Nautički turizam na rijekama Hrvatske

Šapina, Josipa

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:399112

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

NAUTIČKI TURIZAM NA RIJEKAMA HRVATSKE

Mentor:
Izv.prof.dr.sc. Srećko Favro

Student:
Josipa Šapina

Split, rujan 2018.

SADRŽAJ:

1. Uvod 1

1.1. Problem, ciljevi i metode istraživanja 1

2. Nautički turizam 2

2.1. Kruzing turizam 4

2.2. Mali nautički turizam 5

2.3. Prihvatni kapaciteti nautičkoga turizma u Hrvatskoj 6

3. Nautički turizam na rijekama 7

3.1. Mogućnosti i ograničenja na razvoj nautičkog turizma na Hrvatskim rijekama ... 9

3.2. Prirodno – geografske osnove za razvoj nautičkog turizma na rijekama 9

3.3. Mogućnosti razvoja nautičkoga turizma na Hrvatskim rijekama 9

4. Hrvatska plovna područja 11

4.1. Sava 11

4.1.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Savi 13

4.2. Kupa 14

4.2.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Kupi 16

4.3. Drava 17

4.3.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Dravi 18

4.4. Dunav 19

4.4.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Dunav 20

5. Dosadašnji razvoj kretanja 23

5.1. Analiza krstarenja rijekama u svijetu i Hrvatskoj 23

5.2. Kretanje plovidbe na rijeci Savi, Dravi, Kupi i Dunavu 24

5.2.1. Putnici 25

5.3. SWOT analiza riječnih krstarenja na Dunavu i Dravi 29

6. Zaključak 31

LITERATURA: 32

1. Uvod

1.1. Problem, ciljevi i metode istraživanja

Riječni promet je vrsta prometa razvijena na velikim, mirnim rijekama koje protječu naseljenim krajevima. Hrvatska ima četiri velike rijeke u kontinentalnom području, a ovim radom nastojat će se utvrditi problem stanja razvijenosti nautičkog turizma na rijekama u najznačajnijim lukama.

Nadalje, metodama analize, sinteze i deskriptivnom metodom vrši se analiza mogućnosti razvoja malog nautičkog turizma i riječnog crusinga u hrvatskim riječnim lukama. Ovaj sadržaj biti će potkrijepljen dosadašnjim kretanjem razvoja nautičkog turizma u hrvatskim lukama.

2. Nautički turizam

Nautički turizam je ukupnost aktivnosti i odnosa koji su uzrokovani boravkom turista-nautičara u lukama nautičkog turizma i plovidbom na vlastitim, iznajmljenim i tuđim plovnim objektima i drugim objektima vezanih za nautičko turističku djelatnost, radi rekreacije, sporta i razonode. Nautički turizam je, stoga, ona vrsta ili oblik turizma u kojoj su plovidba i s njom povezani doživljaji glavni motiv putovanja, a plovilo pretežno mjesto turističkog boravka. Postoje plovila koja takav boravak omogućuju, odnosno koja su namijenjena takvoj vrsti boravka – to su:

1. brodice i jahte na kojima je moguć višednevni boravak posade/putnika i

2. brodovi hoteli (kruzeri/krstaši i sl.).

Možemo ga podijeliti prema vrsti plovila: na jahting i kruzing. Preduvjeti potrebni za kreiranje ponude u nautičkom turizmu su prije svega voda (slatka ili slana), uvjeti pogodni za plovidbu po toj vodi, plovila te dodatne atrakcije koje privlače nautičare. Ponuda se, dakle, sastoji od onoga što se naplaćuje i onoga što se ne naplaćuje nautičarima, ali je uvjet za dolazak. Plovni put je u unutarnjem i teritorijalnom moru pojas dovoljno širok i dubok za sigurnu plovidbu, koji je prema potrebi obilježen (svjetionici, obalna svjetla, plutače i druge oznake, radiopostaje, optički, zvučni, električni, elektronski, radarski i drugi uređaji za sigurnu plovidbu). S druge strane, pomorsko dobro je opće dobro od interesa za RH. Čine ga unutarnje i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje (morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa bogatstva). Proteže se na kopno minimalno 6 m od crte srednjih viših voda. Na pomorsko dobro ne može se stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Upotreba tog dobra može biti opća i posebna. Za posebnu uporabu može se izdati koncesija fizičkim i pravnim osobama, a ovime se mogu druge osobe djelomično ili potpuno isključiti od upotrebe ili korištenja tog dijela pomorskog dobra.

Luka je vodeni i vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, namijenjen za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, skladištenje i manipuliranje robom i dr. Postoje dvije vrste luka, a to su

luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Luke otvorene za javni promet mogu biti međunarodne i domaće. Prema veličini i značaju luke otvorene za javni promet mogu biti luke osobitog (međunarodnog) značaja za RH, luke županijskog značaja i luke lokalnog značaja. Nadalje, luke posebne namjene su luke nautičkog turizma, industrijske luke, ribarske luke, brodogradilište, vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova i dr. Prema značaju za RH luke posebne namjene mogu biti luke od značaja za RH i luke od županijskog značaja.

Luka nautičkog turizma je poslovno-funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje. Vrste tih luka su sidrište, odlagalište plovnih objekata, suha marina i marina, a vrste plovnih objekata u nautičkom turizmu se prema pravilniku o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma (NN 69/08) razvrstavaju na plovni objekt za izlete, plovni objekt za krstarenja, plovni objekti za iznajmljivanje, bez usluga smještaja (dnevni charter), plovni objekt za iznajmljivanje sa uslugama smještaja (charter). Putnički brod jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, dok je plovni objekt objekt namijenjen za plovidbu morem. To može biti brod, ratni brod, jahta, brodica, čamac.

Klimatski i drugi prirodni uvijeti koji su relevantni za razvoj nautičkog turizma su prvenstveno klimatske prilike, potom zemljopisni položaj prema emitivnom tržištu, razvedenost i karakteristike morske obale, jačina vjetrova, temperatura, prozirnost i boja mora, morske struje, veličina valova, jačina plime i oseke, prirodne karakteristike rijeka i jezera, te prirodne znamenitosti (špilje, vidikovci, šume).

Pod turističkim plovilom smatra se plovni objekt s motorom ili bez njega, prikladan za krstarenje na moru, rijekama, jezerima i kanalima radi razonode, zabave i rekreacije. Statistika u Svijetu i kod nas bilježi šest temeljnih vrsta plovila i to turistički brod, jahtu, jedrilicu, gliser, čamac i ostala plovila. Turistički brod je posebno građen ili preuređen putnički brod namjenjen za turističke izlete ili krstarenja. U pravilu, turistički brod uz transportne usluge, pruža turistima i usluge smještaja, prehrane, pića i sve druge usluge vezane za putovanje i boravak na brodu. Ako su putovanja kraća, otpada dio tih usluga (npr. ako je putovanje kraće od 12 sati otpadaju usluge smještaja). Vrste brodova za kružna putovanja ili krstarenja su brodovi za krstarenja na užim područjima (npr. Sredozemlje, Nordijske zemlje, Karipsko more, luke zapadne Indije i sl.). To su manji brodovi do 20.000 gt

i kapaciteta do 1.500 putnika. Zatim imamo brodove za oceanska krstarenja. To su brodovi ogromnog kapaciteta i velike udobnosti (preko 100.000 gt i kapaciteta 2000 kreveta). , te višenamjenske brodove (Multi puropse ship) koji se sve češće grade. Izletnički brod je posebna vrsta turističkog broda za prijevoz manjeg broja turista (do 300) na kraćim relacijama u priobalnom području. Ti brodovi imaju otvorene i zaštičene palube. Na jednoj od paluba ima nadgrađe u kojem se nalazi restoran i salon za putnike. Često se, kao izletnički brodovi koriste hidrokrilni, gliseri, lebdilice i drugi slični brodovi nove tehnologije. Prilikom izgradnje brodova novije tehnologije nastoji se udovoljiti zahtjevima turističke potražnje, po pitanju udobnosti putovanja (što veći komfor i manje ljujanje broda) i brzini prijevoza. Prednosti brodova nove tehnologije u odnosu na klasične su da trebaju manji broj posade, pružaju veće zadovoljstvo plovidbe, imaju manji gaz, a time veću mogućnost odabira luka i smanjuju opterećenje kopnene prometne infrastrukture. Nedostaci takvih brodova u odnosu na klasiče brodove su da imaju veći utrošak goriva po jedinici učinka, te da u odnosu na klasične brodove osjetljiviji su na vremenske prilike.

2.1. Kruzing turizam

Kruzing turizam podrazumijeva krstarenje putničkim brodovima radi turističkog doživljaja plovidbe, najčešće u paketu s posjetom određenog broja atraktivnih destinacija na kopnu. Brod je primarna destinacija boravka turista, a destinacije na kopnu su sekundarne. Putnici s broda u destinaciji su jednodnevni posjetitelji, a dio nautičkog turizma se može odvijati u unutrašnjim vodama samo jedne države – domaći kruzing, u unutrašnjim vodama više država – međunarodni kruzing, na moru, rijekama i jezerima.

Kružna putovanja mogu se razvrstati prema trajanju – kratka i duga. Kratka putovanja traju do 21 dan (najčešće 7 ili 14 dana), a duga putovanja traju više od 21 dan do nekoliko mjeseci, dok se izletima smatraju putovanja koja traju kraće od 24 h. Što se tiče kruzinga u Hrvatskoj, bitno je spomenuti da se on odvija najviše na moru, ali u posljednje vrijeme se razvija i na rijekama kontinentalne Hrvatske. S obzirom da je i kontinentalna Hrvatska puna prirodnih ljepota i raznih atrakcija, kruzing turizam je posebno razvijen na rijeci Dunav, ali i manje izražen na rijeci Kupi i Savi na vrlo malom geografskom području.



Slika 1. Turistički brod za kruzing na rijeci Dunav na pristaništu u Vukovaru

2.2. Mali nautički turizam

To je prevladavajući oblik nautičkog turizma. Karakterističan je po velikom broju manji plovila, kao što su: jedrilice, gliseri, jahte, čamci i druga plovila namijenjeni sportu i rekreaciji. Realizira se u vidu zabavne navigacije te športsko-natjecateljskog nautičkog turizma. Zabavna navigacija vrši se u vidu: veslanja, jedrenja, splavarenja, raftinga i kajakašenja na divljim i mirnim vodama, glisiranja, skijanja na vodi i drugim sličnim vrstama zabavne navigacije. Nadalje, športsko-natjecateljski nautički turizam odvija se u vidu natjecanja u jedrenju (regatnih natjecanja), veslanju, sportskom ribolovu i kajakaškog natjecanja na divljim i mirnim vodama. Kajkaštvo jest turističko putovanje u kanoima i kajacima, koje ima sve više pristaša u svijetu i kod nas. Škot McGregor osniva prvi 1866. kajkaški klub u Tedingtonu. 1924. g. osniva se međunarodni kajakaški savez, a 1931. g. u Zagrebu se osniva prvi kajak klub. Razlikuje se kajakaštvo na divljim i mirnim vodama. Za plovidbu na divljim vodama, kao plovilo može poslužiti kajak i kanou. U kajaku vesla se sjedi na drvenom sjedištu, stopala drži na rebru ili uporištu, a koljenima se opire o palubu. U kanou veslač, kleči u posebnim nosačima. Straga je oslonjen na usku sjedalicu. Veslo (lopaticu) drži jednom rukom na gornjem kraju, a drugom rukom što bliže lopatici, te vuče donju ruku prema sebi. Gornji kraj vesla gura naprijed, a tijelo uspravlja, te se preporuča vožnja u grupi. Športski ribolov je najrasporstraniji vodeni šport. Odvija se u vidu sportsko-natjecatajskog lovljenja riba, rakova, glavonožaca i školjki. Razlikuje se panulovanje, odnosno, sportski ribolov u pokretu, udičarenje, te ribarenje parangalima, podvodnim puškama i drugim metodama.

Slabosti i negativni utjecaji nautičkog turizma se očitavaju u siromašnoj ponudi u odnosu na druge mediteranske zemlje, kompliciranо administriranje oko prijave i odjave boravka nautičara, okupaciji i uzrupaciji obalnog prostora, zagađenju obale i akvatorija

(naftom, naftnim derivatima i raznim ambalažnim i drugim otpadom), devastacija i neovlašteno prisvajanje povijesno-kulturnog i biološkog blaga podmorja.[1]

2.3. Prihvatni kapaciteti nautičkoga turizma u Hrvatskoj

Prvi počeci razvitka nautičkog turizma u svijetu zabilježeni su u 16. stoljeću. Tijekom dva svjetska rata, nautički turizam je u porastu iako i dalje nema nikakve karakteristike masovnog turizma. Prema suvremenijim uvjetima, jahting turizam je nastao i razvio se najviše u Sjevernoj Americi gdje je zabilježeno više od 11 miliona turističkih jahti u 1976. godini. Nautički turizam u Hrvatskoj nastao je u 19. stoljeću. Njegov razvitak bio je postepen sve do 80-tih godina kada je većina današnjih marina i jedrenjaka osnovano. Istodobno s početkom sustavnog pristupa razvoju nautičkog turizma, svijest o izgradnji novih receptivnih kapaciteta se povećala. Bilo je manje od 20 marina nautičkog turizma u Hrvatskoj u periodu od 1980. do 1985. godine. Broj marina je kontinuirano rastao. Bilo je 60 marina 2000. godine i 97 nautičkih marina u Hrvatskoj u 2008. godini. Međutim, prava ekspanzija je još uvijek očekivana. Receptivni kapaciteti nautičkog turizma su postavljena u nautičkim turističkim lukama, lukama otvorenim za javni prijevoz, sportskim lukama, industrijskim i ribolovnim i bivšim vojnim lukama.

Hrvatska obala je dvostruko veća nego dio u broju vezova, što znači da Hrvatska ima neiskorištene mogućnosti za povećanje broja komercijalnih vezova. Nestabilnost na tržištu novih ulaganja ostavlja negativan utjecaj na dio Hrvatskih marina koje su starije infrastrukture i suprastrukture koje ne zadovoljavaju zahtjeve nautičkih turista. Hrvatske luke trebaju rekonstrukciju postojećih nautičkih luka koje će povećanjem postati veće luke. U ovom slučaju, luke bi razvijale postojeću infrastrukturu i betoniranje prirodnih područja bile bi izbjegnute.[2]

[1]Nautički turizam, Srećko Favro, Ekonomski fakultet Split, Prezentacije

[2] Issues of the development of nautical tourism on Croatian rivers; Kovačić, Mirjana ; Favro, Srećko ; Gundić, Ana; Naše more (0469-6255)(2010)

3. Nautički turizam na rijekama

Na rijekama i jezerima nautički turizam se javlja ukoliko morfološka konfiguracija i atraktivnosti to omogućuju. Javljaju se u vidu kajakašenja, raftinga, jedrenja, veslanja i sl. Veći jezerski prostori, osim prirodne i morfološke atraktivnosti nude brojne rekreacijsko-nautičke, športsko – manifesticijske sadržaje (jedriličarske regate, trke športskih čamaca, kružna putovanja, plovidbe različitih sadržaja) i sl.

Unutarnje vode su rijeke, kanali i jezera osim rijeka jadranskog sliva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba. Vodni put je dio unutarnjih voda na kojem se obavlja plovidba, klasificiran i otvoren za plovidbu, a plovni put je dio vodnog puta propisane dubine, širine i drugih mjera koji je uređen, obilježen i siguran za plovidbu.[3]



Slika 2. Plovni putevi rijeka Drave, Kupe, Save i Dunava

[3]https://www.prometna-zona.com/zakon-o-plovidbi-i-lukama-unutarnjih-voda/

S obzirom da se unutarnja plovidba u konkretnom slučaju odnosi na plovidbu rijekama Dravom, Savom, Kupom i Dunavom, može se reći da su ove rijeke od velikog značaja za nautički turizam. Kupa je predivna rijeka koja ponajviše služi kao kupalište za lokalno stanovništvo, a svoj tok završava u Sisku. Svoje novoizgrađeno pristanište u samom centru Siska krasi turistički brod koji rijetko kad isplovljava, osim manjih turističkih, odnosno izletničkih brodova koji pristaju na poznatu atrakciju – Stari grad Sisak koji se nalazi na samom ušću gdje se Kupa ulijeva u Savu. Turizam se nastavlja putovanjem rijekom Savom prema Parku prirode Lonjsko polje. Svoje dulje putovanje Savom nastavljaju i teretni brodovi do luke Slavonski Brod. Luka Slavonski Brod s utvrđenim lučkim područjem smještena je na lijevoj obali rijeke Save na 363 riječnom kilometru. To je otprilike 4 kilometra jugoistočno od grada Slavonskog Broda. Nadalje, Drava ima značajnu ulogu za grad Osijek koji puno ulaže u razvoj luka i pristaništa na tom području. Gledajući rijeku Dunav, ona je glavna europska rijeka koja dio svog toka proteže upravo Hrvatskim područjem. Na rijeci Dunav je, pak, uvelike se razvio kruzing turizam i mali nautički turizam. Iz godine u godinu broj pristajanja se povećava, a najznačajnija luka je upravo u Vukovaru.

Za svaku luku potrebna je dobra infrastrukturna opremljenost poput priključaka za vodu, električne energije i sl. Postoji velik interes za pristajanje putničkih brodova koji u vrijeme sezone koja traje od ožujka do listopada pristaju više puta tjedno u Vukovaru. Radi se o luksuznim brodovima stranih brodara na kojima su najčešće turisti iz Sjedinjenih američkih država, Njemačke i drugih europskih zemalja koji najčešće plove na relaciji Mađarska – Rumunjska i obratno. Lučka uprava Vukovar na svojim putničkim pristaništima u Vukovaru i Iloku nudi usluge opskrbe putničkih plovila pitkom vodom i električnom energijom te omogućava prihvat otpada sa putničkih plovila.[4]

Višednevna krstarenja rijekama procvat doživljavaju početkom ovog stoljeća. Kao destinacije za nautički turizam koriste se Istočna Slavonija, Baranja, Posavina, Moslavina i brojna druga područja kontinentalne Hrvatske koje nude veliku lepezu prirodnih atrakcija i kulturno-povijesnih znameitosti. Kao jedini strateški dokument – srednjoročni plan razvitka vodnih puteva i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (2009.-2016.) navodi promet putnika i kruzing turizam, ali ne daje detaljnije smjernice njihovog razvoja.[5]

[4]http://www.port-authority-vukovar.hr/

[5]Institut za turizam: AKCIJSKI PLAN RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA

3.1. Mogućnosti i ograničenja na razvoj nautičkog turizma na Hrvatskim rijekama

Kada je Zakon o unutarnjim lukama stupio na snagu veliki razvoj unutarnje plovidbe u Hrvatskoj je započeo. Luke uprave Sisak, Slavonski Brod, Osijek i Vukovar su osnovane. Rijeka Dunav je najznačajnija rijeka za unutarnju plovidbu u Hrvatskoj zbog svoje dužine i prirodnih karakteristika obalnog područja koja omogućuje plovidbu do najvećih riječnih brodova tijekom cijele godine. Posebno značenje ima lokacija u odnosu na međunarodne prijevozne koridore. Vukovar je smješten na VII koridoru i blizu je Vc koridoru (Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče). Rijeke Sava i Drava su manje povoljne za plovidbu zbog niskog vodostaja. Rijeka Sava je plovna do Siska, a Drava do Belišća. Postoji zimska luka u Osijeku namjenjena za privez manjih ribarskih brodova, te nema vezova za jahte. Tijekom 2005. godine 15 jahti je dobilo odobrenje za privez od strane lučke uprave u Osijeku. Uobičajena duljina jahti je 10 do 18 metara, a zemlje iz kojih dolaze su Belgija i Nizozemska. Prema dosadašnjim informacijama, tijekom 2005. godine bile su dvije strane jahte u Vukovaru. Gledajući novije podatke, blagi porast broja brodova je zabilježen kao i dolazak jednodnevnih kruzing brodova u luci Vukovar. Nažalost, nema nautičkih luka sa adekvatnom infrastrukturom i suprastrukturom na hrvatskim rijekama koje su rezultat pravilnog pristupa razvoja nautičkog turizma i procjene prirodnih i geografskih potencijala Hrvatske.

3.2. Prirodno – geografske osnove za razvoj nautičkog turizma na rijekama

Najvažniji prirodni preuvjet za gradnju luka, uključujući nautičke luke je njihova lokacija i povezanost sa zaleđem i ostalim lukama. S obzirom da geografska lokacija određuje lučke lokacije u širem okviru, važnije su od geomorfoloških i topografskih uvjeta koje imaju lokalnu važnost i mogu biti lako modificirane ako ti uvijeti nisu povoljni za razvoj luka. Unutarnje vode Republike Hrvatske su integrirane u Europsku mrežu plovnih puteva VII koridora. Sveukupna dužina unutarnjih plovnih puteva je 936 km.

3.3. Mogućnosti razvoja nautičkoga turizma na Hrvatskim rijekama

Hrvatska ima idealne uvijete za razvoj nautičkog turizma i postati najpoželjnija destinacija. Danas, nautički turizam je najnatjecateljskiji Hrvatski turistički brend. Pretpostavka da bi razvoj nautičkog turizma na rijekama, osobito krstarenja, donio Hrvatskoj novu dobit od nautičkog turizma temeljena na podacima koji se odnose na profit koji se

ostvaruje iz nautičkog turizma. Sociološki i ekonomski efekti koji će se pojaviti paralelno sa jačim razvitkom nautičkog turizma nisu nevažni. To je vidljivo kroz zaposlenje stanovnika i razvoj različitih usluga. Kulturni utjecaj je također vrlo bitan. U tom smislu, Hrvatske rijeke predstavljaju dodatni nautički potencijal i njihove geofizičke karakteristike omogućuju realizaciju tog potencijala. Hrvatske rijeke nemaju potrebnu infrastrukturu i suprastrukturu koja bi omogućila dolazak brodova pogotovo onih za krstarenja i ponuda dodatnih usluga nije još uvijek razvijena. Rekreacija i sportske aktivnosti (rafting i kajak) su najčešće sportske aktivnosti koje privlače brojne turiste. Krstarenja na rijekama su raširena u Europi, dok u Hrvatskoj ovaj tip turizma je u potpunosti zanemaren. Postoji razumljiv interes za postavljanje na obalu putničkih brodova, osobito u Vukovaru i Iloku. To su luksuzni brodovi i uobičajeno plove na ruti Mađarska – Rumunjska i obratno. Lučka uprava Vukovar postiže pozitivne rezultate zahvaljujući investiranju u putnički terminal i svu drugu potrebnu infrastrukturu i suprastrukturu za prihvat takvih vrsta brodova. U budućnosti će biti moguće razviti tržište u krstarenju na Savi, Dravi i Dunavu. Postoje prirodni preduvijeti i brojne zanimljive i privlačne lokacije kroz cijeli plovni put na prethodno spomenutim rijekama. Ali, potrebno je modernizirati i renovirati plovne puteve i omogućiti nesmetanu dnevnu i noćnu plovidbu kako bi započeo rast tržišta krstarenja na Hrvatskim rijekama.[6]

[6] Issues of the development of nautical tourism on Croatian rivers; Kovačić, Mirjana ; Favro, Srećko ; Gundić, Ana; Naše more (0469-6255)(2010)

4. Hrvatska plovna područja

Puno više napora i sredstava je potrebno uložiti u unutarnju plovidbu nego u morsku plovidbu. Unutarnji plovni prijevoz ovisi o vodostaju rijeka, dubini rijčnih puteva itd. Unutarnji plovni prijevoz je jeftiniji od drugih vrsta prijevoza poput cestovnog, željezničkog i morskog. Međutim, održavanje infrastrukture unutarnjih voda je vrlo kompleksan i skup posao. Rijeke u Hrvatskoj su povoljnije za razvoj turizma, klasičnog ali i malog nautičkog turizma. Ova vrsta turizma uključuje rafting i veslanje kanua, ali i različite sportove i natjecateljske tipove nautičkog turizma poput natjecateljskog ribolova, regate ili natjecanje u kanuima. Rafting je sport sa dugom turističkom tradicijom gdje se ljudi spuštaju niz rijeku napravljenu od drveta. Najpopularniji rafting je onaj na Cetini, Zrmanji i Kupi. Veslanje kanua je turistička aktivnost gdje turisti ili drugi sudionici sjede u kajaku ili kanuu i veslaju sa licem okrenutim u smjeru riječnog toka, a postoje dvije vrste veslanja kanua: veslanje na brzim i sporim rijekama.[7]

4.1. Sava

Sava je najduža hrvatska rijeka, ukupne dužine toka oko 900 km, od čega kroz Hrvatsku prolazi oko 450 km. Za veće brodove, Sava je plovna od Siska do ušća u Dunav (Beograd). Duž toka rijeke postoji velik broj zavoja koji usporavaju plovidbu, a prosječna širina rijeke kreće se oko 150 metara i dijeli se na tri sektora: sektor Gornja Sava od Siska do Bosanske Gradiške, sektor Srednja Sava od Bosanske Gradiške do Srijemske Mitrovice i sektor Donja Sava koji se proteže od Srijemske Mitrovice do Beograda.

Prometno gledano, rijeka Sava ima povoljan položaj, tok rijeke paralelan je sa X paneuropskim koridorom kroz Hrvatsku. Kod Slavonskog Broda križaju se X paneuropski koridor i paneuropski koridor i Vc koridor. Luke na rijeci Savi nalaze se u blizini velikih gradova i industrijskih središta – luka Sisak, luka Slavonski Brod, luke poput Županje i Sl. Šamac. Današnji promet rijekom Savom uglavnom se svodi na prijevoz nafte od slavonskih polja do rafinerije u Sisku, s obujmom godišnjeg prometa oko milijun tona.[8] Nije posve uređena za plovidbu tijekom cijele godine, jer se ne ulaže sustavno u njezino osposobljavanje

[7] Issues of the development of nautical tourism on Croatian rivers; Kovačić, Mirjana ; Favro, Srećko ; Gundić, Ana; Naše more (0469-6255)(2010)

[8] https://www.pfri.uniri.hr/~poletan/RT/RT/prezentacije%20-%20studenata/unutarnji%20plovni%20putevi%20-%20RH.pdf

za plovidbu većih plovnih sastava. Nakon raspada Jugoslavije, Sava je postala međunarodnom rijekom. Glavni pritoci dolaze s desne strane, a to su Kupa, Vrbas, Ukrina i Bosna. S lijeve strane u Savu utječu Lonja, Orljava i Bosut. Na plovnom putu postoje oštri zavoji koji usporavaju plovidbu, pogotovo za eventualne potiskivane sastave, zatim plićaci koji se pojavljuju pri niskom vodostaju, dok pri visokim vodostajima rijeka ruši obalu, i proširuje korito, čime smanjuje dubinu. Osim toga, postoje razne umjetne zapreke koje ometaju plovidbu, od nepovoljno postavljenih mostova do potopljenih plovila. Plovni je put obilježen samo djelomično stalnim svijetlećim signalima. Veći dio puta obilježava se privremenim znakovima u vrijeme niskog vodostaja. Moderni informacijski sustavi, koji bi omogućili noćnu plovidbu i plovidbu u lošim vremenskim uvjetima nisu uvedeni. U svrhu poboljšanja uvjeta plovidbe Savom, tijekom sedamdesetih godina smišljen je program regulacijskih radova. Taj program obuhvaćao je izgradnju sustava za obranu od poplave u Zagrebu; izgradnju riječne luke Rugvica; i izgradnju kanala Šamac-Vukovar kojim bi se skratio izlazak na Dunav.

Do danas je izgrađen tek sustav za obranu od poplave. Na rijeci je nekoliko pristaništa. S hrvatske strane to su Jasenovac, Slavonski Brod i Slavonski Šamac. Uvjetno, kao pristanište na Savi može se uzeti i Sisak, premda je luka smještena na rijeci Kupi, oko 5 km od ušća u Savu. Planovi budućih radova predviđaju skup mjera kojima se želi regulirati korito rijeke Save i osposobiti je do razine plovnog puta IV klase plovnosti.

Gradnjom kanala Dunav-Sava želi se skratiti izlazak Hrvatske na Dunav i povezati hrvatske riječne luke od Siska do Vukovara. Višenamjenski kanal “Dunav-Sava” s prometnog stajališta trebao bi biti plovni put IV. klase plovnosti. Ubraja se u skupinu spojnih plovnih kanala, jer povezuje slivove dviju rijeka, Save i Dunava. Njegovom izgradnjom osigurao bi se kontinuitet plovidbe u širem području, a posebno bi utjecato na gospodarski razvoj Slavonije i Baranje, odnosno cijele države. Taj objekt, izvanredno je atraktivan s obzirom na mogućnosti kompleksnog iskorištenja (plovidba, navodnjavanje, odvodnjavanje), a do sada nije realiziran zbog velikih investicijskih sredstava. Prema eksplootacijskim uvjetima kanal “Dunav-Sava” svrstava se u skupinu dvosmjernih plovnih kanala. Kod tzv. jednosmjernih plovnih kanala, plovidba teče u oba smjera, ali ne istodobno. Plovila, odnosno konvoji, mimoilaze se u zoni mimoilaznica – specijalnih proširenja na plovnom putu, čija uloga je slična ulozi stanica u željezničkom transportu. Isto tako, ti plovni kanali moraju biti opremljeni, dodatnim telekomunikacijskim uređajima radi usuglašavanja pojedinih čekališta na plovnom putu. Iako

je promet rijekom Savom zasad relativno skroman, interes za obavljanje prijevoza roba pokazuju i određene inozemne brodarske tvrtke. Krajem 2002. godine između vlada Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Srbije potpisan je međudržavni ugovor kojim se pravno regulira plovidba rijekom Savom. Time se i formalno otvorila mogućnost boljeg gospodarskog korištenja rijeke Save, kako za riječnu plovidbu, tako i za ukupan gospodarski razvitak.[9]



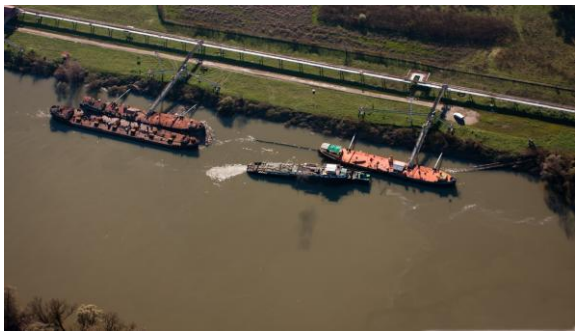
Slika 3. Rijeka Sava

4.1.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Savi

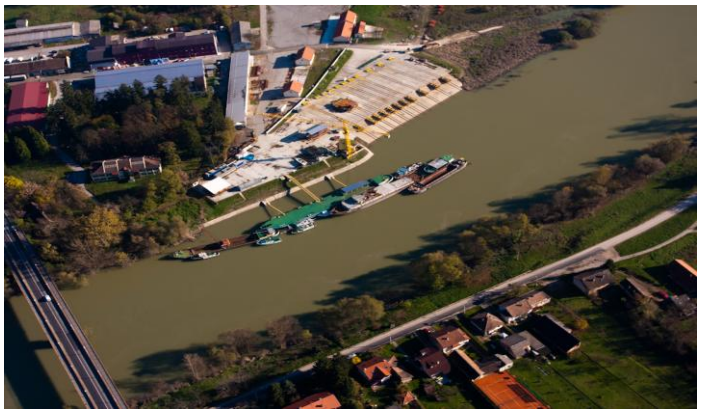
U Sisku se nalaze Bazen Galdovo i Naftna luka Crnac. Bazen Galdovo nalazi se na rkm 593,7 lijeve obale Save te je u osnovi brodogradilište sa remontnim kapacitetima. Kao pretovarna instalacija Rafnerije nafte Sisak, smještena na desnoj obali Save rkm 587, nizvodno od ušća Kupe, namijenjena je isključivo za prekrcaj sirove nafte i naftnih derivata. Raspolaže s dva pontona za prekrcaj sirove nafte i jednim pontonom za prekrcaj naftnih derivata. Slavonski Brod se sastoji također od dvije luke, naftne luke Ruščica i luke Slavonski Brod. Luka Slavonski Brod stacionirana je nizvodno od Slavonskog Broda na lijevoj obali Save na rkm 363,4. Ova luka je koncipirana kao moderan robno transportni centar sa širokom lepezom usluga. Luka je u fazi razvoja, a trenutno raspolaže sa 100 metara vertikalne obale. Naftni terminal Ruščica kao pretovarna instalacija u sustavu Jadranskog naftovoda, nalazi se neposredno uz luku Slavonski Brod nekoliko stotina metara nizvodno na rkm 363, a namijenjena je isključivo za prekrcaj sirove nafte.[10]

[9]https://www.prometna-zona.com/sava/

[10]Lučka uprava Sisak – Priručnik za plovidbu na rijeci Savi



Slika 4. Naftna luka Crnac



Slika 5. Bazen Galdovo

4.2. Kupa

Kupa je vrlo raznolika rijeka te spaja kršku i panonsku Hrvatsku. Izvire u NP Risnjak, hita u brzacima prema dolini gdje šušti na slapovima i konačno meandrira u Pokuplju. Kupa je najduža od svih rijeka koje od izvora do ušća teku unutar administrativnih granica Republike Hrvatske. S obzirom na dužinu svojega toka od 292 km, raznolikost reljefnih cjelina i na građu geološke podloge kojom se proteže njeno korito, Kupa je i izuzetno raznolika rijeka. U gornjem dijelu toka usjekla se duboko u krševiti, brdsko-planinski prostor zelenog Gorskog kotara, potom se raširila i mirnijim tokom vijuga pitomim bregovitim krajolikom sjevernog dijela Karlovačke županije. Primivši svoje najsnažnije pritoke, Kupa teče Pokupljem poput prave nizinske rijeke, prvo širokom ravnicom, a zatim okružena brežuljkastim reljefom Vukomeričkih gorica i obronaka Petrove gore, sve do grada Siska gdje se ulijeva u Savu.

Pritoka Kupica je na ušće u Kupu nanijela velike količine šljunka. Šljunak formira sprud koji za niskog vodostaja izranja iz korita rijeke, zato je ovdje omiljeno kupalište Brođana i njihovih gostiju. Općenito, šljunčani sprudovi nisu rijetka pojava uz obale i

izduljene riječne otoke na Kupi. Zanimljivi su i viseći mostovi koji na nekoliko mjesta spajaju obale, ali i državne teritorije. U gradu Ozlju podno stare utvrde, Kupa se širi u malo akumulacijsko jezero. Ovo je akumulacija hidroelektrane „Munjara“ – za sada, srećom, jedine hidroelektrane na Kupi i svakako jedne od najstarijih u nas. Godine 1908. grad Karlovac je prvi put u svojoj povijesti obasjan elektrikom upravo iz „Munjare“. Izgrađena je na prirodnom slapu rijeke i nimalo ne remeti daljnji tok Kupe. Dapače, s vremenom je zbog zanimljive arhitekture kojom se uklopila u stari grad postala zaštitnim znakom Ozlja. Kod Mahičnog u Kupu se ulijeva Dobra pa će ove dvije vode zajedno poteći prema gradu, dok će Koranu ojačanu Mrežnicom Kupa primiti tek na izlazu iz grada kod Vodostaja. Na ušću Korane u Kupu još uvijek se može vidjeti plovni bager kako vadi šljunak iz korita rijeke i mala motorna teglenica kojom se po rijeci transportira šljunak. Pjeskarenje na Kupi, nekada dok se pijesak vadio ručno metalnim tuljcima u široke čamce, bilo je vrlo cijenjeno zanimanje Karlovčana. Po ulasku u nizinu Pokuplja, Kupa postaje prava nizinska rijeka. Dalje rijeka tromo krivuda ravnjakom sve do Jamničke Kiselice, odnosno do Sredičkoga, gdje se okolni reljef postupno izdiže u krajnje brežuljkaste obronke Vukomeričkih Gorica sa sjeverne, odnosno Petrove gore s južne strane rijeke. U Pokupskom rijeka teče širokom dolinom. Široka je i snažna, a uz obale su joj vezani raznobojni drveni ribarski čamci i pokoja splav. Ovdje su, naime, uz rijeku niknula mnoga vikendaška naselja Zagrepčana.

Posljednjim kilometrima svojega toka Kupa teče naplavnim ravnicama prema Sisku. U Sisku ova najduža Hrvatska rijeka konačno završava svoje putovanje. Prolazak kroz najraznolikije reljefne cjeline čini Kupu tipičnom i planinskom i nizinskom rijekom. To je vjerojatno i jedina naša rijeka koja objedinjuje sva najvažnija obilježja svih naših rijeka općenito. Ona je arterija koja odvodnjava većinu naših krških rijeka dunavskog porječja, prema Crnom moru.[11]

[11]https://crorivers.com/kupa/



Slika 6. Rijeka Kupa

4.2.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Kupi

Nekoć je rijeka Kupa bila od velike važnosti za industriju, osobito u gradu Sisku gdje su teretni brodovi uplovljavali dovozeći raznu robu poput žita, šljunka i dr. Danas rijeka Kupa služi samo kao pristanište na pojedinim područjima ili kupalište, dok na drugim dijelovima još uvijek postoje brodovi kojima se vadi šljunak. Točnije rečeno, pristanište i skladišta Sisak, stacionirano na lijevoj obali Kupe neposredno iza cestovnog mosta na ulazu u Sisak iz pravca Zagreba i do devedesetih godina prošlog stoljeća predstavljalo je važan infrastrukturni objekt u kojemu se pretovarivala i skladištila značajna količina roba za šire područje Siska i Zagreba. Dobro je povezano s važnijim željezničkim i cestovnim pravcima. Posjeduje vlastiti prostor za ranžiranje željezničkih kompozicija kao i terminal za cestovna prijevozna sredstva. Posjeduje vertikalnu operativnu obalu u dužini 170 m koja može primiti 4 plovila. Nažalost, danas to pristanište i skladište je zatvoreno i napušteno. S druge strane, putnički ponton lociran u samom središtu grada, na uređenom dijelu lijeve obale Kupe, neposredno ispred zgrade kapetanije s mogućnošću prihvata većeg putničkog ili više manjih (turističkih) plovila. Priključak na struju osiguran je sa operativne obale koja je osvjetljena i glavno je gradsko šetalište. U neposrednoj blizini pristaništa nalazi se hotel, poštanski ured, policijska postaja, trgovački centar i drugi objekti važni za posade plovila i njihove putnike.[12] Također, u gradu Karlovcu postoji pristanište za turistički brod koji svakodnevno vozi.

[12]Lučka uprava Sisak – Priručnik za plovidbu na rijeci Savi



Slika 7. Pristanište za brodove na rijeci Kupi

4.3. Drava

Drava je jedna od posljednjih europskih nizinskih rijeka koja je očuvala prirodnu dinamiku, a time zadržala golemu biološku raznolikost. Drava izvire čak u Italiji, u južnom Tirolu kod jezera Dobiaca. Plovna je od ušća do grada Osijeka. Ona je međunarodni plovni put kojim prometuju brodovi i tegljači. U gornjem i naročito u srednjem toku Drava je vrlo izmijenjena, a izgrađeno je čak 19 hidroelektrana i obuzdana je brojnim regulacijama. I u početnoj dionici u Hrvatskoj, Drava je također izmijenjena izgradnjom triju golemih hidroelektrana, no stari tok još uvijek pokazuje kako je rijeka nekad izgledala. Ona se ovdje probijala kroz naslage sedimenta, odnosno šljunka i tvorila je isprepleten tok. Preko noći bi probila novi kanal ili se još češće ubacila u stari kanal i tako je neprestano mijenjala tok. Tek iza Donje Dubrave Drava se oslobađa betonskih i kamenih okova, a ojačana Murom, znatno se proširila te postaje prava nizinska rijeka koja počinje blago meandrirati. Od Virovitice, odnosno mađarskoga gradića Barcsa, Drava je prilično ispravljena regulacijama provedenim sredinom 19. stoljeća. Širi se i opet meandrira, a izolirana je od ljudi širokim pojasom ritske šume. Nakon Osijeka ostaje samo 19 kilometara toka. S lijeve strane nepregledne su močvare divljeg Kopačkog rita, a i s desne su ritske šume koje počinju odmah iza riječne luke „Nemetin“. I konačno, nakon dugoga puta, Drava se ulijeva u veliki Dunav. Iz zraka se najbolje vidi kako se još ne predaje, kako njezine tamnije, bistrije vode dugo odolijevaju smeđim vodama Dunava.

Kad se visoka voda spusti, izrone sprudovi. Neki su samo uske trake uz obalu pod utjecajem promjene vodostaja, drugi su veći, neki su pravi otoci, najčešće zaobljenih, ali zapravo svih mogućih oblika, koji se opiru svakom pokušaju opisivanja. Čim se voda povuče, počinje naseljavanje živim organizmima.[13]



Slika 8. Rijeka Drava

4.3.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Dravi

Osijek je glavno pristanište. Riječna je obala u gradu Osijeku vrlo lijepo uređena. U blizini kupališta "Copacabana" rijeku premošćuje viseći pješački most.[14]

Od Belišća do Ždalice Drava se sve više suzuje i postaje međudržavni hrvatsko-mađarski plovni put druge odnosno prve kategorije plovnosti što omogućuje plovidbu manjih brodova, nosivosti 200-600 tona tereta. Na Dravi se nalazi nekoliko luka od kojih možemo istaknuti luku u Osijeku koja se nalazi oko 20 km od ušća Drave u Dunav, i može prihvatiti veće brodove i plovne sastave. S obzirom na potencijale, luka u Osijeku nedovoljno je iskorištena i kao luka i kao mogući logistički centar.[15] Uz blizinu luke i korištenje usluga riječnog transporta, Europa i svijet su bliži, a sirovine i proizvodi konkurentniji – jeftiniji. Iskustvo u radu sa svim vrstama tereta i kapaciteti luke su garancija kompetentnosti u obavljanju lučkih poslova.

[13] https://crorivers.com/drava/

[14] https://mozaik-knjiga.hr/rijeka-drava/

[15] https://www.pfri.uniri.hr/~poletan/RT/RT/prezentacije%20-%20studenata/unutarnji%20plovni%20putevi%20-%20RH.pdf

Luka Osijek ima sve što je potrebno kako bi mogla pratiti potrebe gospodarskih subjekata u svojoj okolini. Prije svih tu su ljudski resursi i tehničko osoblje koje je spremno dati pravi odgovor na sve vrste izazova – od pretovara raznih teških komadnih tereta, uvrećene i rasute robe, do najsofisticiranijih zahtjeva korisnika. Naravno, temelj tom iskustvu su materijalni resursi koji su više nego dovoljni kako bi odgovorili na velike zahtjeve gospodarstva. Instalirani lučki kapaciteti, kao i iskustvo pretovara gotovo svih vrsta roba, omogućavaju luci Osijek da bude i ostane najveća riječna luka u Hrvatskoj.[16]



Slika 9. Luka Osijek na rijeci Dravi

4.4. Dunav

Okosnicu transkontinentalnog puta na tlu Europe čini Dunav, kojeg je od ukupno 2880 km plovno 2400 km, a druga je rijeka po veličini, te najbogatija vodom na kontinentu, a povezuje Srednju Europu s Jugoistočnom Europom. Pored ostalog, Dunav je bio prvi plovni put na kojem je plovidba bila uređena međunarodnim ugovorima. Posebnu važnost Dunav dobiva nakon izgradnje kanala Rajna-Majna-Dunav, čime se dodatno povećao obujam riječnog prometa; danas on iznosi oko 300 milijuna tona tereta godišnje. Dunav je zbog različitih gabarita, prepreka i brzina vode podijeljen na sektore:

– Gornji Dunav od Regensburga do Gonyu, dužine 588 km;

– Srednji Dunav od Gonyu do Moldava Veche, dužine 743 km;

– Đerdap od Moldava Veche do Turnu Severina, dužine 117 km;

[16]http://port-osijek.hr/o_nama

– Donji Dunav od Turnu Severina do ušća, dužine 931 km.

Ukupna dužina riječnog toka Dunava je 2.379 km. Gornji Dunav ima karakteristike planinske rijeke; tamo se visinska razlika svladava s pomoću određenog broja prijevodnica. Srednji Dunav ima sve karakteristike nizinske rijeke i povoljne uvjete za plovidbu svih vrsta riječnih plovila. Đerdap je planinska klisura gdje je plovidba dosta komplicirana, ali je s pomoću modernih tehničkih sredstava, te izgradnjom Sipskoga kanala i određenog broja prijevodnica, taj problem riješen. Sektor Donjeg Dunava ima relativno povoljne uvjete za plovidbu uz određene hidrotehničke radove kojima bi se poboljšala plovidba za vrijeme niskog vodostaja.

Dunav ima velik broj luka i pristaništa. Od važnijih luka na Dunavu valja spomenuti Vukovar. Plovni put Dunava u granicama Republike Hrvatske ubraja se u IV klasu plovnih puteva prema Europskoj Ekonomskoj Komisiji. U okviru Dunavske komisije dogovoreno je da niska plovidbena razina treba odgovarati niskom plovidbenom protoku čija je trajnost osigurana sa 94%. Sa utvrđivanjem niske plovidbene razine utvrđena je i tzv. visoka plovidbena razina za trajnost protoka od 1 % (pojava jednom u sto godina). Na hrvatskom dijelu plovnog puta rijeke Dunav potrebno je osigurati širinu od 180 m pri dubini od 2,5 m ispod plovidbene razine.



Slika 10. Rijeka Dunav

4.4.1. Luke i pristaništa brodova nautičkog turizma na rijeci Dunav

Luka Vukovar je smještena na 1335 km nizvodnog toka rijeke Dunav, na desnoj obali rijeke. Luka se prostire u pravcu istok – zapad u dužini cca 850m i širini 45m. Povoljan položaj luke u odnosu na maticu rijeke Dunav omogućava normalan rad tijekom cijele godine bez obzira na vodostaj rijeke tako da i pri najnižem vodostaju rijeke Dunav, luka može normalno raditi. Prekrcajni kapaciteti i vrste tereta – za vrijeme srpske okupacije (do 1997.g.)

cjelokupna oprema luke i dizalice su otuđene, dok su građevinski objekti i infrastruktura zapušteni ili uništeni. Izvršen je popravak zatvorenog skladišnog prostora površine 2500 m2.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza financiralo je tijekom 1999. g. nabavku lučko portalne dizalice Mannesman Dematic HMK 170, kapaciteta 63 t. Ova dizalica je specifična po tome što omogućava pretovar kako generalnih i rasutih tereta, tako i svih vrsta kontejnera. Tijekom 2001.g. izgrađena je vertikalna obala dužine 55 m što omogućuje pretovar robe i pri najnižem vodostaju. Tijekom 2007. godine u luci Vukovar je puštena u rad lučka portalna dizalica. Lučke djelatnosti (prema čl. 15. Zakona o lukama unutarnjih voda) su privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, športskih i drugih čamaca i plovnih objekata, ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj robe, skladištenje i prenošenje robe i drugih materijala, ukrcaj i iskrcaj putnika, te ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovima u neposrednoj gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi (npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, peljarenje i tegljenje, servisi lučke mehanizacije, lučko-agencijski poslovi i špediterski poslovi, trgovina, parkiranje vozila, poslovi kontrole kakvoće i količine robe i dr.).[17] Osim prekrcajno – skladišnog dijela, lučka uprava Vukovar, koja u cijelosti upravlja lukom, 2002. godine započela je s izgradnjom putničkih pristaništa, odnosno javnih luka za putnički promet u Vukovaru i Iloku. Javne luke od županijskog interesa u Iloku, Aljmašu i Batini trebale bi biti u funkciji unaprjeđenja turističke ponude na području Vukovarsko – srijemske i Osječko – baranjske županije.[18] Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav – Sava od prioritetne je važnosti za luku Vukovar. Prvobitne ideje odnosile su se samo na gradnju kanala za plovne svrhe, no kasniji su projekti predviđali izgradnju višenamjenskog kanala, u dužini od 61,5 kilometara, koji bi povezivao Dunav kod Vukovara s rijekom Savom kod Šamca. Predviđeni teoretski kapacitet kanala iznosi 16 milijuna tona godišnje, dok se potencijalni promet, u vremenskom periodu od 30 godina nakon puštanja kanala u promet, procjenjuje na oko 7 milijuna tona tereta godišnje. Realizacijom ovog projekta najveći promet bi ostvarivala upravo luka Vukovar, a očekuje se da bi povećanje bilo do čak 8 milijuna tona godišnje. Imajući na umu da kanal Dunav – Sava povezuje Dunavski (VII) koridor s Paneuropskim koridorom X, na razini Republike Hrvatske ostvarila bi se spona između hrvatskih unutarnjih plovnih putova, odnosno povezivanje hrvatskih jadranskih luka s Dunavom i kanalom Rajna – Majna – Dunav. Ostvarivanjem

[17] http://www.port-authority-vukovar.hr/

[18] http://www.mppi.hr/

zamisli ovog projekta zasigurno bi se omogućio razvoj riječnog prometa i luka unutarnje plovidbe u Hrvatskoj.[19]



Slika 11. Riječna luka Vukovar

[19]http://www.port-authority-vukovar.hr/

5. Dosadašnji razvoj kretanja

5.1. Analiza krstarenja rijekama u svijetu i Hrvatskoj

Poseban segment tržišta nautičkog turizma su različite vrste kružnih putovanja. Oni uključuju nautičku klijentelu koja zna malo ili ništa o plovidbi i nemaju namjeru kupovati brod. Krstarenja na brodovima različite veličine i sa različitim ponudama i atrakcijama i različitim kružnim trajanjima su ponuđena takvim turistima na svim morima, velikim jezerima i rijekama u svijetu. Krstarenja na rijekama imaju simboličan udio u cjelokupnom kruzing tržištu, ali potražnja za ovom vrstom turizma je u porastu posljednjih godina. Rijeka Nil karakterizira krstarenje Afričkim kontinentom, Yangtze rijeka Azijskim kontinentom i Mississippi i Amazona na Američkom kontinentu, dok u Europi, iako postoji puno rijeka, nijedna nije dominantna. Iako je riječno krstarenje slično morskom krstarenju, postoje razlike. Brodovi za riječna krstarenja su manja od onih na morskim krstarenjima jer riječni putevi imaju ograničenu dubinu i nisu u mogućnosti primiti velike brodove. Veličina broda utječe na broj atrakcija i drugih usluga koje su ponuđene putnicima. Riječna krstarenja uglavnom traju 8 dana i organizirana su u razdoblju od ožujka do studenog. Krstarenja tijekom zimskih mjeseci se izbjegavaju zbog čestog leda, stoga je ponuda ograničena na određeni period gdje to nije slučaj sa morskim krstarenjima. Nedavni statistički podaci na svim rijekama u svijetu pokazuju da je Europa najpopularnija destinacija brojivši najveći broj putovanja. Do sada najpoznatiji itinerar u Europi je onaj na rijeci Dunav i pritoci rijeke Rajne, Rajna-Majna-Dunav kanal i Nizozemski plovni putevi koji čine 45% tržišta u krstarenju europskim rijekama. Važnost riječnih krstarenja u svijetu se povećava. Australci su krstarenja na europskim rijekama napravila jedan od najbrže rastućih sektora u putničkoj industriji. Broj putnika se utrostručio, sa 11.760 riječnih krstarenja u 2007. na 27.645 u 2008. Taj porast se nastavio i u 2009.

Krstarenja na Hrvatskim rijekama nisu razvijena i razlozi su slaba ponuda i neadekvatna infrastruktura. Suprotno Osijeku, Vukovaru i Iloku, oni imaju više kružnih dolazaka. Prvi kružni dolazak započeo je 2000. godine. Međutim, turisti su ostali na kruzeru. Prvo razgledavanje Vukovara i Iloka započeto je 2004. godine. 2007. godine, bilo je samo 141 putnik u Iloku i u 2009. godini broj se povećao na 741 putnika. Samo je nekoliko kruzera sa

malim brojem turista pristalo tijekom sezone 2009. godine u Osijeku. Problemi sa vodostajem rijeka utječu na plovidbu riječnim putevima.[20]

5.2. Kretanje plovidbe na rijeci Savi, Dravi, Kupi i Dunavu

Tablica 1. Raspored plovidbe dvaju plovila na rijeci Savi

NAZIV PLOVILA	DATUM UPLOVLJENJA	DATUM ISPLOVLJENJA	SMJER	TERMINAL
PRINZESSIN SISI	četvrtak, 12/ travanj	petak, 13/ travanj	Uzvodno iz BiH Brčko prema Sisku	JASENOVAC
PRINZESSIN SISI	petak, 13/ travanj	nedjelja, 15/ travanj	Zamjena putnika-Nizvodno prema Jasenovcu	SISAK
PRINZESSIN SISI	nedjelja, 15/ travanj	utorak, 17/ travanj	Nizvodno iz Siska prema BiH Brčko	JASENOVAC
PRINZESSIN SISI	četvrtak, 26/ travanj	petak, 27/ travanj	Uzvodno iz BiH Brčko prema Sisku	JASENOVAC
PRINZESSIN SISI	petak, 27/ travanj	nedjelja, 29/ travanj	Zamjena putnika-Nizvodno prema Jasenovcu	SISAK
PRINZESSIN SISI	nedjelja, 29/ travanj	ponedjeljak, 30/ travanj	Nizvodno iz Siska prema BiH Brčko	JASENOVAC
VICTOR HUGO	četvrtak, 17/ svibanj	petak, 18/ svibanj	Uzvodno iz BiH Brčko prema Jasenovcu	SLAVONSKI BROD
VICTOR HUGO	petak, 18/ svibanj	subota, 19/ svibanj	Uzvodno iz Slavonskog Broda prema Sisku	JASENOVAC
VICTOR HUGO	subota, 19/ svibanj	srijeda, 23/ svibanj	Zamjena putnika-Nizvodno prema Jasenovcu	SISAK
VICTOR HUGO	srijeda, 23/ svibanj	srijeda, 23/ svibanj	Nizvodno iz Siska prema Davoru	JASENOVAC
VICTOR HUGO	srijeda, 23/ svibanj	četvrtak, 24/ svibanj	Nizvodno iz Jasenovca prema Slavonskom Brodu	DAVOR
VICTOR HUGO	četvrtak, 24/ svibanj	četvrtak, 24/ svibanj	Nizvodno iz Davora prema BiH Brčko	SLAVONSKI BROD

Izvor: Lučka uprava Sisak

[20] Issues of the development of nautical tourism on Croatian rivers; Kovačić, Mirjana ; Favro, Srećko ; Gundić, Ana; Naše more (0469-6255)(2010)

Tablica 2.: Broj putnika prevezenih u Luci Sisak

Godina	Broj putnika
2010	2607
2011	1877
2012	1663
2013	2607
2014	1832

Izvor: Lučka uprava Sisak – Marketing riječnog turizma

Tablica 3. Prijevoz u gradu Sisku sa brodom Juran i Sofija(kratka vožnja cca 1 h, oko ušća Odre u Kupu, oko ušća Kupe u Savu i utvrde Stari grad)

Godina	Broj putnika
2010	2607
2011	1877
2012	1663
2013	2607
2014	1832
2015	2124
2016	2679

Izvor: Lučka uprava Sisak – Victor Hugo

5.2.1. Putnici

Lokacija Kupa – Brod Victor Hugo:

•17.06.2010. god. uplovio u luku Sisak, Francuski riječni kruzer, 82 putnika – otprema, 62 putnika – prihvat; putnici iz Francuske, Belgije i Kanade uplovili na rijeku Kupu. Uz Sisak stali su i u Slavonskom brodu, Županji, Vukovaru i Osijeku.

•16.06.2013. god. ponovno uplovio u luku Sisak sa 84 putnika.

•26.05.2015. god. ponovno uplovio u luku Sisak sa 88 putnika; putnici iz Francuske, Kanade i Belgije koji su na krstarenju Dunavom i Savom.

•21.05.2017. god. ponovno uplovio u luku Sisak sa 54 putnika, putnici iz Francuske koji su na krstarenju Dunavom i Savom

Iz ovih podataka je vidljivo da se s godinama broj dolazaka putnika i brodova mijenja. Štoviše, prošle godine se desio znatan pad dolazaka putnika u Sisak. Iako je i ove godine uplovio jedan kruzerski brod sa turistima, podataka o njemu nema. S druge strane imamo turistički brod u Karlovcu koji svakodnevno plovi po Kupi, a i postavljen je plutajući ugostiteljski objekt koji nije često u funkciji.

Međutim, u Osijeku je malo drugačija priča. Putnički promet na pristaništu Galija u Osijeku redovno bilježi broj dolazaka putnika iz godine u godinu, no prikazane su samo dvije godine kao što se može vidjeti u nastavku.

Tablica 4. Putnički promet na pristaništu Galija u Osijeku za 2009. Godinu

red. br.	Naziv broda	Brodar	Broj putnika
1	RIVER DUSHESS	GRC	147
2	RIVER DUSHESS	GRC	114
3	AMADEUS DIAMOND	LÜFTNER	126
4	AMADEUS DIAMOND	LÜFTNER	88
UKUPNO PUTNIKA			**475**

Izvor: Lučka uprava Osijek

Tablica 5. Putnički promet na pristaništu Galija u Osijeku za 2017. godinu

Red. br.	Naziv broda	Brodar	Broj putnika
1	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	119
2	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	78
3	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	110
4	EMMERALD DAWN	CRUISE SERVICES	117
5	FILIA RHENI	RIVER CRUISES	108
6	MAXIMA 1	PREMICON CRUISE	156
7	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	104
8	BELVEDERE	PREMICON CRUISE	144
9	SCENIC JADE	SCENIC RIVERCRUISES	147
10	SCENIC OPAL	SCENIC RIVERCRUISES	141
11	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	74
12	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	94

13	VICTOR HUGO	CROISIEUROPE	54
14	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	123
15	VIVALDI	CROISIEUROPE	143
16	FILIA RHENI	RIVER CRUISES	84
17	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	114
18	MAXIMA 1	PREMICON CRUISE	116
19	ROHAM	NAVISKON	104
20	VICTOR HUGO	CROISIEUROPE	75
21	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	125
22	EMERALD SKY	EMERALD WATERWAYS	174
23	VIKTORIA	PREMICON CRUISE	159
24	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	117
25	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	125
26	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	105
27	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	112
28	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	122
29	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	125
30	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	102
31	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	124
32	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	129
33	VIVALDI	CROISIEUROPE	150
34	EDELWEISS	THURGAU TRAVEL	127
35	EMERALD SUN	EMERALD WATERWAYS	176
36	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	105
37	CARMEN l	SIJFA TRAVEL	126
38	VIVALDI	CROISIEUROPE	153
39	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	46
40	RIVER DISCOVERY II	INTERCONT. WATERWAY.	129
41	PRINZESSIN SISI	RISEDAY LTD	127
42	MAXIMA 1	PREMICON CRUISE	163
43	CARMEN l	SIJFA TRAVEL	88
44	BELVEDERE	PREMICON CRUISE	148
45	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	82
46	RIVER DISCOVERY II	INTERCONT. WATERWAY.	88
47	AMADEUS SMPHONY	LÜFTNER CRUISES	114

48	CARMEN l	SIJFA TRAVEL	85
49	L'EUROPE	CROISIEUROPE	137
50	EDELWEISS	THURGAU TRAVEL	145
51	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	111
52	RIVER DISCOVERY II	INTERCONT. WATERWAY.	44
53	SCENIC JEWEL	SCENIC RIVERCRUISES	159
54	RIVER NAVIGATOR	INTERCONT. WATERWAY.	88
55	RIVER DISCOVERY II	INTERCONT. WATERWAY.	93
UKUPNO PUTNIKA			**6408**

Izvor: Lučka uprava Osijek

Iz navedenih tablica iz 2009. godine i 2017. godine vidi se da se kroz godine znatno promjenio putnički promet na pristaništu u Osijeku. Započevši sa samo dva broda i postignutih 475 putnika, prošle godine su brojevi znatno veći. Broj plovila se povećao a time i broj putnika. U godini dana je zabilježeno 55 putničkih brodova na pristaništu sa 6408 putnika što je skoro 13 puta više u odnosu na 2009. godinu.

Na Dunavu je vrlo dobro razvijen kruzing turizam. Grad Vukovar u okviru ratnog turizma godišnje posjeti preko 150.000 posjetitelja, dok je kruzing turizam, bez obzira na veliki potencijal, zanemaren. Upravo bi kruzing turizam mogao biti ključan za razvoj turizma u gradu Vukovaru, ali kao i samog gospodarstva grada. Riječni kruzeri dolaze u Vukovar od 2001.godine, a 2015. godine u Vukovar pristalo je 220 kruzera sa ukupno 30.000 turista, no ono što je najžalosnije, ti turisti ne potroše niti kune u Vukovaru. Nažalost, zbog manjka turističke ponude i kvalitetne komunikacije turističkih djelatnika zaduženih za razvoj turizma u gradu, Vukovar je tek prolazna točka. Tragično je vidjeti kako turiste koji izađu iz broda, čeka bus i odvozi u Đakovo, Ilok ili Osijek. Na temu potencijala kruzing turizma u Vukovaru organiziran je okrugli stol „Razvoj međunarodnih krstarenja Dunavom – prednosti i potencijali grada Vukovara“ u organizaciji Grada Vukovara i Lučke uprave Vukovar. [21]

Nadalje, danas se sve riječne luke unaprijeđuju i dodatno izgrađuju. Primjeri su projekti poput nove luke u Vukovaru vrijedne 825 mil. dolara koja bi zaposlila 25.000 ljudi, gradnje lučkog terminala u Osijeku vrijednog 145 milijuna kuna, izgradnje i unapređenja infrastrukture u luci Slavonski Brod i gradnje komunalnog pristaništa na Kupi u Vrbini. Nova

[21]http://hrturizam.hr/kruzing-turizam-u-vukovaru-san-ili-java/

luka Vukovar, projekt koji bi mogao potaknuti gospodarski oporavak ne samo u okvirima Vukovarsko-srijemske županije, već i šire.[22] Kanal Dunav-Sava potvrđen je kao strateški projekt 2017., no ove godine se smatra kako izgradnja tog kanala nije isplativa i neće pridonijeti razvoju gospodarstva.[23] Nadalje, izgradnja i unapređenje infrastrukture u luci Slavonsi Brod nastoji stvoriti bolji sustav unutarnje plovidbe TEN-T mreže i doprinijeti boljoj upravljivosti tereta na plovnim putovima rijeke Save. Luka Slavonski Brod je luka od međunarodnog značaja i ulazna luka Europske Unije, a zbog zemljopisnog položaja ima veliki potencijal za razvoj u intermodalni logistički centar. Realizacijom projekta će se pridonijeti ostvarenju ciljeva Europske Unije u području transporta.[24] Što se tiče komunalnog pristaništa u Sisku, imati će 200 vezova, te će moći prihvatiti riječna plovila tvrtki i građana.[25]

5.3. SWOT analiza riječnih krstarenja na Dunavu i Dravi

Tablica 6.: SWOT analiza riječnih krstarenja na Dunavu i Dravi

Snage	**Slabosti**
Dunav, Drava Bogato kulturno i povijesno nasljeđe Prirodni resursi i očuvan okoliš Odlična gastronomska ponuda Stabilna sigurnost okoline Hrvatska je član Europske unije	Neiskorišteni potencijal Nedovoljno turista cijeni kulturno i povijesno nasljeđe Nedovoljan broj sanitarnih objekata Nedovoljno promocije Nedovoljno umrežavanje dionika Nedovoljno specijalizirani ljudski resursi Nedovoljna infrastruktura za jahting Nerazvijena jednodnevna krstarenja (izleti) Neiskorištene mogućnosti EU fondova Nedovoljno mjesta za manevriranje na rijeci Dravi
Prilike	**Prijetnje**
Rast potražnje u Europi Raznolikost u vlasništvu brodova Nove tržišne niše u potražnji Potražnja za autentičnim odredištem	Moguća stagnacija na tržištu Povećanje cijena usluga krstarenja Razina vodostaja rijeka / promjena klime / ekološka katastrofa / izljevanje ulja

Izvor: Nautički turizam – riječna krstarenja jedan od čimbenika rasta i razvoja Istočne Hrvatske; Ćućić, Dražen; Crnković, Boris; Mezulić, Nikolina

[22] http://www.poslovni.hr/hrvatska/nova-luka-u-vukovaru-vrijedna-825-mil-dolara-zaposlila-bi-25000-ljudi-311701

[23] http://www.glas-slavonije.hr/366997/4/Kanal-Dunav---Sava-izbacen-je-iz-dokumenta

[24] https://ec.europa.eu/eipp/desktop/hr/projects/project-228.html

[25] http://www.sisak.info/pocinje-gradnja-komunalnog-pristanista-na-kupi-u-vrbini/

6. Zaključak

Nautički turizam u kontinentalnom dijelu Hrvatske je u posljednjih 10 godina zasigurno postigao veliki napredak. Dakako, i u budućnosti ima velike šanse za razvoj zbog atrakcija na raznim područjima Hrvatske. Nastojanje svakodnevnog unapređivanja, istraživanja i izgrađivanja novih luka i pristaništa omogućuje veći napredak u nautičkom turizmu. Svakako je važno napomenuti da uspostavljanje putničkih pristaništa u lukama unutarnje plovidbe u sklopu rastuće potražnje za kružnim putovanjima na rijekama ima veliki potencijal ukoliko se promatra u okviru cjelokupne politike razvoja kopnenog turizma Hrvatske. Jedan veliki nedostatak svih lučkih kapetanija i uprava je upravo zastarjela tehnologija i zastarjelost podataka o uplovljavanjima brodova u luke i pristaništa.

S obzirom da Hrvatske rijeke imaju značajnu ulogu u turizmu i industrijskom razvoju gradova, potrebno je da se pojedine luke moderniziraju, korita rijeka čiste i omogućavaju za što sigurniju plovidbu do drugih luka. Samim time se postiže i veća gospodarska razvijenost države. Nekoć su rijeke u Hrvatskoj bile od itekako velikog značenja za gospodarstvo, no zbog ratnih zbivanja su rijeke izgubile na važnosti i umrtvili gradove. Sve riječne luke i pristaništa na tim gradovima imaju veliku mogućnost za razvoj riječne plovidbe i bitne su za razvitak i budućnost gradova i županija, a samim time i države.

Nažalost, realnost je drugačija. Projekti koji su u realizaciji, moguće da neće biti dovršeni, a napušteni objekti nikada više se neće vratiti kako su bili nekoć davno. Jedan dobar primjer je upravo pristanište i skladište Sisak gdje se navodi kao silos koji je otvoren za rad, a zapravo je napuštena zgrada koja nema nikakvu funkciju u bivšem indusrijskom gradu Sisku. Nekoć industrijski grad Sisak se i dan danas nada da će oživiti, a isto tako nadanja stoje i u ostatku kontinentalne Hrvatske.

LITERATURA:

1. https://crorivers.com/drava/
2. https://crorivers.com/kupa/
3. https://ec.europa.eu/eipp/desktop/hr/projects/project-228.html
4. http://www.glas-slavonije.hr/366997/4/Kanal-Dunav---Sava-izbacen-je-iz-dokumenta
5. http://hrturizam.hr/kruzing-turizam-u-vukovaru-san-ili-java/
6. Institut za turizam: AKCIJSKI PLAN RAZVOJA NAUTIČKOG TURIZMA RIJEČNA KRSTARENJA U HRVATSKOJ, Dr. sc. Siniša Horak, Zrinka Marušić, dipl.ing.mat., dr. sc. Hrvoje Carić
7. Issues of the development of nautical tourism on Croatian rivers; Kovačić, Mirjana; Favro, Srećko; Gundić, Ana; Naše more (0469-6255)(2010)
8. Lučka uprava Sisak – Priručnik za plovidbu na rijeci Savi
9. https://mozaik-knjiga.hr/rijeka-drava/
10. http://www.mppi.hr/
11. Nautički turizam, Srećko Favro, Ekonomski fakultet Split, Prezentacije
12. http://www.port-authority-vukovar.hr/
13. http://port-osijek.hr/o_nama
14. https://www.prometna-zona.com/sava/
15. http://www.poslovni.hr/hrvatska/nova-luka-u-vukovaru-vrijedna-825-mil-dolara-zaposlila-bi-25000-ljudi-311701
16. https://www.pfri.uniri.hr/~poletan/RT/RT/prezentacije%20%20studenata/unutarnji%20plovni%20putevi%20-%20RH.pdf
17. https://www.prometna-zona.com/zakon-o-plovidbi-i-lukama-unutarnjih-voda/
18. http://www.sisak.info/pocinje-gradnja-komunalnog-pristanista-na-kupi-u-vrbini/