stiješnjene u istočnom kraku uvale od proljeća pa do kasne jeseni pulsira život. Svega tu ima, pčelara, pjesnika, graditelja, službenika nacionalnog parka, ribara, žena koje drže četiri kantuna, djece koja su došla

provesti ljeto. U Vruljama je i jedna od dvije kornatske recepcije nacionalnog parka, dućan, a dolazi i brod s namirnicama.

Vrulje su jedna od većih kornatskih uvala, čiji se istočni krak, koji se na kraju opet račva u dva kraka, duboko zavukao u kopno. U tom dijelu pitoreskno je kornatsko naselje s brojnim mandračima. Pod rtom Vruljski koji uvalu štiti s juga najbolje je sidriti se na pjeskovitu dnu pokrivenu travom, odnosno vezati se na bovu jer postavljeno ih je petnaestak.

**Slika 9. Vrulje**



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Ako se dogodi da su sve bove zauzete, a mjesta još ima, sidro se može baciti bez straha jer je uvala zaštićena od svih vjetrova. Može se sidriti i u sjeverozapadnom dijelu uvale, koji nazivaju Mala Vrulja.

#### **4.6.1.8. Levrnaka**

Na Levrnaci su dvije uvale i dva restorana. Uvala sa sjeverne strane, koja nosi ime po otoku, glavni je pristan. Dovoljno je duboka i uz obalu pa se sidre i velike trideset metarske jahte, a mnogo ih se veže i krmom za kraj, osobito na jugozapadnoj obali.

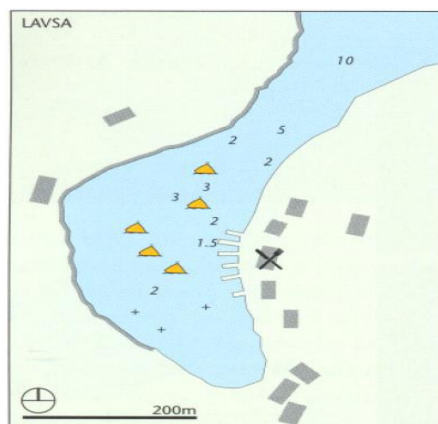
Dno je pješčano, sidro dobro drži, a najveća je dubina u uvali nešto veća od 20 metara. Pod sjevernom obalom bile su usidrene bove nacionalnog parka, koje su skinute pa su opet postavljene. Ima i pristana.



#### 4.6.1.9. Lavsa

Lavsa je tipičan kornatski porat, najbolje prirodno zaklonište na Kornatima, u kojem se na sidru može provesti sigurna noć. Osim najboljeg zakloništa za brodove Kurnatare je ovamo mamila i plodna zemlja na južnoj otočnoj prevlaci koju i danas obraduju. Tako je na Lavsi nastala prava mala aglomeracija s desetak kuća s mandračima i molićima

Slika 10. Lavsa



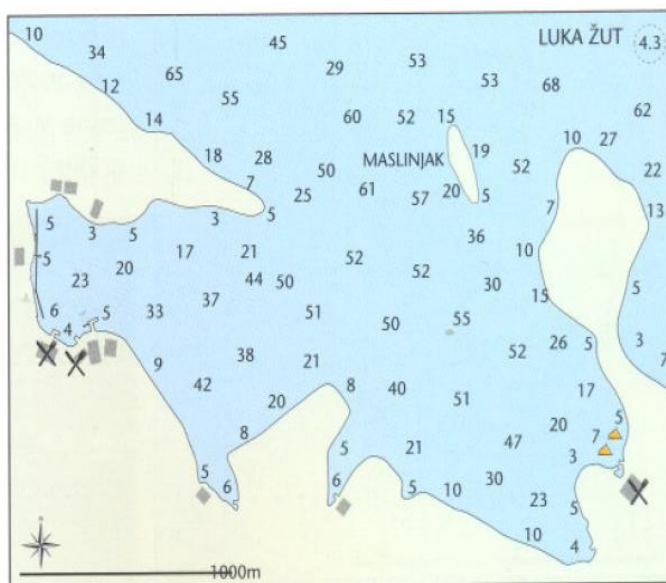
Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Sidri se na plitku i muljevitom dnu, a more je duboko uglavnom 3-4 metra pa su vlasnici okolnih kućica i restorana postavljali bove. Ako su bove zauzete, a mjesta ima, sidro dobro drži. Uvala zaštićena od svih vjetrova.

#### 4.6.1.10. Luka Žut (Žut)

Velika i popularna luka koja pripada kornatskom arhipelagu, ali ne i nacionalnom parku. Poznata je po istoimenoj marini, smještenoj u njezinu sjeverozapadnom kraju, a pruža puno mogućnosti i za sidrenje. Katkad i prisilno jer mnogi se u kolovozu otpute u marinu, gdje nema mjesta pa nema druge nego spustiti sidro ili pronaći kakvu bovu.

Slika 11. Luka Žut



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Sredina luke poprilično je duboka, od 30 sve do 50 metara, i daleko od obale usidrit će se samo vrlo velike jahte. Uobičajena su mjesta za one manje sjeverno od dugačka mola marine na dubini od 7-8 metara na pješčanu dnu u dijelu žutske luke koji se zove Pod Ražanj. Sidro drži dobro, a može se vezati i krmom za kraj. Pod dugačkim rtom Ražanj, koji sa sjevera zatvara luku, bit ćete dobro zaklonjen i od zapadnih i sjeverozapadnih vjetrova, ali jugo ili istočnjak razvit će valove na ovoj strani luke Žut. Tad je bolje u uvalicama Žešnja i Babin bok ili pred njima, gdje se također sidri na pijesku, a dubine su do 10 metara.

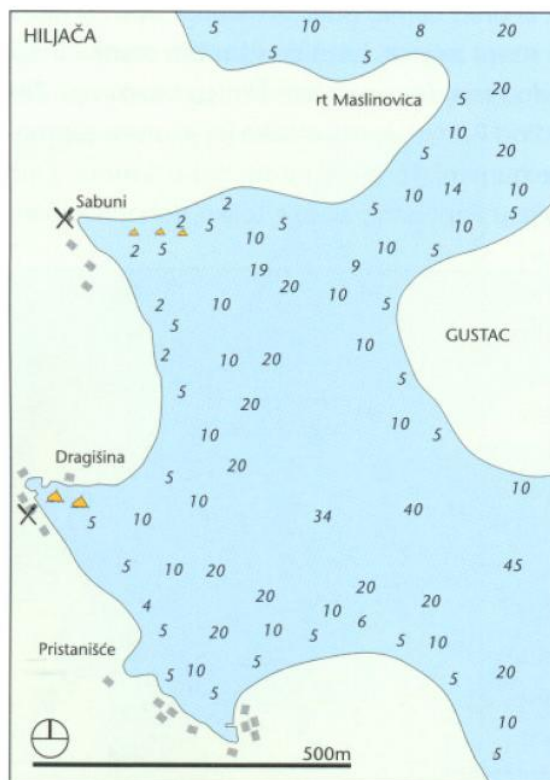
Sidro se još može baciti i u jugoistočnom dijelu luke u uvali Saručica na pijesku na dubinama od 4 do 15 metara. Može se sidriti i pod rtom Strunac i vezati za kraj. Po sredini istočnog dijela žutske luke nekoliko je kuća.

#### 4.6.1.11. Luka Hiljača, (Žut)

Za sidrenje na Žutu od luke Žut popularnija je luka Hiljača. U Hiljači su tri uvalice, Sabuni, Dragišina i Pristanišće. Sa sjevera su zaštićene dugačkim poluotokom Maslinovicom, a s istoka ih zatvaraju otočići Gustac te Velika i Mala Bisaga. Čitav akvatorij vrlo je dobro zaštićen od sjevernih, zapadnih i južnih vjetrova, ali je otvoren sjeveroistočnima, što po burji neće biti idealan izbor.

Najbolje je sidriti se u Sabunima na 10 do 15 metara dubine na pjeskovitu dnu na kojem se može kvalitetno usidriti. Nekoliko bova usidrili su i u Dragišinoj gdje se može sidriti ispred uvalice. Središnji dio Hiljače dubok je između 30 i 40 metara pa se ondje uglavnom ne sidri. Ali je sidrenje moguće bliže Gustacu i uz to se vezati za kraj.

Slika 12. Luka Hiljača

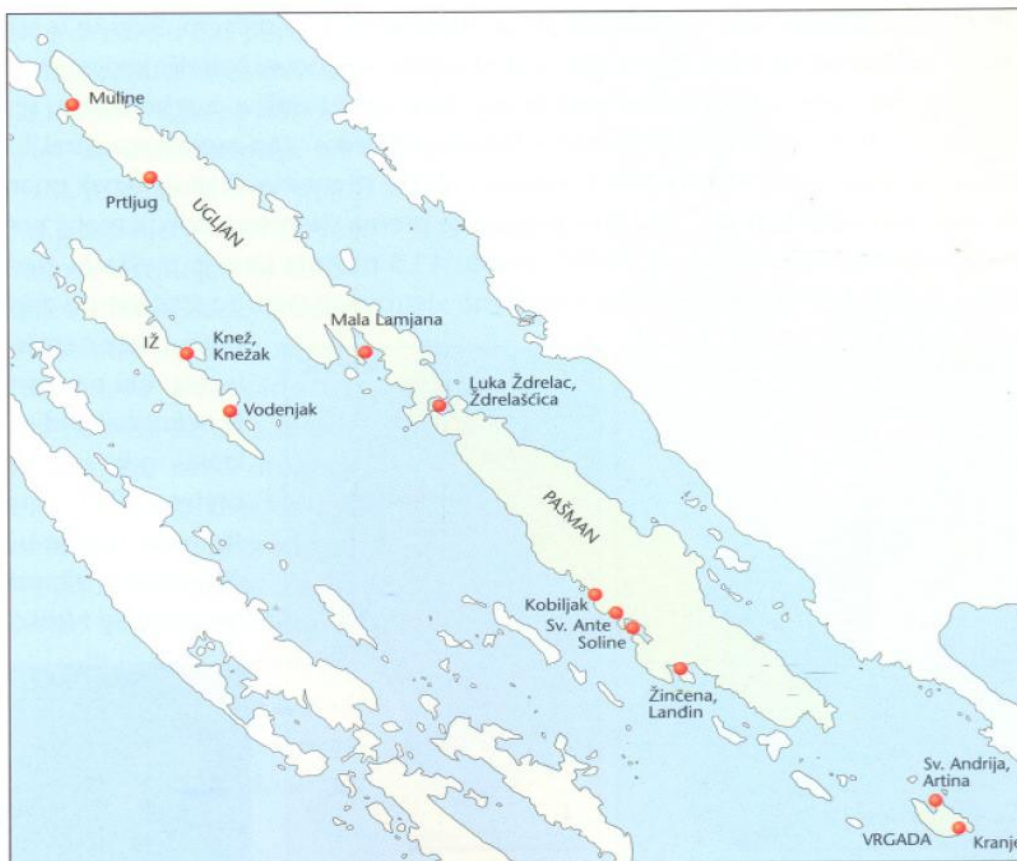


Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

#### 4.6.2. Sidrišta otočnog niza pred Zadrom

Otočni niz pred Zadrom poznat je po brojnim i dobrim sidrištima. Većinom su na južnim obalama otoka i udaljena su od otočnih naselja Ugljan, Pašman i Vrgada blizu su kopnu i brojnim velikim marinama pa su njihova sidrišta odličan izbor kada se brzo promijeniti okruženje i naći se u sasvim različitu ugođaju od onog na gatu marine ili na rivi. Iž je nešto udaljeniji. Kao i drugdje u Zadarskoj županiji sidrišta su pretežno pod koncesijom. U mnogim uvalama postavljene su bove, a koncesionarima valja platiti sidrenje i boravišnu taksu, što nimalo ne kvari boravljenja u njima, a sigurnost, osobito ako je lošije vrijeme, znatno je povećana.

**Slika 13. Sidrišta otočnog niza pred Zadrom**



Izvor: Karlič, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Makar se zbog mnoštva marina na obali uz ove otoke mnogo plovi, može se dogoditi da na ovim sidrištima i u srcu sezone nema prevelike gužve. Dva su razloga tomu. Prvi je to što ih

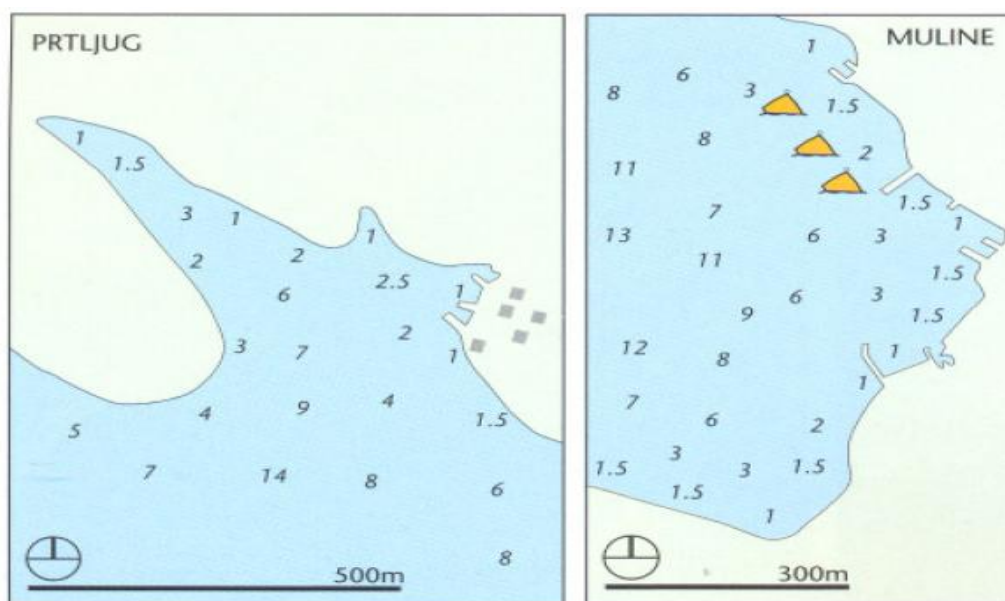
ima dosta i što su neka od njih razmjerno velika, a drugi je što se brojni nautičari, kad isplove iz marina na kopnu, odmah upute prema Kornatima ili Dugom otoku.

#### 4.6.2.1. Muline i Prtljug (otok Ugljan)

Na sjeverozapadnoj obali Ugljana nekoliko je uvala u kojima se možemo usidriti. Dvije najpoznatije međusobno su udaljene dvije i pol milje, ali čine dobru kombinaciju jer je jedna otvorena prema jugu, a druga sjeverozapadu.

Muline su široko otvorena uvala pred istoimenim mjestošćem od juga zaštićena rtom Pavlešina. Vrlo je lijepa, more je bistro od struja što teku Velim Ždrilcem. Sidri se u južnom dijelu uvale na pijesku na dubinama od 5 do 10 metara, a postavljene su i bove.

**Slika 14. Prtljug i Muline**



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Prkijug je manja uvala s dva kraka na jugozapadnoj obali Ugljana. Veći krak proteže se prema sjeverozapadu, a manji prema sjeveroistoku. U sjeverozapadnom kraku sidri se na dubini između 4 i 5 metara. Dno je pješčano, ponegdje prekriveno travom, sidro dobro drži. Uvala je otvorena na južne vjetrove, a dobro zaštićena od zapadnih i sjevernih

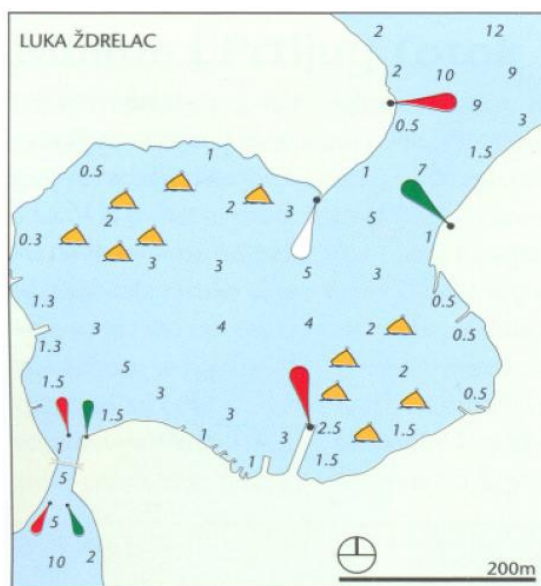
#### 4.6.2.2. Mala Lamjana (otok Ugljan)

Dubina na sredini uvale jest dvadesetak metara, a na negdje dvjestotinjak metara pred kraj oko 8 metara. U samom je dnu uvale plaža. Za juga nešto zaštite može se naći ako se premjesti u Sabušicu, uvalu udaljenu milju i pol u smjeru jugoistoka. Sabušica je dobro zaklonjena od bure i juga, a sasvim otvorena na maestral. Dno je u uvali pjeskovito, a po sredini istočnog kraka sidri se na dubini od desetak metara.

#### 4.6.2.3. Ždrelašćica – luka Ždrelac (otoci Ugljan i Pašman)

Ždrelašćica je posve prolazna uvala između otoka Ugljana i Pašmana kojom prolaze brojni brodovi. Naime, prolazom Ždrelac i Mali Ždrelac koriste se nautičari (čiji se jarboli dižu manje od 16,5 metara nad morem) iz Zadra, Sukošana i Biograda te gradića na sjevernim obalama ovih dvaju otoka za izlaz prema Dugom otoku i Kornatima. Kadim se za mraka pridruže i kaljski plivaričari, pod mostom što spaja Ugljan i Pašman prolaze najrazličitije vrste brodova.

Slika 15. Luka Ždrelac



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Po noći promet pod mostom skoro potpuno nestane. Svejedno po rubovima ove plitke uvale – najveća je dubina 5 metara postoji mogućnost sigurnog sidrenja. Ovisno o tomu dali se sidri uz obalu Ugljana ili Pašmana, u blizini se nalazi više ili manje naseljena obala. S pašmanske strane brojne su vikendice s molićima i mandračima pred njima, dok je ugljanska obala mnogo manje izgrađena. Ondje je samo nekoliko kuća te crkvice Gospe Snježne na sjeveroistočnoj punti

U sredini uvale koja služi za prolaz brodova zabranjeno je sidrenje.

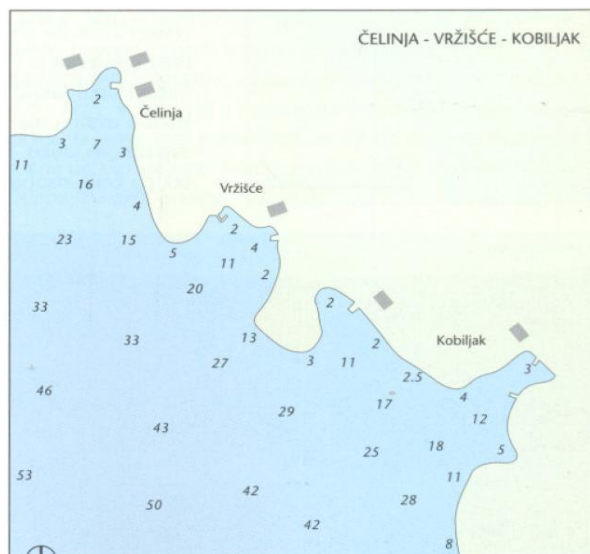
#### 4.6.2.4. Kobiljak (otok Pašman)

Uz južnu obalu Pašmana nalazi se nekoliko manjih uvala pogodnih za sidrenje. Čelinja, Vržišće i Kobiljak iako nisu duboke i zaštićene privlače mnoge nautičare. Uvale su nenastanjene, osim pokoje kućice na obali.

U Čelinji će koja manja barka naći zaštitu od maestrala i tramontane sidreći se na pijesku na dubini od 3 ili 4 metra, ali bit će posve izložena jugu. Takva spasa nema u nešto većem i dubljem Vržišću, koji je otvoren maestralu i jugu, gdje se također sidri na pijesku, ali ponegdje prekriven u travom. Najveća od ovih uvala, Kobiljak, zavukla se tristotinjak metara u kopno i bit će dosta solidna zaštita od svakog vremena osim, naravno, maestrala.

Sidri se na dubini od 4 do 10 metara, na pjeskovitu dnu.

**Slika 16. Kobiljak**

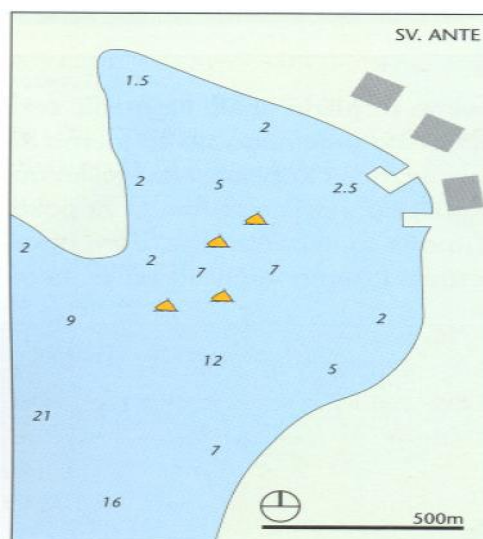


Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

#### 4.6.2.5. Uvala Sv. Ante (otok Pašman)

Uvala Sv. Ante jedno od najboljih i najpopularnijih sidrišta na Pašmanu pruža dobro zaklonište po zapadnim, južnim i sjeveroistočnim vjetrovima. Pri uplovljavanju treba paziti na pličine ispred rtova što ga štite. Po čitavoj uvali postavljeno je tridesetak bova. Najbolje je zaštićen zapadni, plići krak. Može se sidriti i po sredini uvale na dubinama od 5 do 8 metara. Na dnu je pijesak i šljunak pa sidro dobro drži.

**Slika 17. Sveti Ante**



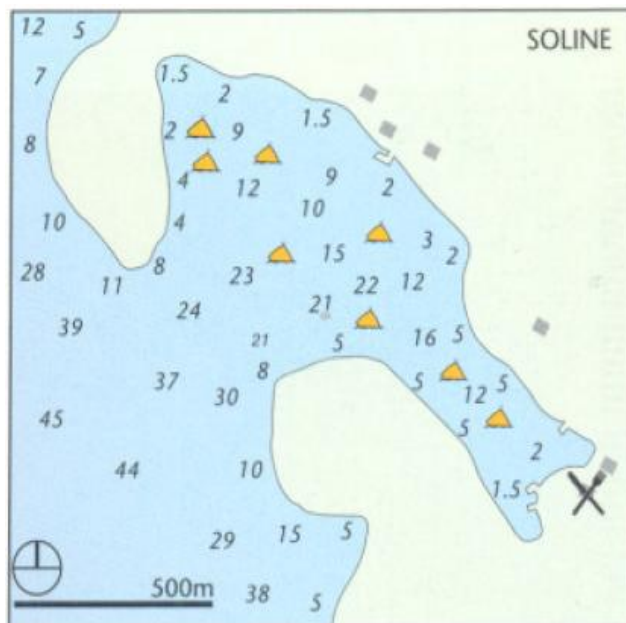
Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

#### 4.6.2.6. Uvala Soline (otok Pašman)

Od susjedne uvale Sv. Ante dijeli je tek uski rt Mali Zaglav, koji je štiti od zapadnih i sjeverozapadnih vjetrova. Ona je bez konkurencije najbolje zaklonište na čitavom Pašmanu; Od južnih je vjetrova štite rt Veliki Zaglav i poluotok Pašmanski Zaglav.

Sidriti se može po čitavoj uvali, ali najbolje je to učiniti u jednom od njezina dva kraka. U njima je postavljeno i sedamdesetak bova. Koji od krakova odabrati, ovisi o vremenu.

Slika 18. Soline



Izvor: Karlič, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Sjeverozapadni je krak manji, dobro zaštićen od zapadnih vjetrova. Međutim, i u njemu ima mjesta za komotan boravak najmanje dvadesetak brodica, dok je jugoistočni znatno prostraniji.

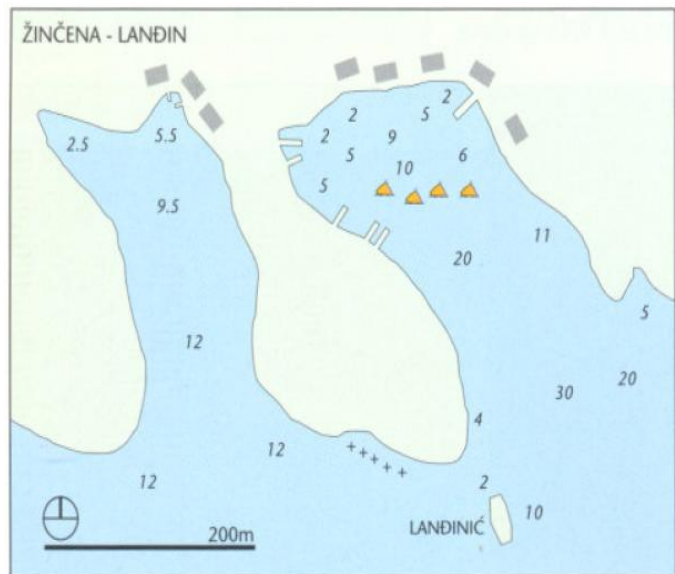
Dubina po sredini sjeverozapadnog kraka nešto je veća od 8 metara, a u jugoistočnom od 4 do 11 metara. U oba kraka pjeskovito je dno prekriveno travom. Između krakova je znatno veća, od 20 do 25 metara, pa će se na tome mjestu sidriti veće jahte ili turistički brodovi, ali ako baš moraju jer je dno stjenovito.

#### 4.6.2.7. Žinčena i Landin (otok Pašman)

Žinčena je uvala na jugozapadnoj obali otoka Pašmana, na oko tri milje od njegova jugoistočnog završetka. Žinčena je manje posjećena od okolnih popularnih sidrišta. Uvala s dva kraka obrasla je gustom crnogoričnom šumom i makijom. Zapadni joj kraj nije nastanjen, dok u sjevernom ima nekoliko kuća i molića pred njima.

**Slika 19. Žinčena – Landin**

Visoki poluotok Zaglav, odmah zapadno od uvale, dobar je orijentir za uplovljavanje, ali još bolja zaštita od zapadnjaka i sjeverozapadnjaka. Uvala je dobro zaštićena od bure, ali ne i od juga. Dno je u uvali pjeskovito i ponegdje muljevito, uglavnom prekriveno posidonijom pa se na njemu može dobro usidriti. U uvali je plitko. U zapadnom kraku po sredini je dubina samo 2,5 m, a u zadnjih dvjestotinjak metara prema kraju



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

uvala jako je plitka, dok je u sjevernom kraku dubina po sredini oko 5 metara. Po sredini vanjskog dijela uvale dubina je oko 10 metara.

Landin, nešto prostranija uvala od Žinčene u neposrednu je njezinu susjedstvu, samo nešto istočnije. Dijeli ih poluotok s prevlakom na kojoj su zasađeni maslinici. U uvali ima dosta kuća, gotovo sve su nastanjene samo ljeti pa nije tako idilično mirno kao u Žinčeni. Pred svim su kućama molići. Uvala je dobro zaštićena od vjetrova iz prvog, trećeg i četvrtog kvadranta, a izložena je jugu. Valove juga donekle razbijaju otočići Košara i Žižanj na milju, odnosno dvije milje pred lukom, a ponešto i otočić Landilić odmah pred južnom pustom uvale. (U prolazu između otočića i punte dubina je 1,8 m.) Po jugu najzaštićeniji dio uvale jest njezin zapadni krak. Otkada su u uvali postavljene bove, sigurniji je boravak u njoj i za takva vremena. Posred uvale dubina je između 9 i 10 metara, dok je dubina na dvjestotinjak metara od obale između zapadnog i sjevernog kraka oko 4 metra. Dno je pjeskovito, uglavnom prekriveno posidonijom, solidno i za sidrenje ako je potrebno. Žala su na kraju obaju krakova uvale. Obale uvale obrasle su makijom i crnogoricom.

#### **4.6.2.8. Vodenjak (otok Iž)**

Vodenjak je otočna uvala u potpunoj zaštiti od maestrala i bure. Pred uvalom je šumovit otočić Školjić. Otočić i grebenasta prevlaka vidljiva za oseke kojom je spojen s Ižom djelomična su zaštita i od juga dok nije vrlo jako. Za juga u uvali ima mrtvog mora. Dosta



strme obale obrasle su makijom i gustom crnogoricom. Na sjevernoj je obali uvale dograđen stari ribarski magazin, a pred njim molić od naslagana kamenja.

Dno u uvali pjeskovito je, pretežno obraslo posidonijom. Na ulazu u uvalu dubina je oko 10 metara, dok je po sredini upola manja. Sidri se i s južne strane prevlake. Odmah ispod otočića petnaestak je metara dubine, ali prema kraju uvale pada na 4 metra. Dno je pjeskovito.

Usidrite li se pod Školjićem, vežite se i za kraj. Pred uvalom su još dva otoka. Na pola milje u sjeveroistočnom kursu izduženi Temešnjak, a malo više od milje prema istoku mali Mrtovnjak, na kojemu je svjetionik. Od uvale je do krajnje južne, izdužene otočne punte oko milja i pol.

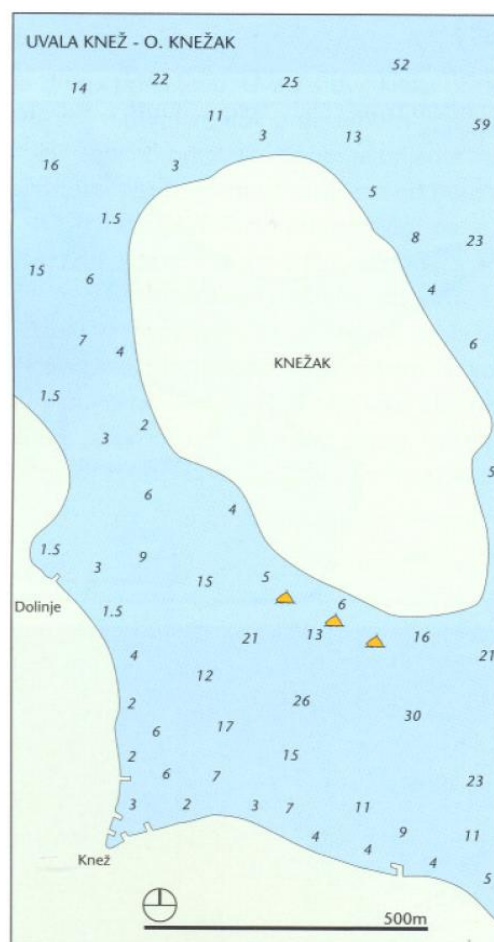
#### 4.6.2.9. Otočić Knežak i uvala Knež

Prolaz između Knežaka i Iža (na najplićem dijelu prolaza dubina je 3 m) je uvalice Dolinje na Iškoj strani prolaza. Otočani tu valicu smatraju najljepšom otočnom uvalom. Zaštićena od svih vjetrova osim jače bure i tramontane pa se smatra sigurnim sidrištem. Puše li jugo, može se sidriti i sa sjeverne strane prolaza.

Uz južni kraj otočića usidrene su plutače na korpomortima teškima četiri tone, a nekoliko ih je manje težine i na suprotnoj strani bliže otoku Ižu. Dno je pjeskovito pod Knežakom i djelomično pokriveno posidonijom, a dubine se prema sredini tjesnaca penju i do 30 metara.

U uvali Knež treće je i najmanje otočno naselje i nekoliko molića. Na malu prostoru velika je mogućnost izbora: sidrenje, plutače

Slika 20. Knežak



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

ili vez uz molo. U prilazu sa sjevera valja paziti na označenu pličinu 3 kabla od Knežaka. Na pličini je motka s oznakama na stupu s crvenim i crnim pojasevima.

#### 4.6.2.10. Sv. Andrija i Artina (otok Vrgada)

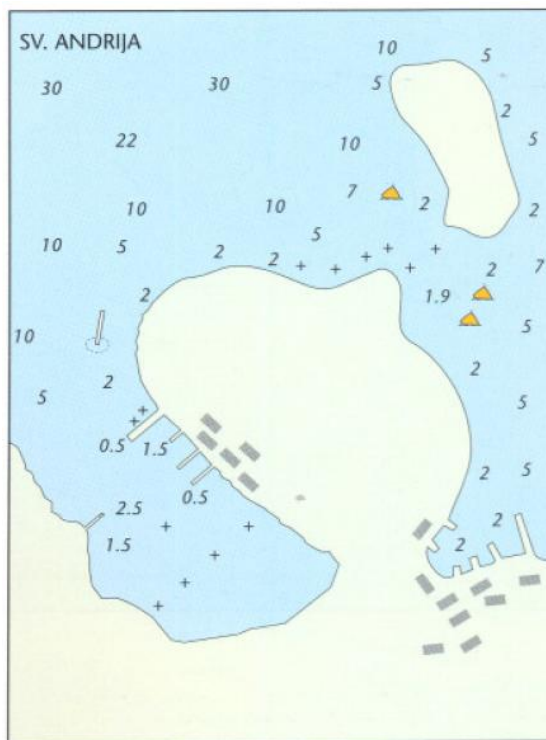
Sv. Andrija najveća je uvala na otoku Vrgada. Okrenuta je sjeverozapadu pa je u njoj valovito i vjetrovito i po maestralu i po tramontani, a i po buri, osim uz istočnu obalu uvale. Iako izgleda dobro zaštićena od južnog vjetra, on u njoj jako puše, no ne podiže valove. Od bure su najbolje zaštićene starije kuće na istočnoj obali, a ima i najviše pristana u uvali.

Iako je uvala prostrana, u nju se zbog pličine ne može dalje od polovice. Već je i tu dubina samo metar i pol pa se valja sidriti samo do linije mola na jugozapadnoj obali uvale.

Dno je pjeskovito i muljevito, većinom obraslo posidonijom, a sidro dobro drži. Na jugozapadnoj obali uvale pretežno je erodirana okomica crljenice kao i na sjevernoj panti uvale. Petstotinjak metara pred uvalom otočić je Kozina i otočić hrid Kamičić, a pred sjevernom puntom greben Saular, na kojem je na žuto-crnom bloku u moru oznaka opasnosti. Sve te zapreke valja zaobići pri uplovljavanju u zaklonište uvale Sv. Andrija.

Tri kabla sjeveroistočno od ulaza u uvalu otočić je Artina, a s kopnom ga povezuje potopljena prevlaka. S obje njezine strane usidrene su bove na koje se možete vezati

Slika 21. Sveti Andrija



Izvor: Karlić, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

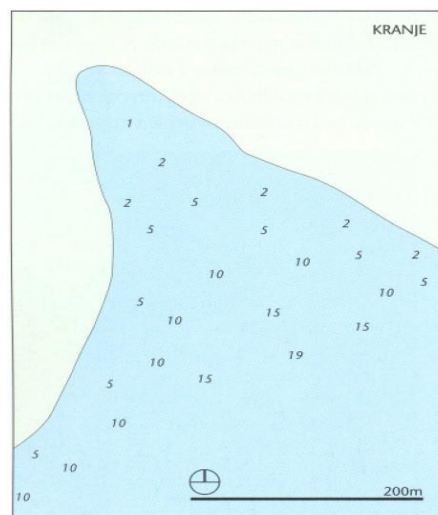
#### 4.6.2.11. Kranje (otok Vrgada)

Kranje je nevelika uvala na jugoistočnoj obali otoka Vrgada. Obale su joj obrasle gustom šumom, što je dodatni ukras njezinoj ljepoti.

Nigdje u uvali dubine nisu velike pa se po njezinoj sredini sidri na dubini od samo 2 m. Na nekoliko su mjesta na dnu stijene, baš kao i po sredini uvale na što valja obratiti pozornost pri sidrenju.

Dno je u uvali svuda pjeskovito, samo pogđegdje obraslo posidonijom. Pri uplovljavanju u uvalu Kranje valja paziti na brojne kaveze uzgajališta tuna s jugozapadne strane otoka Vrgada te na pličinu od 4,6 m sjeveroistočno od rta Kranje

Slika 22. Kranje

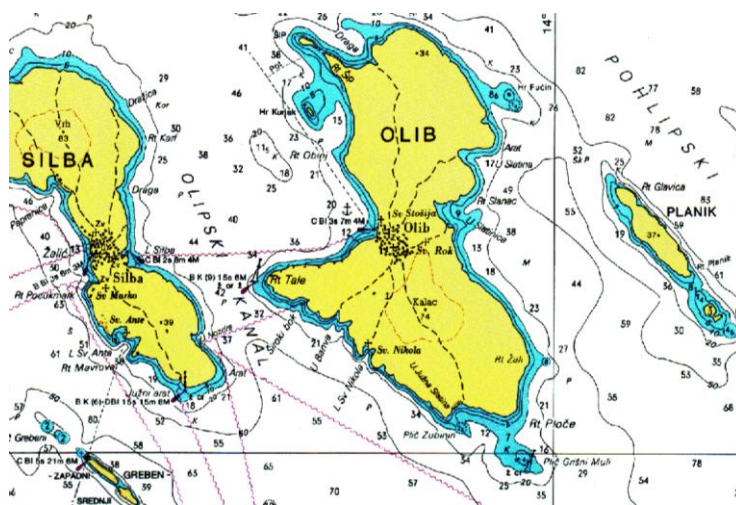


Izvor: Karlič, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

#### 4.6.3. Silbanski arhipelag

Silbanski arhipelag čine otoci: Ist, Škarda, Silbanski Grebeni, Premuda, Grujica, Morovnik, Olib, Silba te cijeli niz otočića grebena i hridi.

Slika 23. Silbanski arhipelag



Hrvatski hidrografski institut, <http://www.hhi.hr/>[20.09.2013]

### Sidrište Krijal, otok Premuda



Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

### Nautičke koordinate sidrišta

#### Sidrište polje 1.

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 20' 11.9829"	14° 35' 25.6014"
2. 44° 19' 59.2430"	14° 35' 46.4501"
3. 44° 19' 58.4687"	14° 35' 45.6311"
4. 44° 20' 11.2575"	14° 35' 24.7000"

#### Sidrište polje 2

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 20' 11.2355"	14° 35' 43.1267"
2. 44° 20' 4.1947"	14° 35' 54.3384"
3. 44° 20' 2.0490"	14° 35' 51.7221"
4. 44° 20' 9.0897"	14° 35' 40.5109"

### Sidrište Olib 8000 m<sup>2</sup>

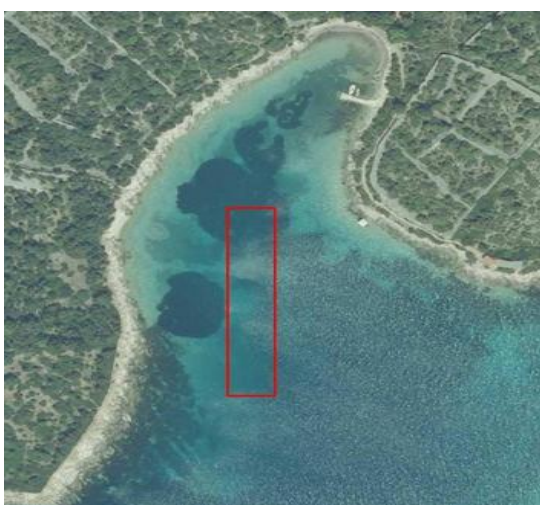


Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

### Nautičke koordinate sidrišta

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 22' 58.9424"	14° 46' 31.7657"
2. 44° 22' 59.0366"	14° 46' 33.7040"
3. 44° 22' 53.0222"	14° 46' 34.2712"
4. 44° 22' 52.9280"	14° 46' 32.3329"

### Sidrište Sv. Nikola 2, otok Olib



Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

### Nautičke koordinate sidrišta

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 21' 17.4869"	14° 46' 22.3201"
2. 44° 21' 17.4887"	14° 46' 23.2233"
3. 44° 21' 14.2486"	14° 46' 23.2357"
4. 44° 21' 14.2468"	14° 46' 22.3326"

#### Sidrište uvala Južni Porat, otok Silba

#### Nautičke koordinate sidrišta



N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 21' 25.1875"	14° 42' 20.8359"
2. 44° 21' 24.1194"	14° 42' 21.8589"
3. 44° 21' 22.6514"	14° 42' 18.8813"
4. 44° 21' 23.7196"	14° 42' 17.8583"

Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

#### Sidrište uvala Sv, Ante, otok Silba

#### Nautičke koordinate sidrišta



N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 21' 31,2845"	14° 42' 4,0677"
2. 44° 21' 26,6894"	14° 42' 5,6005"
3. 44° 21' 26,0361"	14° 41' 57,7073"
4. 44° 21' 29,8932"	14° 41' 57,4677"

Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

#### **4.6.4. Sidrišta Zadarskog priobalja**

Od značajnijih organiziranih sidrišta Zadarskog priobalja izdvajaju se sidrišta: Sukošan 1, i 3., te sidrište Sv. Filip i Jakov

### Sidrište Sukošan 1



Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

### Nautičke koordinate sidrišta

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 03' 6.5779"	15° 18' 24.3701"
2. 44° 03' 8.1480"	15° 18' 22.7804"
3. 44° 03' 10.4410"	15° 18' 27.1344"
4. 44° 03' 8.8709"	15° 18' 28.7241"

### Sidrište Sukošan 3



Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

### Nautičke koordinate sidrišta

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 44° 02' 46.2494"	15° 18' 22.2060"
2. 44° 02' 43.1436"	15° 18' 18.9626"
3. 44° 02' 44.3133"	15° 18' 16.8124"
4. 44° 02' 47.4191"	15° 18' 20.0530"

### Sidrište Sv. Filip i Jakov



Izvor: [www.zadarska-zupanija.hr](http://www.zadarska-zupanija.hr) [06.09.2013]

### Nautičke koordinate sidrišta

N. širina( $\varphi$ )	E. dužina ( $\varphi$ )
1. 43° 57' 17.3361"	15° 25' 59.6877"
2. 43° 57' 15.0923"	15° 26' 00.6580"
3. 43° 57' 14.4242"	15° 26' 0.6842"
4. 43° 57' 16.6679"	15° 25' 58.4193"

#### 4.7. Prihvatni kapaciteti organiziranih sidrišta

Prihvatni kapaciteti plovila nautičkog turizma na organiziranim sidrištima Zadarske županije predočavaju se narednom tablicom 7.

**Tablica 7. Kapaciteti organiziranih sidrišta Zadarske županije**

NAZIV SIDRIŠTA	DAVATELJ KONCESIJE	OVLAŠTENIK KONCESIJE	POVRŠIN A (m <sup>2</sup> )	PLUTAČE (broj)	MAKSIMALNI IZNOS NAKNADE PO NEDJELJIVOM DANU I DUŽNOM METRU
Sv. Nikola, otok Olib	Zadarska županija	Zajednički turistički obrt Slatinica, suvl. Ivica Cukar i Gligor Silavski, Olib,	3.000	7	10 kuna/m
Sv. Nikola, otok Olib	Zadarska županija	Zajednički turistički obrt Slatinica, suvl. Ivica Cukar i Gligor Silavski, Olib,	6.000	13	10 kuna/m
Dolinje, Mali Iž, otok Iž	Zadarska županija	Obrt za turizam i usluge«Baroni», vl. Lijana Baroni-Reich, Mali Iž,	4.900	10	10 kuna/m
Mljake, otok Ist A i B	Zadarska županija	Poljoprivredna zadruga IST, Ist,	3.800	25	14 kuna/m
Grbavac, otok Rava	Zadarska županija	Trgovačko društvo Centar Rava d.o.o. Zadar, Rava	5.200	7	15 kuna/m
Pantera, Dugi otok	Zadarska županija	Trgovačko društvo Mulić d.o.o., Sali,	12.000	61	13 kuna/m
Čuna, Dugi otok	Zadarska županija	Trgovačko društvo Mulić d.o.o., Sali,	8.600	19	13 kuna/m
Stržna, Dugi otok	Zadarska županija	Trgovački obrt Mladen, vl. Mladen Kotrulja, Savar 76.,	7.500	15	15 kuna/m
Pakoštane II	Zadarska županija	Trgovačko društvo Juština d.o.Pakoštane,	7.200	15	15 kuna/m
Pakoštane I	Zadarska županija	Trgovačko društvo Juština d.o.Pakoštane,	7.200	7	15 kuna/m
Zapuntel, otok Molat	Zadarska županija	Obrt «Alu-trade», vl. Dalibor Skočić, Zadar,	1.600	20	14 kuna/m
Brgulje, otok Molat	Zadarska županija	Poljoprivredna zadruga Brgumul, Brgulje,	2.500	70	14 kuna/m
Široka, otok Ist	Zadarska županija	Poljoprivredna zadruga IST, Ist, MBS:	4.200	30	14 kuna/m
Lokvina, otok Rava	Zadarska županija	Turistički obrt «Gaga & Co.», vl.Jadranka Simičić, Rava, Mala	11.469	10	10 kuna/m
Otok Vrgada A i B	Zadarska županija	Ugostiteljski obrt «Adriana», vl.Miranda Matulić, Vrgada, MBO:	6.450	10	8 kuna/m
Južni porat, otok Silba	Zadarska županija	Turistički obrt «Sv. Ante», vl. Neven Mašina, Zadar, Velibitska 8 a,	3.200	30	10 kuna/m
Mali Iž, otok Iž	Zadarska županija	Ugostiteljski obrt «Knež», vl. Kažimir Martinović, Mali Iž.,	7.461	9	10 kuna/m

Landin, otok Pašman	Zadarska županija	Obrt «Sidro nautika i pomorstvo», vl. Mate Ugrinić, Ugrinići 334, Tkon	28.386	34	8 kuna/m
Zdrelašćica, otok Ugljan	Zadarska županija	Trgovačko društvo SABUŠA d.o.o. Kukljica,	35.000	20	10 kuna/m
Otok Silba (Sv. Ante)	Zadarska županija	Turistički obrt «Sv. Ante», vl. Neven Mašina, Zadar, Velibitska 8 a,	21.414	7	10 kuna/m
Otok Olib	Zadarska županija	Ribarski obrt «Fratar», vl. Ferdo Frantin, Olib 178	21.836	20	10 kuna/m
Griparica, otok Škarda	Zadarska županija	Trgovačko društvo Griparica d.o.o., Vinkuran,	10.000	20	10 kuna/m
Drage, otok Silba	Zadarska županija	Trgovačko društvo Jurjević vina d.o.o., Zadar,	12.000	20	15 kuna/m
Bok Brbinj, Dugi otok	Zadarska županija	Trgovačko društvo Mulić d.o.o., Sali	9.395	25	13 kuna/m
Lučina 1, Dugi otok	Zadarska županija	Trgovačko društvo Mulić d.o.o., Sali,	9.870	9	13 kuna/m
Lučina 2, Dugi otok	Zadarska županija	Trgovačko društvo Mulić d.o.o., Sali,	58.980	27	12 kuna/m
Soline 1, otok Pašman	Zadarska županija	Obrt za morski ribolov «Frane», vl. Karlo Magić Pašman,	10.000	18	10 kuna/m
Soline 2, otok Pašman	Zadarska županija	Obrt za morski ribolov «Frane», vl. Karlo Magić Pašman,	35000	30	10 kuna/m
Zaklopica Pašman	Zadarska županija	CLARUS NAUTA d.o.o., Antuna Gustava Matoša, Biograd na Moru	8.400	10	15 kuna/m
Rava Paladinica	Zadarska županija	CROSI d.o.o., Rava Mala Rava MBS: 060145255 direktoru Robert Škifiću, dipl.oec.	6.950	9	14 kuna/m

Izvor: <http://www.pomorci.com/Nautika/Sidrista%20za%20jahte%20u%20Hrvatskoj.pdf> [06.09.2013]

Ukupno je Zadarska županija na svojem administrativnom području 2013. godine odobrila 30 koncesija za upravljanje organiziranim sidrištima. Ukupna površina organiziranih sidrišta pod koncesijom iznosi 369.511 m<sup>2</sup>. Ukupan broj plutača je 607 dok je prosječna cijena po danu za dužni metar plovila iznosila 12 kuna.



#### **4.8. Opravdanost koncesioniranja nautičkih sidrišta**

Koncesija je pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta. Prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji (NN, 38/09).

Koncesioniranje na pomorskom dobru regulirano je *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama* (NN, 38/09) koji predviđa dvije vrste postupka koncesioniranja, a taj postupak zavisi od činjenice nalazi li se pomorsko dobro na lučkom području, ili izvan njega. Postupak je detaljnije uređen *Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru*, kojom se propisuje postupak davanja koncesije na pomorskom dobru u svrhu gospodarskog korištenja i posebne upotrebe, postupak davanja koncesije u lukama otvorenim za javni promet, kriteriji za određivanje visine koncesijske naknade, kao i kriteriji za ocjenu ponuda (NN, 102/11).

Opravdanost koncesioniranja nautičkih sidrišta tema je čestih rasprava na lokalnom i županijskom nivou a mišljenja i stavovi o davanju sidrišta u koncesiju su u pravilu suprotstavljena uz brojne argumente.

Prednosti koje su na strani koncesioniranja su: pribavljanje materijalnih sredstava i očuvanje morskog okoliša, dok se kao glavni nedostaci navode: uzurpacija slobode plovidbe i nepostojanje "vrijednosti za novac".

Zadarska županija je posredstvom Razvojne agencije Zadarske županije izradila Studiju opravdanosti davanja koncesije i procjena vrijednosti koncesije za gospodarsko korištenje sidrišta (ZADRA, 2010), na temelju koje se u nastavku razmatra tema koncesioniranja.

Opravdanost koncesioniranja pronalazi se u javnom interesu s obzirom da sidrište donosi više pozitivnih učinaka za lokalnu zajednicu, a da se istodobno negativni učinci na zajednicu smanjuju na najmanju moguću prihvatljivu razinu.

#### **4.9. Ekonomski učinci koncesioniranja nautičkih sidrišta**

Ekonomski učinci koncesioniranja nautičkih sidrišta ogledaju se kroz financijske učinke i zapošljavanje.

#### **4.9.1. Financijski učinci**

Neposredni financijski učinci davanja koncesije na pomorskom dobru su:

- stalni dio koncesijske naknade i
- promjenjivi dio koncesijske naknade.

Posredni financijski učinci davanja koncesije su:

- porez na dobit,
- porez na dohodak i doprinosi vezani uz plaće i
- porez na dodanu vrijednost.

#### **4.9.2. Zapošljavanje**

Ulaganje u sidrišta donosi i pozitivne učinke na zapošljavanje. Predviđa se da će na sidrištima biti zaposleno najmanje 3 djelatnika i to sezonski (2 mjeseca). Struktura zaposlenih je:

- ronionik (1),
- radnik na održavanju (1) i
- radnik na privezu (1).

Potencijalni prihodi od izdavanja koncesije se raspodjeljuju na državnu, županijsku i lokalnu razinu. Od ukupnog iznosa naknade na izdavanje koncesije jedna trećina predstavlja prihod Republike Hrvatske, druga trećina Zadarske županije, a treća trećina Općine u kojoj se nalazi sidrište.

## **5. MOGUĆNOSTI RAZVOJA SIDRIŠTA ZADARSKE ŽUPANIJE**

Razvoj obalnoga prostora mora biti dugoročno održiv, jer je očuvani prostor najvažniji resurs. Održivi razvoj uključuje ispunjenje čovjekovih potreba, bez smanjivanja mogućnosti da se ispune potrebe budućih naraštaja. Održivost, kada se radi o nautičkom turizmu, podrazumijeva ravnotežu između ograničavanja mogućnosti gospodarskoga razvitka i dopuštenoga smanjivanja kvalitete obalnoga ekosustava **Izvor koji je određen nije valjan..**

Stoga se budući razvoj mora se temeljiti na politici očuvanja prostorno – krajobrazne vrijednosti obale, a u funkciji socijalno-ekonomskog prosperiteta lokacija i prostora u kojima se djelatnost obavlja. Posebno važan segment održivog razvoja je stvaranje gospodarsko-socijalnih preduvjeta za život lokalnog stanovništva zaposlenog u uslužnim djelatnostima nautičkog turizma.

Nautički turizam mora se razvijati tako da ne ugrožava okoliš na štetu budućih naraštaja. Budući naraštaj mora imati mogućnost uživati u blagodatima ove sadašnje relativno izvorno očuvane prirode. Naime, nautički turizam na očuvanje okoliša utječe štetno zato što zagađuje: more (dno, površinu i morsku masu), zrak, kopno (bukom, gomilanjem otpada, požarima), izlovom ribe, pljačkom amfora na morskome dnu i općim narušavanjem ekosustava.

### **5.1. Razvoj sidrišta s aspekta integralnog upravljanja obalnim područjem**

Sidrišta nautičkog turizma, neovisno o tome bila ona organizirana ili ne, valja sagledati u sklopu cjelokupnog upravljanja obalnim područjem kao djelom međunarodnih obveza Republike Hrvatske proizašlog iz potpisivanja Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjima Sredozemlja.

Integralno upravljanje obalnim područjem označava dinamički proces održivog upravljanja i korištenja obalnih područja, uzimajući istovremeno u obzir krhkost obalnih ekosustava i krajobraza, raznolikost aktivnosti i korištenja, njihovo međusobno djelovanje, pomorsku

usmjerenost pojedinih aktivnosti i korištenja i njihov utjecaj na pomorske i kopnene dijelove (MZOPU, 2010 str. 10).

S gledišta *zaštite prostora i prirodnog identiteta* obalno područje određuje pripadnost značajnoj zoni krša koja zauzima približno 42% teritorija Hrvatske. Osim toga, ono obuhvaća deset tipova obalnih krajobraznih cjelina, a definirano je i kriterijima bioraznolikosti jadranskog kopnenog i morskog područja.

Važno je naglasiti kako u Republici Hrvatskoj ne postoje posebni pravni propisi vezani uz upravljanje obalnim područjem kao cjelinom, izuzev zakonske odredbe o Zaštićenom obalnom području mora koju je iz Uredbe o zaštićenom obalnom području mora preuzeo Zakon o prostornom uređenju i gradnji. Ipak, postoje neki zakoni i propisi koji se bave određenim specifičnim problemima obalnih područja, ali nisu u potpunosti međusobno usklađeni.

Zakonom o zaštiti okoliša se određuje i da su more, uključujući morski ekosustav i obalno područje "nedjeljive cjeline" te se njime definira pojam integralnog upravljanja obalnim područjima (IUOP) kao "*dinamički proces održivog upravljanja i korištenja obalnih područja, uzimajući istodobno u obzir krhkost obalnih ekosustava i krajobraza, raznolikost aktivnosti i korištenja, njihovo međusobno djelovanje, pomorsku usmjerenost pojedinih aktivnosti i korištenja i njihov utjecaj na morske i kopnene dijelove*" (NN, 110/07).

Upravljanje i korištenje integralnog pristupa u razvoju obalnog područja podrazumijeva opsežne procjene, postavljanje ciljeva i upravljanje priobalnim sustavima i resursima, pazeći i na tradicionalne, kulturne i povijesne interese. To treba biti stalan evolucijski proces. Obalne države, pri definiranju i provođenju nacionalnih programa upravljanja priobaljem, mogu naići na mnoge prepreke koje koče učinkoviti razvoj. Stoga se potiču na određivanje prioriteta, najkritičnije zone i na poduzimanje mjera za jačanje menadžerskih sposobnosti. Međutim, učinkovito upravljanje može se postići i koordinacijom između država i međunarodnih organizacija. Koordinacija pomaže u izbjegavanju nepotrebnih dupliranja i za razvoj sredstava, koncepata i veza koje su potrebne za razvoj i primjenu nacionalnih programa.

Jedno je od važnih pitanja u upravljanju priobalnom zonom da li odgoditi akcije dok se ne stekne više znanja, informacija i više sredstava, ili djelovati trenutno. Najbolje je polako

početi planiranje i primjenu, pritom pokušavajući proširiti razumijevanje i unaprijediti dostupnu tehniku i tehnologiju. Na taj način, dobiva se prokativni pristup i strategija koja će jamčiti budući razvoj obalnih područja uz korištenje održivog razvoja.

Zato jedino integralno upravljanje pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima predstavlja temelj za ostvarenje održivog razvoja mora i morske obale. Integralno upravljanje obalnim i morskim područjima je trajan i prilagodljiv proces upravljanja resursima u cilju postizanja održiva razvitka u obalnim i morskim područjima.

Integralno upravljanje pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima jača među sektorske aktivnosti te vodi računa o vrijednostima, tradiciji, potrebama i prioritetima prilikom određivanja ciljeva razvoja i upravljanja obalnim područjima.

## **5.2. Razvoj sidrišta s gospodarskog i sociološkog aspekta**

Priobalna i morska područja Zadarske županije nude značajne mogućnosti za gospodarski razvoj, zabavu i život, no u njima se nalazi bogata, ali veoma krhka bioraznolikost koja zahtijeva transparentno upravljanje, održavanje i zaštitu. Organizirana sidrišta imaju znatan razvojni potencijal a da se pri tome bitno ne narušava morski okoliš.

Praktično se može govoriti o uspostavi nadzora nad akvatorijem ne narušavajući pritom slobodu plovidbe.

### ***5.2.1. Gospodarski utjecaj organiziranih sidrišta***

Svako parcijalno upravljanje subjektima i objektima nautičkog turizma, u koje valja ubrojiti i sustav organiziranih sidrišta, treba biti usklađeno sa specifičnostima i zahtjevima lokalne zajednice.

Organizirana sidrišta su oblik proširenja ukupne ponude i komplementarnih usluga temeljenih na željama i zahtjevima nautičara, a radi stvaranja konkurentnog položaja u odnosu na

okruženje i konkurenciju, te ostvarenja povećanja ukupnih socijalno-ekonomskih pokazatelja na područjima djelovanja i organiziranja, uključujući posredne i neposredne čimbenike.

Perspektive razvoja gospodarstva s aspekta razvoja organiziranih nautičkih sidrišta s izravno i neizravno komplementarnim djelatnostima i njihovim učincima možemo promatrati kroz očekivana povećanja:

- ugostiteljskih kapaciteta
- servisnih djelatnosti
- zapošljavanja

Utjecaji razvoja organiziranih sidrišta na gospodarske djelatnosti mogu biti izravni i neizravni. Izravni utjecaji ponajprije su vezani uz zapošljavanje lokalne radne snage, poticanje razvoja različitih servisnih djelatnosti vezanih uz potrebu pružanja usluga nautičarima (servisi plovila i motora, oprema, ugostiteljstvo, nabava, druge usluge). Neizravni su mnogobrojni, a posebno bismo mogli istaknuti interes nautičara za posjećivanje kulturnih priredbi u obalnim i otočnim mjestima, kao i za razgledavanje lokalnih kulturnih i povijesnih spomenika (Favro, i dr., 2007 str. 77).

### ***5.2.2. Sociološki utjecaj organiziranih sidrišta***

Razvoj organiziranih nautičkih sidrišta ne može se sagledati samo kao proces socijalne promjene uvjeta života u nautičkim destinacijama nego i kao poticajni proces koji može utjecati na izmjenu socijalne i gospodarske strukture djelatnosti i aktivnosti na otocima i priobalju.

Širenjem broja organiziranih sidrišta moguće je očekivati pozitivne procesa zapošljavanja lokalnog stanovništva koji nisu u neposrednoj vezi s sidrištem. To se prije svega misli na zapošljavanja u funkciji ponude namirnica, zabave i drugih usluga (pošta, tiskovine, novac...=

### ***5.2.1. Definiranje politike dodjele koncesije na nautička sidrišta***

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama je instrument za provedbu politike dodjele koncesija za marine, privezišta i sidrišta nautičkog turizma. S obzirom da ne postoji dokument

o politici dodjele koncesija utemeljen na strategiji gospodarenja pomorskim dobrom Zakon je istodobno i dokument o politici dodjele koncesija i instrument za njenu provedbu. Naime, analizom odredbi Zakona može se prepoznati politika dodjele koncesija.

Nedostaci politike dodjele koncesija odnosno Zakona je da ne sadrže mjere/odredbe koje investitorima jamče dugoročno izjednačavanje uvjeta poslovanja i mjere/odredbe koje jamče otklanjanje rizika ulaganja. Prepreke koje destimuliraju ulaganja su:

Različiti uvjeti poslovanja

- Rizik nemogućnosti produženja koncesije i promjene koncesijske naknade dovodi investitore u neravno pravan položaj;
- Velike razlike u koncesijskim naknadama stavljaju investitore dugoročno u neravno pravan položaj;
- Dvostruki financijski kriteriji za ocjenu ponuda investitora za dodjelu koncesija otežavaju objektivnost njihovog rangiranja;

Rizici ulaganja

- Rizik gubitka uloženi sredstava zbog promjene namjene prostora;
- Rizik gubitka uloženi sredstava zbog nemogućnosti produženja koncesije;
- Rizik nedobivanja koncesije za dogradnju postojećih prihvatnih kapaciteta;
- Rizik nedobivanja koncesije za realizaciju integralnog projekta s prihvatnim kapacitetima.

Na temelju navedenih činjenica može se zaključiti da je potrebno utvrditi novu politiku dodjele koncesija i odgovarajuće izmjene/dopune Zakona kao instrumenta za njenu realizaciju.

Ciljevi politike dodjele koncesija i mjere kojima se oni postižu trebaju se temeljiti na identificiranim problemima odnosno preprekama koje treba ukloniti.

### ***5.2.2. Uređenje organiziranih sidrišta***

Potreba za uređenjem sustava organiziranog sidrišta proizlazi i iz "Peticije za reguliranje obveza koncesionara na pomorskom dobru" za koja se prikupljaju potpisi na portalu [www.nautica-portal.com/](http://www.nautica-portal.com/), a naslovljena je Ministarstvu turizma. U peticiji se traži od ministarstva da:

"preispita smislenost i svrsishodnost zabrane sidrenje pomorskih objekata i hidroaviona vlastitim sidrenim sustavom u akvatoriju od nautičkog sidrišta prema obali, te na udaljenosti do 300 m od nautičkog sidrišta u pravcu pučine" (NN, 80/12).

Tom se odredbom višestruko povećava površina koju je koncesionar praktično dobio u koncesiju, a za to ne plaća naknadu davatelju koncesije a nautičare prisiljava da plaćaju uslugu organiziranog nautičkog sidrišta kojeg praktično ne koriste (2013).

Navedeni primjer samo je dio složene problematike koncesioniranja sidrišta koja nije u funkciji razvoja nautičkog turizma. Isto tako osjeća se potrebu za reguliranjem načina kontrole kvalitete nautičkih priveza i bova u vlasništvu koncesionara.

Naime, nigdje i niti jednim pravilnikom niti odredbom nije predviđeno kontroliranje kvalitete sidrenih priveza i bova i njihove sigurnosti i pouzdanosti, te ne postoji odredba koja će prisiliti koncesionara, odnosno vlasnika bova i privezišta, da podmiri eventualnu nastalu štetu na plovnom objektu zbog loše izvedenog priveza, odnosno puknuća lanca ili konopca kojim je bova privezana za morsko dno, u slučajevima kada plovni objekt potone ili na njemu iz spomenutih razloga nastanu teža oštećenja.

### **5.3. Međuzavisnost potražnje za nautičkim sidrištima i onečišćenja morskog okoliša**

Razvoj nautičkog turizma prvenstveno je uvjetovan potražnjom stranih turista, koja se odnosi na formiranje novih kapaciteta, dakle vezova u marinama i turističkim lukama, ali i potražnjom za smještajem plovila u suhim marinama. Realno se može očekivati, uz pretpostavku općeg gospodarskog i društvenog razvoja, te da će se u Europi formirati značajna potencijalna potražnja (Kovačić, 2003 str. 144).

Potražnja za nautičkim sidrištima obrnuto je proporcionalna s potražnjom za vezovima u lukama nautičkog turizma. Više vezova u lukama i lučicama nautičkog turizma znači i manju potražnju za sidrištima, odnosno manjak vezova u marinama povećava potražnju za organiziranim i neorganiziranim sidrištima.

S obzirom da nautički turizam na području Zadarske županije još uvijek ima sezonski karakter upitna je potreba za izgradnjom novih luka nautičkog turizma. Sam zahvat izgradnje nove



luke nije jednostavan i nije dovoljno samo strateško opredjeljenje razvoja Zadarske županije već je potrebno zadovoljiti čitav niz čimbenika relevantnih za očuvanje okoliša i što je najvažnije treba dobiti privolu domicilnog stanovništva.

Taj proces je dugotrajan, budući da svaki zahvat na morskoj obali trajno narušava ionako osjetljiv eko sustav.

Stoga je daleko jednostavnija i ekološki prihvatljivija uspostava sustava organiziranih sidrišta čime bi se zadovoljila nautička potražnja a strogo kontroliranim uvjetima njihov korištenja omogućio bi se održivi razvoj nautičkog turizma Zadarske županije.

Kako bi cjelovito zaštitili morski i priobalni okoliš te omogućili nesmetano odvijanje gospodarskih aktivnosti koje su specifične za more i priobalje, potrebno je sustavno provoditi mjere kojima je za cilj održivi razvoj uz istovremeno stvaranje bogatstva ljudi kojima je more i priobalje izvor egzistencije. To je moguće samo ako postoji jasno zacrtana pomorska politika koja objedinjuje sve sektorske politike čiji interesi se preklapaju na obalnom pojasu te pripadajućim akvatorijem.

Kod planiranja uspostave organiziranog sidrišta ili proširenja kapaciteta postojećih sidrišta treba voditi računa o ukupnom prihvatnom kapacitetu akvatorija Zadarske županije. Zbog toga treba sustavno poticati nabavku specijalizirane opreme i sredstava za prevenciju i sanaciju onečišćenja mora. Shodno tome treba provoditi edukaciju različitih grupa korisnika morskih resursa o ulozi i značenju mora i morskih eko sustava (Kovačić, 2003 str. 143).

Usmjerenost stanovništva naročito domicilnog prema moru i raznim aktivnostima uz more na području Zadarske županije veoma je značajna. S veličinom naselja i grada, s povećanjem stanovništva, usmjerenost ka aktivnostima na moru opada.

#### **5.4. Održivi razvoj kapaciteta nautičkog turizma**

Paradigma održivog turističkog razvoja nameće određene granice rasta turističkog prometa do razine ekološke održivosti, raspoloživosti radne snage i racionalne upotrebljivosti podesnog prostora. U borbi za povećanje turističkog prometa i poboljšanje kvalitete turističkog

proizvoda nameće se druga suvremena paradigma karakteristična za opće efekte od turizma, tzv. paradigma destinacijskog proizvoda koja zahtijeva izgradnju atraktivne kompleksne ponude na užim prostorima i funkcionalnim područjima s diferenciranim sadržajima ponude u selektivnim oblicima turizma koji će biti namijenjeni raznim segmentima turističke potražnje (Žuvela, 2002 str. 20).

Održivi nautički turizam uvjetuje upravljanje resursima tako da se zadovolje ekonomske, socijalne i zaštitarske potrebe, te kulturne, ekološke i biološke raznolikosti. Nautički ekoturizam je najpoželjniji oblik turizma po okoliš.

### **5.5. Strateške odrednice razvoja sidrišta nautičkog turizma**

Prema strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, željena pozicija nautičkog turizma je:

Hrvatska je najpoželjnija yachting destinacija na Sredozemlju. Svoju poziciju temelji na razvedenosti, očuvanosti i kulturi življenja na obali i otocima, kvaliteti nautičke infrastrukture, sigurnosti boravka te tematskim itinererima. Ponuda je prilagođena i potražnji luksuznih megajahti, a ponuda čartera temelji se na visokokvalitetnoj, licenciranoj usluzi.

Međunarodni cruising na moru odvija se u jačoj suradnji s brodarskim kompanijama i štite se interesi hrvatskih destinacija, što uključuje definiranje polaznih luka za prihvat velikih i srednje velikih brodova te luka za brodove do najviše 1.000 putnika. Hrvatska je meka za manje, ali i najluksuznije brodove.

Gotovo svi brodovi koji plove na međunarodnim riječnim cruising putovanjima Dunavom zastaju u jednom od četiri pristaništa u Hrvatskoj.

Sa svrhom dostizanja željene pozicije predviđa se nova izgradnja:

- Izgradnja 15.000 novih vezova, od čega 5.000 u moru u marinama, 5.000 u lukama otvorenim za javni promet i 5.000 na kopnu;
- Izgradnja novih vezova primarno se usmjerava u postojeće luke nautičkog turizma i luke otvorene za javni promet kao i u devastirane prostore te prostore gdje već postoji djelomično izgrađena infrastruktura;

- Izgradnja marina za prihvat megaplovila, prije svega u atraktivnim destinacijama s cjelogodišnjom ponudom;
- Izgradnja jedne dodatne matične luke za brodove u domaćem cruisingu;
- Nova izgradnja podrazumijeva primjenu novih tehnologija i ekoloških standarda zaštite okoliša.
- Da bi se dostigli željeni ciljevi potrebno je provesti naredne aktivnosti:
- Izrada Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma – yachtinga;
- Izrada studija prihvatnog kapaciteta marina/luka za yachting i cruising te za sidrišta kao preduvjet provedbe aktivnosti na održivi i okolišno prihvatljiv način;
- U postojećim i novim lukama nautičkog turizma kao i lukama otvorenim za javni promet obogaćuje se i podiže kvaliteta cjelokupne ponude namijenjene putnicima, posadi i plovilima;
- Uređenje sustava sidrišta (naplata, usluge, cijene);
- Donošenje i usklađivanje regulative (npr. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama; klasifikacija plovnih objekata i marina);
- Uspostavljaju se mjerila ‘Prijetelja okoliša’ za marine i prihvatljivi ekološki standardi (crne i sive vode, separirani otpad, neinvazivni premazi);
- Promocija i unapređenje sustava prikupljanja krutog otpada s brodica, jahti, kruzera i sl.;
- S obzirom na to da su pomorske aktivnosti najveći generator podvodne buke, temeljem znanstvenih i stručnih saznanja definirati područja ograničene plovidbe radi smanjenja utjecaja na morski okoliš;
- Unapređenje ponude prijehata i otpreme u lukama otvorenim za javni promet u kojima se odvija promet domaćih i stranih kruzera te opremanje međunarodnih polaznih luka za brodove do 2.000 putnika;
- Stimuliranje dolaska manjih kruzera;
- Uvođenje područja ograničenja plovidbe i sidrenja u posebno osjetljivim dijelovima akvatorija sukladno procjeni utjecaja na okoliš i prihvatnom kapacitetu;
- Unapređenje sustava sigurnosti na moru (Obalna straža, služba spašavanja).

Iz navedenih strateških aktivnosti vidljivo je kako su one usmjerene ka uređenju sustava sidrišta što uključuje načine naplata, vrstu i količinu usluge koja se na organiziranom sidrištu može ponuditi te cijene po kojima će se te usluge prodavati.

Odbor za turizam Sabora Republike Hrvatske je na tematskoj sjednici usuglasio Prijedloge i mjere unaprjeđenja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Donesen je zaključak o potrebi uspostave jedinstvenog sustava organiziranih sidrišta (Favro, 2012):

**1. Nacionalni program sidrišta:**

- Kategorizirati atraktivnost pojedinih akvatorija
- Odrediti nosivi kapacitet pojedinih akvatorija sidrišta
- Definirati broj plovila po duljini / tipu
- Implementirati suvremene ekološke standarde
- Osigurati standardiziranu ponudu na svim lokacijama
- Odrediti jedinstveni cjenik prema kategoriji i duljini plovila
- Uspostaviti sustav nadzora i naplate ( SMS )
- Angažirati lokano stanovništvo i studente
- Mogućnost ponude različitih usluga i proizvoda

**2. Način realizacije:**

- Javno – privatno partnerstvo s jedinicama lokalne samouprave
- Središnje upravljanje sidrištima na hrvatskom Jadranu
- Mogućnosti rezervacije, prepaida, baza kupaca – marketing

**Slika 24. Na sidru**



Izvor: Karlič, B. 2010. *Najljepša jadranska sidrišta*

Na sjednici je naglašeno kako je zbog nedostatka vezova, i organiziranih sidrišta preko 700.000 brod/dana (ne)ostvareno na sidrenju na "divljem vezu". Ako je prosječna cijena za brod/dan 25 eura tada je ukupno izgubljeni prihod veći od 18 milijuna eura.

Za očekivati je da će temeljem strateškog promišljanja o važnosti uređenja organiziranog sidrenja i regionalne odnosno županijske strategije razvoja turizma uvažiti takve stavove.

Zadarska županija, kao područje s najvećim potencijalnim brojem mogućnosti za uspostavu organiziranih sidrišta trebala bi nastaviti s izdavanjem koncesija na svim, a ne samo zbog broja plovila atraktivnim lokacijama. Naime, prema istraživanju Tomas Nautika Jahting za 2012. godinu (Marušić, i dr., 2012), organizirano sidrište privlači a ne odvraća nautičare od sidrišta. Sama spoznaja da postoji organizirani sustav ulijeva sigurnost za posadu i plovilo nadvladava trošak sidrišne pristojbe.

## 6. ZAKLJUČAK

Glavno obilježje zadarskog akvatorija su brojni otoci i otočići smješteni u nekoliko nizova, koji nisu znatnije udaljeni, a dijelom su i međusobno povezani uskim prolazima. Obalno područje Zadarske županije razmjerno je niska kopnena obala, ponegdje i pjeskovita. Razvedenost te obale naglašena je u podvelebitskom području ušćem rijeke Zrmanje, Novigradskim i Kornatskim morem te Ljubačkim i Ninskim zaljevom.

Zadarski arhipelag najrazvedeniji je jadranski arhipelag s bogatstvom prirodnih ljepota, sa 4 niza otoka: ukupno 24 veća i 300 manjih otoka i hridi, od kojih je samo 17 naseljeno. S 1.300 km obalne crte (uključujući otoke) to je najrazvedenija obala Sredozemlja. Područje mora i podmorja Zadarske županije smatra se posebno osjetljivim resursom te je obuhvaćeno posebnim propisima.

More, otoci i priobalje Zadarske županije po uvjetima za turističku plovību i uopće po kvaliteti prostora prikladnog za razvitak nautičkog turizma je područje koje spada među najperspektivnija sredozemna odredišta. Osim mnogobrojnih zaljeva, uvala i poluotoka koji se nalaze na obali, u zadarskom arhipelagu nalazi se velik broj otoka, otočića, hridi i grebena. Sidrenje je sastavni dio plovidbe, bilo zbog sigurnosti plovidbe, čekanja na vez ili namjere te stoga nautičarima na raspolaganju moraju biti i odgovarajuća sidrišta.

Sidrište kao izdvojena cjelina pomorskog dobra može biti u funkciji posebne upotrebe ili gospodarskog korištenje. Kao dio pomorskog dobra na van lučkom području sidrište obvezno mora biti podvrgnuto odgovarajućem koncesijskom režimu u slučaju gospodarskog korištenja ili posebne uporabe.

Daljnji razvoj organiziranih nautičkih sidrišta kao važnog segmenta nautičkog turizma s njegovim komplementarnim djelatnostima – nautičko gospodarstvo – treba promatrati kao pokretač svekolikoga socijalno-gospodarskog razvoja priobalja i otoka Zadarske županije, te ga pravilno vrjednovati u skladu s nosivim kapacitetom geografske osnove prema načelima održivog razvoja.

U radu se pokušao naći odgovor na pitanje koliko organizirana sidrišta u Zadarskoj županiji utječu na okoliš i koliki je njihov doprinos gospodarstvu. Nedvojbeno se može zaključiti kako

organizirana sidrišta pridonose očuvanju okoliša samim time što je s njihovim postojanjem jedan dio morskog akvatorija stavljen pod nadzor, a njihov doprinos gospodarstvu valja promatrati u okvirima turističke bilance.

Iako nautičari, gledano pojedinačno, nisu i ne mogu biti veliki onečišćivači, ono što zabrinjava je njihova kvantiteta odnosno stalan porast broja plovila, tendencija dolazaka sve većih nautičkih plovila s više članova posade i putnika čime se multiplicira količina proizvedenog otpada (biorazgradivog ali i nerazgradivog) kojeg treba prikupiti i adekvatno tretirati.

Pored značajnih socio-ekonomskih učinaka organiziranih sidrišta na lokalnu zajednicu ali i šire, njihov je najveći doprinos upravo u zaštiti priobalja. Ona postaju sastavni element integralnog upravljanja obalnim pojasom, smanjuju pojavu "divljeg sidrenja", nekontroliranog odlaganja otpada u more, povećavaju sigurnost plovidbe te upotpunjuju turističku ponudu.

Opći zaključak koji se nameće nakon provedenog istraživanja jest kako se razvoj ne može zaustaviti, a nautički turizam je prihvatljiv oblik turizma za područje Zadarske županije te ga se ne smije sputavati. Neupitno je da su organizirana sidrišta na tom području nužna, ali moraju biti na visokoj razini organiziranosti kako bi doprinijela ukupnom imidžu turističke destinacije.

## LITERATURA

1. Crepulja, M., 2012. Sidreni lanac ili uže. [Mrežno] Dostupno na: [http://www.morsko-prase.hr/savjeti\\_3.htm](http://www.morsko-prase.hr/savjeti_3.htm)
2. Dulčić, A., 2002. Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma. Split: Ekokon.
3. Faričić, J., 2012. Geografija sjevernodalmatinskih otoka. Zagreb: Školska knjiga.
4. Favro, S., 2012. Prijedlozi i mjere unaprjeđenja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Zagreb: Sabor Republike Hrvatske.
5. Favro, S. & Saganić, I., 2007. Prirodna obilježja hrvatskog litoralnog prostora kao komparativna prednost za razvoj nautičkog turizma. *Geoadria*, 12(1), pp. 59-81.
6. Gračan, D., 2006. Strateško promišljanje razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj. *Tourism and Hospitality Management*, 12(1), pp. 111-117.
7. Gračan, D., Alkier-Randić, R. & Vizjak, A., 2006. Razvoj nautičkog turizma na mediteranu. *Pomorski zbornik* 44 (2006)1, 123-137, 44(1), pp. 123-137.
8. HGK, 2012. Županijska komora Zadar. [Mrežno] Dostupno na: [http://www.hgk.hr/wps/portal/!ut/p/\\_s.7\\_0\\_A/7\\_0\\_ON?legacyWcmClippingUrl=http%3A%2F%2Fhgk.biznet.hr%2Fhgk%2Ftekst3.php%3Fa%3Db%26page%3Dtekst%26id%3D812%26kid%3D1317](http://www.hgk.hr/wps/portal/!ut/p/_s.7_0_A/7_0_ON?legacyWcmClippingUrl=http%3A%2F%2Fhgk.biznet.hr%2Fhgk%2Ftekst3.php%3Fa%3Db%26page%3Dtekst%26id%3D812%26kid%3D1317)
9. Karlić, B., 2010. Najljepša jadranska sidrišta. Biblioteka more.
10. Kovačić, M., 2003. Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma. *Pomorski zbornik*, 41(1), pp. 135-154.
11. Kovačić, M. & Dundović, Č., 2012. Planiranje i projektiranje luka nautičkog turizma. Rijeka: Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci.
12. Kovačić, M. & Favro, S., 2012. Mogućnosti razvoja nautičkog turizma na području Zadarske županije. *Pomorstvo*, 26(1), pp. 151-164.
13. Kundih, B. & Srabotnak, N., 2012. Sidrišta i privezišta. [Mrežno] Dostupno na: <http://www.pomorskodobro.com/hr/sidrista-i-privezista.html>



14. Luković, T. & Bilić, M., 2007. Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja. *Naše more*, 54(3-4), pp. 114-122.
15. Marušić, Z., Horak, S. & Sever, I., 2012. Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj *Tomas Nautika Jahting 2012*. Zagreb: Institut za turizam.
16. MPPI, 2013. Popis koncesioniranih sidrišta za potrebe brodica i jahti u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske. [Mrežno] Dostupno na: <http://www.mppi.hr/>
17. Mrnjavac, E., 2002. *Promet u turizmu*. Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment.
18. MZOPU, 2010. *Studija procjene učinaka protokola o integralnom upravljanju obalnim područjima sredozemlja na Hrvatsku, 2010*, Zagreb: GTZ.
19. NN, 102/11. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru. Zagreb: Narodne novine.
20. NN, 110/07. *Zakon o zaštiti okoliša*. Zagreb: Narodne novine.
21. NN, 38/09. *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*. s.l.:Narodne novine.
22. NN, 80/12. *Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske*. Zagreb: Narodne novine.
23. NN, 88/10. *Zakon o pružanju usluga u turizmu*. Zagreb: Narodne novine.
24. *Peticija za reguliranje obveza koncesionara na pomorskom dobru*. 2013. [Mrežno] Dostupno na: [http://www.peticija24.com/peticija\\_za\\_reguliranje\\_obveza\\_koncesionara\\_na\\_pomorskom\\_dobru](http://www.peticija24.com/peticija_za_reguliranje_obveza_koncesionara_na_pomorskom_dobru)
25. Riđanović, I., 2004. *Geografija mora*. Zagreb: Nakladna kuća Fletar.
26. *Strategija, 2008. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009-2019*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.
27. ZADRA, 2010. *Studija opravdanosti davanja koncesije i procjena vrijednosti koncesije za gospodarsko korištenje sidrišta*. s.l.:Rezvojna Agencija Zadarske Županije.

28. Zore-Armanda, M., 1986. Karakteristike strujanja istočno-jadranskog priobalja. Pomorski zbornik, 24(1), pp. 387-406.
29. Zrilić, S., Peričić, S., Lonić, D. & Kevrić, V., 2011. Županijska razvojna strategija Zadarske Županije, Zadar: Zadarska županija.
30. Žuvela, I., 2002. Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske Rijeka. Pomorski zbornik, 38(1).

## POPIS SLIKA

Slika 1. Pravilno sidrenje.....	22
Slika 2. Snaga držanja sidra.....	22
Slika 3. Dugi otok.....	44
Slika 4. Zaljev Pantera.....	45
Slika 5. Sakarun.....	46
Slika 6. Lučina i Brbinj .....	47
Slika 7. Telaščica.....	48
Slika 8. Strižnja .....	49
Slika 9. Vrulje.....	50
Slika 10. Lavsa .....	51
Slika 11. Luka Žut .....	51
Slika 12. Luka Hiljača .....	52
Slika 13. Sidrišta otočnog niza pred Zadrom .....	53
Slika 14. Prtljug i Muline .....	54
Slika 15. Luka Ždrelac.....	55
Slika 16. Kobiljak.....	56
Slika 17. Sveti Ante.....	56
Slika 18. Soline.....	57
Slika 19. Žinčena - Landin .....	58
Slika 20. Knežak.....	59
Slika 21. Sveti Andrija .....	60
Slika 22. Kranje .....	61
Slika 23. Silbanski arhipelag .....	61
Slika 24. Na sidru .....	78

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Struktura kapaciteta nautičkog turizma Republike Hrvatske za 2012. godinu.....	13
Tablica 2. Prosječan broj i struktura ostvarenih noćenja s obzirom na mjesto noćenja/sidrenja .....	28
Tablica 3. Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina prema vlasništvu plovila .....	28
Tablica 4. Broj noćenja na sidru izvan mjesnih lučica i marina prema dužini plovila.....	29
Tablica 5. Ukupni prihodi i ukupni rashodi gospodarstva Zadarske županije u 2010. i 2009. ... godini prema područjima djelatnosti .....	36
Tablica 6. Ostvareni prihodi od luka nautičkog turizma 2011. I 2012. godine u 000 kuna ...	38
Tablica 7. Kapaciteti organiziranih sidrišta Zadarske županije.....	65

## **POPIS GRAFIKONA**

Grafikon 1. Struktura ukupnih prihoda gospodarstva Zadarske županije 2010. godine po područjima djelatnosti .....	35
---	----