



**STUDIJA ODRŽIVOG RAZVOJA  
RIJEČNIH KRSTARENJA NA PODRUČJU  
BRODSKO-POSAVSKE ŽUPANIJE**

**STUDIJA ODRŽIVOG RAZVOJA RIJEČNIH KRSTARENJA  
NA PODRUČJU BRODSKO-POSAVSKE ŽUPANIJE**

---

Analiza potencijala razvoja međunarodnih i jednodnevnih riječnih krstarenja  
rijekom Savom na području Brodsko-posavske županije

---

Naručitelji: Lučka uprava Slavonski Brod i Turistička zajednica  
Brodsko-posavske županije

---

Autor: mr.sc. Božana Matoš

---

Fotografija naslovnice: Bruno Colić

---

Osijek, lipanj 2020.



## Sadržaj

1. Uvod .....	7
2. Analiza potencijala razvoja međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji .....	9
2.1. Uvod u riječna krstarenja .....	9
2.2. Razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj i analiza postojećeg stanja .....	13
2.3. Analiza posjetitelja u međunarodnom riječnom krizingu .....	16
3. Analiza riječnih krstarenja rijekom Savom .....	19
3.1. Povijest plovidbe rijekom Savom .....	19
3.2. Analiza postojećeg stanja riječnih krstarenja na Savi .....	20
4. Analiza plovnosti rijeke Save .....	25
4.1. Analiza čimbenika na plovnost unutarnjim vodnim putovima .....	25
4.2. Obilježja plovnog puta rijeke Save .....	26
4.3. Analiza stanja plovnosti rijeke Save .....	27
5. Analiza razvojnih projekata .....	33
5.1. Izgradnja putničkog pristaništa u Slavonskom Brodu .....	33
5.2. Uređenje kritične dionice plovidbe rijekom Savom „Jaruge – Novi Grad“ .....	35
6. Analiza potencijala razvoja riječnih krstarenja u destinaciji .....	38
6.1. Nautički turizam na unutarnjim vodnim putovima .....	38
6.2. Analiza potencijala razvoja višednevnih međunarodnih riječnih krstarenja .....	39
6.2.1. Programi u destinaciji .....	40
6.2.2. Turistička atrakcijska osnova .....	42
6.3. Analiza potencijala razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja .....	47
6.3.1. Primjeri dobre prakse .....	47
6.3.2. Analiza preduvjeta razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja .....	51
6.3.3. Analiza turističke osnove za razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja .....	54
6.4. Održivost proizvoda riječnih krstarenja .....	58
7. Analiza prostorno planske dokumentacije .....	64
8. Analiza dionika u projektu .....	73
9. Analiza zakonske regulative .....	77
9.1. Upravljanje pristaništima unutarnjih voda .....	77
9.2. Procedura najave dolaska plovila .....	79
9.3. Tehnička pravila i nadzor brodova unutarnje plovidbe .....	80
10. Analiza strateških dokumenata .....	81
11. Prijedlog promocijskih aktivnosti s ciljem unaprjeđenja razvoja riječnih krstarenja .....	85

---

12. Zaključak.....	88
Prilog I. Prijedlog koncepta turističkog broda za jednodnevna riječna krstarenja .....	89
Prilog II. Prijedlog koncepta pristaništa za potrebe ukrcanja i iskrcanja putnika u jednodnevnim riječnim krstarenjima .....	91

## Pojmovno uređenje

U smislu ove Studije pojedini pojmovi imaju sljedeće značenje:

- ✚ *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,
- ✚ *plovni put* je dio vodnog puta propisane dubine, širine i drugih mjera koji je uređen, obilježen i siguran za plovidbu,
- ✚ *plovilo* je plovni objekt namijenjen za plovidbu ili plutanje unutarnjim vodama,
- ✚ *putničko plovilo* je plovilo konstruirano i opremljeno za prijevoz više od 12 putnika,
- ✚ *plutajući objekt* je plovilo koje u uobičajenim okolnostima nije namijenjeno za kretanje unutarnjim vodama,
- ✚ *čamac* je plovilo kraće od 20 m i volumena manjeg od 100 m<sup>3</sup>, osim tegljača, potiskivača, putničkog plovila i plovila osposobljenog za pokretanje bočnog sastava,
- ✚ *domaće plovilo* je plovilo koje ima hrvatsku državnu pripadnost i upisano je u jedan od hrvatskih upisnika plovila,
- ✚ *strano plovilo* je plovilo koje ima stranu državnu pripadnost i namjenu prema propisima dotične države,
- ✚ *putnik* je svaka osoba na plovilu osim djece mlađe od 1 godine života i posade plovila,
- ✚ *pristanište* je dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila,
- ✚ *pristanišno područje* je područje pristaništa kojim upravlja upravitelj pristaništa, a koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti i na kojem vrijedi poseban režim kontrole dolaska i odlaska plovila te ulaska i izlaska vozila i osoba,
- ✚ *upravitelj luke* je lučka uprava odnosno svaka osoba koja upravlja lukom ili pristaništem,
- ✚ *lučke usluge* su usluge komercijalne prirode koje se obavljaju u lukama uz naknadu prema objavljenj tarifi,
- ✚ *ponton* je vrsta plutajućeg objekta posebno konstruiranog za pristajanje plovila,
- ✚ *plutajući objekt* je svaka plutajuća konstrukcija koja, u pravilu, nije namijenjena za pomicanje, kao što je pristan, gat, bazen, kućica na vodi, stambena lađa, pontonski most, pontonska marina, plutajući ugostiteljski objekt, plutajući dok i sl.,
- ✚ *pristan* je mjesto na izgrađenoj obali gdje se plovilo privezuje uz obalu i/ili ponton uz koji se plovilo privezuje,
- ✚ *ERI* je skraćenica za elektronsko izvješće s plovila,
- ✚ *RIS* je skraćenica za riječni informacijski servis,
- ✚ *meandar* je krivudavi dio riječnog toka.



## 1. Uvod

Nautički turizam je specifični oblik turizma obilježen kretanjem turista plovilima po moru ili rijekama uključujući njihovo pristajanje u lukama i marinama i obuhvaća svu infrastrukturu u lukama i marinama potrebnu za njihov prihvat. Od manjih sportsko-rekreacijskih plovila do luksuznih jahti i velikih riječnih krstaša, ovaj turistički fenomen ima sve veću popularnost među turistima.

Riječna krstarenja kao vrsta nautičkog turizma u posljednjih nekoliko godina doživjela su pravu ekspanziju, kako u Europi tako i u Hrvatskoj. Početci ovog oblika turizma bilježe se na rijekama Dunavu i Dravi još 2004. godine, a danas broj pristajanja riječnih kruzera premašuje 500 dolazaka godišnje. Sam početak razvoja riječnih krstarenja u Hrvatskoj obilježila je gradnja pristanišne infrastrukture dok su se programi u destinaciji s godinama mijenjali kao odgovor destinacije na zahtjeve i interese ove specifične kategorije putnika.

Prvi dokumenti koji su se bavili temom riječnih krstarenja i potencijala njegovog razvoja u Republici Hrvatskoj izrađeni su tijekom 2014. i 2015. godine od strane Instituta za turizam koji je izvršio detaljnu analizu potencijala razvoja riječnih krstarenja, proveo istraživanje o stavovima i potrošnji posjetitelja te dao smjernice za razvoj promocijskih aktivnosti. Dokumenti pod nazivom "Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj", „Istraživanje stavova i potrošnje posjetitelja s međunarodnih krstarenja Dunavom” i „Marketing plan održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj: Promocijske aktivnosti”, poslužili su kao podloga za daljnje aktivnosti na razvoju ovog turističkog proizvoda u „Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma”, koji je ujedno i jedini nacionalni strateški dokument u kojem se detaljnije obrađuje. Iako su ovi dokumenti dali smjernice svim dionicima za daljnje aktivnosti na unaprjeđenju proizvoda riječnih krstarenja u Hrvatskoj, tek nekolicina aktivnosti je do danas realizirana, a podaci iz dobivenih istraživanja nisu ažurirani tijekom godina. Isto tako ne postoji nacionalni strateški plan razvoja riječnog turizma koji bi dao smjernice provođenja daljnjih aktivnosti s jasno postavljenim ciljevima i prioritetnim projektima.

Ova Studija analizira postojeće stanje i spremnost destinacije Brodsko-posavske županije za razvoj riječnih krstarenja uz preporuke i prijedlog aktivnosti na razvoju proizvoda, a s ciljem razvoja međunarodnih višednevnih riječnih krstarenja i jednodnevnih riječnih krstarenja na rijeci Savi. Studija obrađuje zakonsku regulativu vezanu uz gradnju pristanišne infrastrukture te način upravljanja istom kao i plovnost rijeke Save kao jednog od preduvjeta za razvoj riječnih krstarenja. Kao prilog Studiji dan je prijedlog koncepta pristanišne infrastrukture za potrebe ukrcaja i iskrcaja putnika te koncept turističkog broda, a s ciljem sagledavanja troškova investicija potrebnih za razvoj riječnih krstarenja.

Riječna krstarenja oblik su turizma kojem je potreban sustavan i zajednički pristup svih dionika uključenih u njegov razvoj. Upravo ova Studija primjer je prvog koraka zajedničke inicijative najvažnijih dionika u razvoju riječnih krstarenja, Lučke uprave SlavonSKI Brod i Turističke zajednice Brodsko-posavske županije, s ciljem razvoja riječnih krstarenja na području Brodsko-posavske županije.

## 2. Pristup izradi i metodologija istraživanja

Cilj ove Studije bio je istražiti postojeće stanje međunarodnih riječnih krstarenja koje se odvija na Dunavu i Dravi kao i jednodnevnih riječnih krstarenja u obliku izletničke plovidbe na unutarnjim vodnim putovima RH te dati prijedlog koncepta razvoja riječnih krstarenja na rijeci Savi na području Brodsko-posavske županije.

S obzirom da je u tijeku gradnja međunarodnog putničkog pristaništa u Slavanskom Brodu, naručitelji su željeli napraviti polazišnu osnovu za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji koju će predstaviti svim dionicima s ciljem što bolje pripreme za razvoj novog turističkog proizvoda na području Brodsko-posavske županije. Isto tako, analizom prostorno planske dokumentacije dan je prijedlog razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja na području Županije s uključenom turističkom atrakcijskom osnovom u okruženju.

Za izradu Studije koristili su se dostupni podaci ranije provedenih analiza i istraživanja na temu riječnih krstarenja, podaci o turističkoj atrakcijskoj osnovi destinacije, podaci o planiranim pristaništima na području općina koje gravitiraju rijeci Savi te planovi razvoja turizma na području Županije.

Osim navedenog, u cilju sveobuhvatnog prikaza propisa vezanih uz gradnju i upravljanje infrastrukturom pristaništa kao i propisa vezanih uz plutajuće objekte, analizirana je zakonska regulativa vezana uz plovidbu, luke i pristaništa na unutarnjim vodama kao i nadzor i gradnju plovila na unutarnjim vodnim putovima.

Za potrebe Studije provedena su istraživanja tržišta u cilju identifikacije novih prilika u razvoju novog turističkog proizvoda. Zbog nedostatka relevantnih podataka ovom Studijom provedena su primarna, terenska istraživanja u svrhu objedinjavanja svih preduvjeta razvoja riječnih krstarenja.

Prilikom istraživanja koristilo se metodom osobnog intervjua i ekspertnim procjenama stručnjaka u području turizma i međunarodnih riječnih krstarenja te stručnjacima u prometu unutarnjim vodnim putovima, građevini i brodogradnji. Sve preporuke i zaključci izneseni su kroz analizu pojedinih poglavlja Studije te je u konačnici zajedno sa svim prikupljenim informacijama i primjerima dobre prakse u okruženju, Studija dala prijedloge i preporuke razvojnog koncepta riječnih krstarenja u destinaciji.



### 3. Analiza potencijala razvoja međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji

Jedna od vrsta nautičkog turizma koja su u Hrvatskoj svakako zastupljenija na moru, ali u zadnje vrijeme bilježi intenzivan rast i na rijekama, su krstarenja ili popularno nazvano kruzinge. Kruzinge 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 unutarnjim vodama samo jedne države – domaći kruzinge, u unutarnjim vodama više država – međunarodni kruzinge, na moru, rijekama i jezerima. Kruzinge je po definiciji boravak na većim i velikim plovilima s profesionalnom posadom prema unaprijed planiranom itinereru odnosno kružna putovanja prema unaprijed određenoj ruti s pristajanjem u različitim lukama/gradovima/državama.

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. Što se tiče kruzinge u Hrvatskoj, bitno je spomenuti da se on odvija najviše na moru, ali u posljednje vrijeme se razvija i na rijekama kontinentalne Hrvatske s naglaskom na Dunav na kojem se odvija 90% plovidbe dok se preostalih 10% prometa odvija na rijeci Dravi. Svakako treba spomenuti napore lučkih uprava Slavonski Brod i Sisak da pripremom pristanišne infrastrukture na rijeci Savi doprinesu razvoju međunarodnih riječnih krstarenja i na ovoj rijeci, no zbog ograničenja u plovnosti Savom na ovom području bilježi se dolazak tek 2-3 kruzera godišnje.

Višednevna riječna krstarenja u međunarodnom prometu, popularno nazvana riječni kruzinge, u posljednjih nekoliko godina doživjela su pravi „boom“ kako u Europi tako i u Hrvatskoj. Kruzinge kompanije naručuju gradnju nove flote, nadograđuje se komfor i usluga smještaja, programi se prilagođavaju interesima i zahtjevima novih kategorija putnika, a na destinacijama je da sve promjene kontinuirano prate i pripreme se za nove trendove u kruzinge industriji.

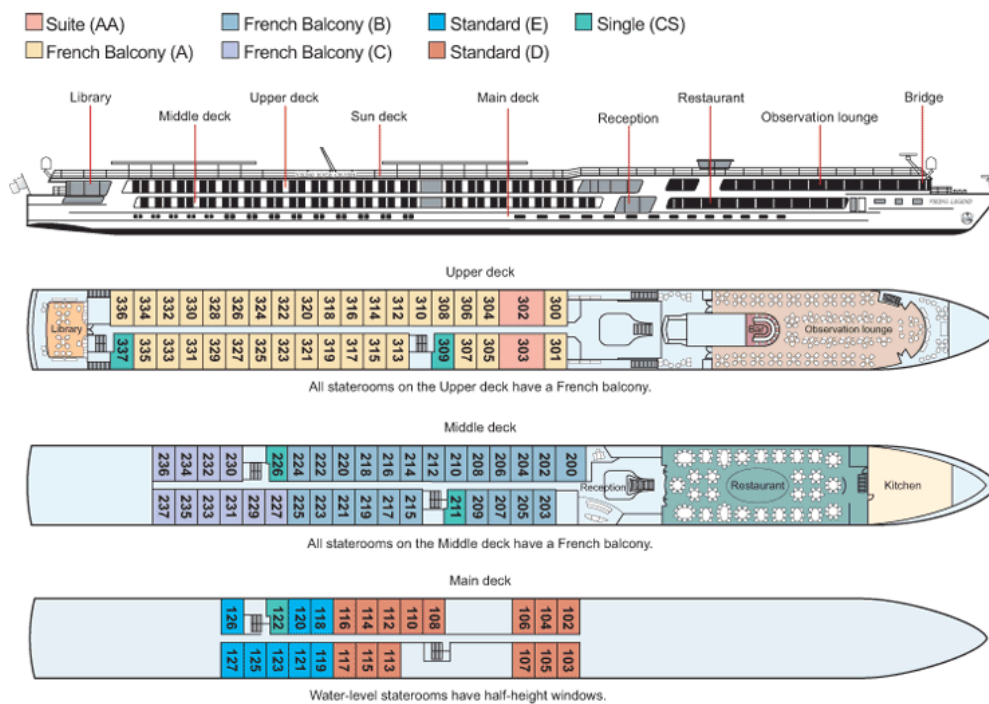
#### 3.1. Uvod u riječna krstarenja

Glavna prednost riječnih krstarenja u odnosu na druge oblike turizma je ta što putovanje i odmor započinju u trenutku ukrcaja na brod. Nakon ukrcaja organizator krstarenja preuzima brigu o vožnji, obrocima, izletima i učinit će sve da se gost osjeća kao da putovanje prolazi u opuštenu atmosferu prepunu užitaka i doživljaja. Riječna krstarenja oblik su turizma u kojem se između raznih opcija programa putovanja i izleta u destinaciji, može pronaći ponešto za svakoga. Od odabira regije, preko odabira rijeke kojom se plovi do raznih tematskih putovanja koja putnik prilagođava svom ukusu. Opcije su nebrojene. Razlog je to što su putnici na riječnim krstarenjima često gosti s već jednim ili više riječnih krstarenja iza sebe. Na tržištu riječnih krstarenja aranžmani se prodaju ili direktno preko kruzinge kompanije ili putem touroperatora koji u ponudi imaju zastupljeno i više kompanija ili plovila u charteru.

Riječna krstarenja u Europi odvijaju se na rijekama i kanalima pogodnom dubinom plovog puta za riječna krstarenja. Najpopularnije rijeke za riječna krstarenja su rijeke Rajna, Majna, Dunav, Elba i Duoro. Kapacitet riječnih kruzera je prosječno 160 putnika koji su smješteni većinom u dvokrevetnim sobama

na dvije ili tri palube. Brodovi su prosječne dužine 130 m i širine 12 m s gazom od 1,60 m što omogućuje plovnost gotovo kroz cijelu godinu, osim u slučajevima iznimno niskih vodostaja kakvi su zabilježeni 2018. Programi riječnih krstarenja kreću se u prosjeku 11-13 dana, a mnoge kompanije nude dodatne dane boravka u polazišnoj ili odredišnoj luci te gradovima u blizini s avio konekcijom.

Radi boljeg sagledavanja cjelokupne slike turističkog proizvoda riječnih krstarenja, veoma je važno poznavati uvjete smještaja i usluge na samim riječnim krizerima. U nastavku je prikaz riječnog krizera Viking Legend kompanije Viking River Cruises koji može primiti i do 185 gostiju s opisom usluge i smještaja. Kabine za smještaj putnika nalaze se na tri palube raspoređene u jednokrevetne, standardne dvokrevetne sobe sa ili bez balkona te apartmane.



Slika 1: Riječni krizer Viking Legend

Izvor: [www.vikingrivercruises.co.uk](http://www.vikingrivercruises.co.uk)

Ovaj prestižni oblik smještaja vrlo često ima kategorije hotela s pet zvjezdica, a njegova opremljenost i vrhunska usluga mogu se usporediti s najluksuznijim hotelima. Putnicima je u aranžmanu na brodu dostupna usluga sportske rekreacije, knjižnica, terasa na otvorenoj palubi, restoran i bar s pogledom na rijeku, a mnogi novi brodovi u svojoj ponudi imaju i *wellness* koji uključuje bogati *spa* program i bazen na gornjoj palubi.

U trendu riječnih krstarenja trenutno je gradnja većih riječnih kruzera koji primaju i do 200 putnika, većih kabina za smještaj, novih usluga potpuno prilagođenih i personaliziranih putnicima od jelovnika do odabira krevetnine. Jedan od novijih luksuznih riječnih kruzera izgrađen i pušten u promet 2019. godine je Ama Magna kompanije Ama Waterways. Ovaj riječni kruzer gotovo je dvostruko veći od uobičajene riječne flote, nudi mnoštvo sadržaja poput sky bara, zen i spa zone, bogate wellness ponude s fitness centrom. Brod je izgrađen u Norveškoj, može primiti 196 putnika u 98 kabina i ima 70 članova posade. Ovaj kruzer uključen je u programe riječnih krstarenja rijekom Dunav, ali ne u programima prema Crnom moru koji bi uključivali i pristajanje u nekom od putničkih pristaništa u Hrvatskoj.

---



Slika 2: Riječni kruzer Ama Magna

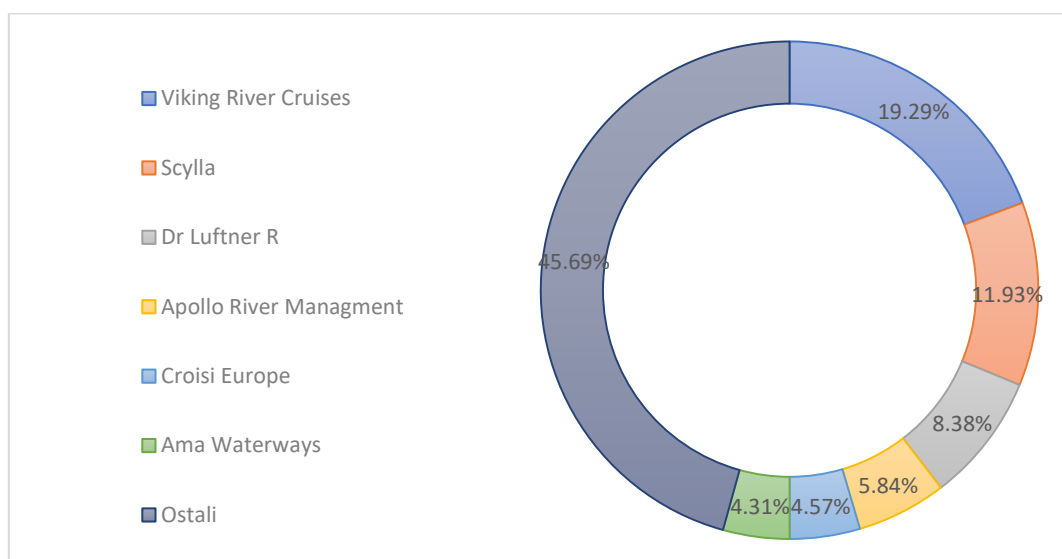
Izvor: [www.amawaterways.com](http://www.amawaterways.com)

---

U riječnim krstarenjima značajnu ulogu zauzela je rijeka Dunav. Zbog svoje dužine kojom prolazi kroz deset zemalja Europe ova rijeka iznimno je popularna kod zaljubljenika u riječna krstarenja. Zahvaljujući kanalu Rajna-Majna-Dunav, umjetnom kanalu koji spaja rijeke Majnu i Dunav, osigurana je plovna veza između estuarija Rajne i delte Dunava u istočnoj Rumunjskoj, povezujući Sjeverno more i Atlantski ocean s Crnim morem. Ovi programi zbog svoje duljine traju u prosjeku i do 28 dana dok je prosječan broj dana na riječnim krstarenjima ipak nešto manji i iznosi 11-13 dana. U ovim programima riječni kruzeri pristaju u prosjeku u 5-7 zemalja gdje su u nekim programima putovanja u jednoj zemlji uključena i 2-3 pristajanja poput Srbije i Mađarske. Riječna krstarenja Dunavom možemo prema programima putovanja podijeliti na krstarenja uzvodno od Budimpešte i krstarenja nizvodno od Budimpešte. Zbog iznimnih prirodnih, kulturnih i povijesnih atrakcija kao i činjenice da su na uzvodnom dijelu Dunava glavni gradovi Budimpešta, Bratislava i Beč, u prosjeku 80% programa odvija se na tom dijelu plovnog puta. Najpopularniji program riječnih krstarenja na Dunavu je sedmodnevni program na ruti Passau-Budimpešta kao i sedmodnevne ture s lukom polaska iz Passau što čini rutu između Beča i Pasau

najfrekventnijom rutom plovidbe.<sup>1</sup> Ovaj program uključuje obilazak UNESCO World Heritage lokacije Wachau Valley, palače Hofburg u Beču, lipicanaca u Španjolskoj školi jahanja te obilazak gradova Melk i Krems.









Plovidba riječnim krugerom iznimno je cijenjen turistički proizvod koji je prvenstveno vezan uz korisnike koji su za vrhunsku uslugu spremni izdvojiti nešto veći budžet u odnosu na druge oblike turizma. Svojom uslugom i bogatim programima putovanja te zastupljenosti na tržištu riječnih krstarenja istaknulo se nekoliko vodećih kruzink kompanija poput Vikinga, Croisi Europe, Scenica, A-Rose i Ama Waterwaysa, a u nastavku je prikaz udjela kruzink kompanija i touroperatora u ukupnom prometu na putničkim pristaništima u Hrvatskoj u 2019. godini.



Grafikon 1: Prikaz udjela pristajanja po brodaru/touroperatoru

Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

Uz povoljne nautičke uvjete, razvoj riječnih krstarenja pretpostavlja dvije osnovne kategorije infrastrukturnih preduvjeta kako je prikazano u nastavku.

Vrsta	Preduvjet
<b>Turistički preduvjeti</b>	 putničko pristanište blizu centra grada
	 lako dostupno za autobuse i taxi (parking)
<b>Infrastruktura na pristaništu</b>	 prihvat otpada s broda
	 priključak električnom energijom
	 omogućen pristup za opskrbu broda
	 omogućen pristup teže pokretnim osobama
	 opskrba vodom
	 opskrba gorivom

<sup>1</sup> Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2014.

### 3.2. Razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj i analiza postojećeg stanja







Razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj započeo je izgradnjom prvih putničkih pristaništa u Vukovaru i Iloku te se ozbiljne brojke pristajanja riječnih kruzera na Dunavu bilježe već od 2004. godine kada je u Vukovarsko pristanište pristalo 57 riječnih kruzera. Od tada pa do danas putnička pristaništa na Dravi i Dunavu bilježe neprekidan rast, uz iznimke na rijeci Dravi tijekom izrazito niskih vodostaja poput 2018. godine.

Na ukupno 137 km plovnog puta rijeke Dunav kroz teritorij Republike Hrvatske i četiri uređena putnička pristaništa za prihvat riječnih kruzera, može se zaključiti da su infrastrukturni preduvjeti za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja na ovoj rijeci ostvareni. Ako se tim brojkama pridoda i putničko pristanište na rijeci Dravi u Osijeku u izgradnji, govori se o ulaganju od oko 40 mil kn u infrastrukturu za pristajanje riječnih kruzera i siguran ukrcaj i iskrcaj putnika.

Ulaganja u infrastrukturu putničkih pristaništa u Vukovaru i Iloku u cijelosti su financirana iz Državnog proračuna RH, dok su putnička pristaništa u Batini i Aljmašu djelomično odnosno u cijelosti (Aljmaš) financirana ulaganjem Osječko-baranjske županije. Putničkim pristaništima na Dunavu temeljem Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda upravlja Lučka uprava Vukovar, a putničkim pristaništem na Dravi Lučka uprava Osijek. Osim ulaganja u infrastrukturu, lučke uprave održavaju pristanišnu infrastrukturu te u skladu s odlukama o visini lučkih pristoji naplaćuju lučke pristojbe u riječnim krstarenjima koje se obračunavaju po broju putnika, odnosno u prosjeku 15,00 kn po putniku.

Pristanišna infrastruktura sastoji se od dvije osnovne cjeline, infrastrukture na obali i plutajućeg objekta – pristana s pripadajućim pristupnim mostom na vodi. Na svih 5 uređenih putničkih pristaništa na Dunavu i Dravi uređena je i obaloutvrda, kao i pristupne ceste i parking koji u manjoj ili većoj mjeri zadovoljavaju potrebe prilaska turističkih autobusa za ukrcaj putnika s kruzera.

Sva pristaništa opremljena su sukladno propisima u unutarnjoj plovidbi:

-  pristanom čija veličina odgovara vrsti plovila, uređaje i opremu za siguran privez plovila,
-  pristupnim mostom za ukrcaj i iskrcaj putnika,
-  informacijskom pločom s osnovnim podacima o pristaništu,
-  objektima sigurnosti plovidbe postavljenim u skladu s planom obilježavanja,
-  uređenim i osvijetljenim prilazima pristaništu,
-  opremom i obučanim osobljem za zaštitu od požara, prema posebnim propisima.

Obzirom na praksu plovidbe u riječnim krstarenjima u Hrvatskoj i činjenice da su pristaništa na našim rijekama samo luke pristajanja, a ne polazišne luke, na pristanima ne postoje prostori predviđeni za odlaganje prtljage niti smještaj putnika pri ukrcaju ili iskrcaju. Granična i carinska kontrola obavljaju se na samom brodu.

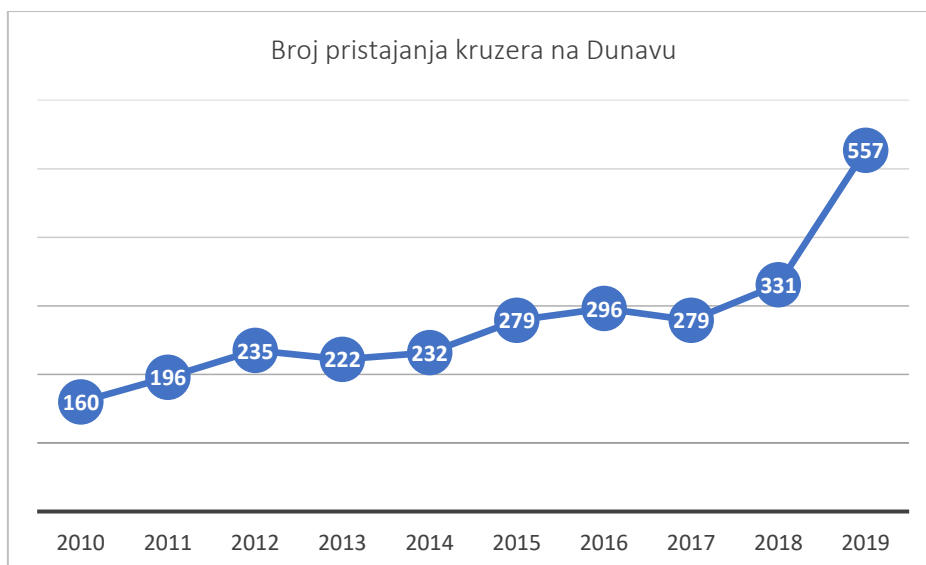


Slika 3: Putnička pristaništa na Dunavu i Dravi

Izvor: [www.glas-slavonije.hr](http://www.glas-slavonije.hr), [www.datourinfo.eu](http://www.datourinfo.eu), vlastita arhiva

Kako su prva pristajanja započela u Vukovaru gdje je i otvoreno prvo putničko pristanište, ovo mjesto pristajanja najčešće je zastupljeno u programima krstarenja riječnih kruzera i bilježi najveći broj pristajanja. Samo u Vukovaru u 2019. godini na ukrcaj i iskrcaj putnika pristao je 351 riječni kruzer, slijede ga pristajanja u Aljmašu sa 8 pristajanja, Iloku sa 71 pristajanjem te 49 pristajanja u Batini. Najniže brojke pristajanja prošle je sezone zabilježilo putničko pristanište u Osijeku koje je unatoč puno većem najavljenom broju pristajanja zabilježilo dolazak samo 32 kruzera. Razlog tome je izrazito nizak vodostaj Drave od sredine do kraja sezone pristajanja što je rezultiralo velikim povećanjem broja pristajanja u najbližem pristaništu na Dunavu u Aljmašu.

U putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi, u 2019. godini ukupno je pristalo 589 riječnih kruzera od čega 557 na četiri pristaništa na Dunavu i 32 na Dravi. Ukupno je destinaciju, Osječko-baranjsku i Vukovarsko srijemsku županiju, posjetilo 60 711 putnika na riječnim krstarenjima. Iz grafikona u nastavku na kojem je prikazan desetogodišnji trend rasta ukupnog broja dolazaka riječnih kruzera na putničkim pristaništima na Dunavu, može se zaključiti da su riječna krstarenja u Hrvatskoj turistički proizvod s najvećom stopom rasta, a sveukupna ulaganja u pristanišnu infrastrukturu u cijelosti opravdana.



Grafikon 2: Broj pristajanja u putničkim pristaništima na Dunavu 2010.-2019.

Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

Analizirajući za potrebe ove Studije programe riječnih krstarenja nekoliko vodećih kruzina kompanija, može se zaključiti da su programi u destinaciji uglavnom isti uz manja odstupanja od uobičajenih obilazaka. Iako u svojoj ponudi brodari i touroperatora imaju različite programe na Dunavu, s različitim brojem dana krstarenja i brojem zemalja u obilasku čak i drugog naziva programa, izleti u destinaciji su uglavnom istog sadržaja. Oni se baziraju na dva osnovna programa, kratki u trajanju od 2-4 sata ili duži u trajanju od 4-6 sati. Izleti u destinaciji uglavnom su već uključeni u ponudu u itinereru prilikom prodaje aranžmana, a u oblikovanju programa i pružanju usluge u destinaciji istaknule su se do sada 4 putničke agencije koje posjetiteljima pružaju i uslugu prijevoza. Na kruzera se tijekom plovidbe, a prije uplovljavanja, putnicima nude i kratki opcionalni izleti koji nisu uključeni u itinerer i mogu se rezervirati na samom brodu. Ovakvi izleti uglavnom uključuju manje grupe putnika.

Kraći program u destinaciji može se vidjeti na primjeru pristajanja kruzera u Vukovaru koji je u kombinaciji s pristajanjem u Novom Sadu isti dan ili čak isto popodne. Ovaj program u prosjeku traje 2 sata i uključuje obilazak Memorijalnog centra Ovčara, Palače Eltz i Vučedolskog muzeja. U šetnji gradom posjetiteljima je u ponudi obilazak crkve Sv. Filipa i Jakova i rodne kuće nobelovca Lavoslava Ružičke. Programi pristajanja u Vukovaru dolaze i u kombinaciji s ukrcajem/iskrcajem putnika u lloku kada je putnicima u ponudi kušanje domaćih iločkih vina.

Programi u destinaciji koji u prosjeku traju 4-6 sati uključuju i Vukovarsko-srijemsku i Osječko-baranjsku županiju, a većinom se sastoje od obilaska centra Osijeka, šetnju Tvrđom i odlazak u Kopački rit. U programima u destinaciji je upoznavanje sa životom lokalnog stanovništva s uključenim ručkom u obitelji koji je jako dobro prihvaćen kod posjetitelja s riječnih kruzera. Prema mišljenju turističkih vodiča, posjet tradicionalnom Sajmu antikviteta u Osijeku koji se održava prve subote u mjesecu, jedna je od atrakcija koja zauzima visoko mjesto u ocjeni zadovoljstva putnika. Prikaz povijesti i tradicije kroz ponudu autohtonih suvenira i antikviteta te komunikacija s izlagačima, doživljaj je koji na posjetitelje ostavlja jako dobar dojam.



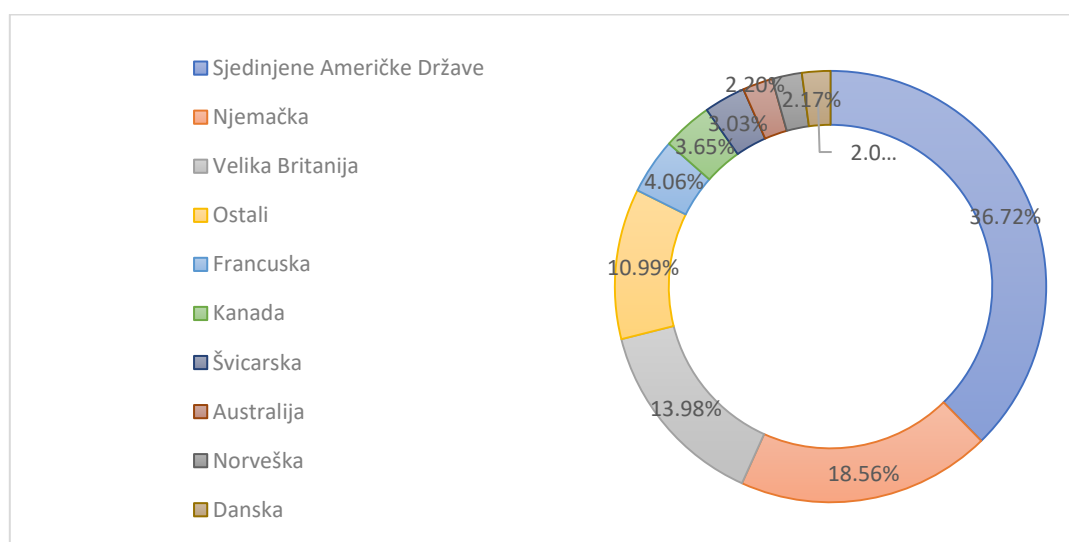
### 3.3. Analiza posjetitelja u međunarodnom riječnom krstingu

Analiza putnika u međunarodnim riječnim krstarenjima od iznimne je važnosti za pripremu programa u destinaciji. U ovom poglavlju analizirani su putnici na međunarodnim riječnim krstarenjima obzirom na dob i zemlju porijekla na temelju popisa putnika u riječnim krstarenjima u Hrvatskoj kroz 2019. godinu.

Riječna krstarenja odvijaju se za sada kontinuirano na rijeci Dravi i rijeci Dunav, a programi u destinaciji odvijaju se na području koje obuhvaća Vukovarsko-srijemsku i Osječko baranjsku županiju. Ukupno je u 2019. godini destinaciju posjetilo 60 711 gostiju na riječnim krstarenjima. Na putničkim pristaništima na rijeci Dunav pristalo je 557 riječnih kruzera dok su u pristanište na rijeci Dravi u Osijeku pristala 32 riječna kruzera.

Putnici u međunarodnim riječnim krstarenjima osobe su uglavnom starije životne dobi i visoke platežne moći. Iako trendovi u riječnim krstarenjima idu u smjeru uvođenja novih programa namijenjenih obiteljskim krstarenjima i mladima, za sada ova kategorija putnika ne zauzima značajniji udio u cjelokupnoj potražnji. Analizirajući popise putnika također se zaključuje da se radi uglavnom o bračnim parovima ili članovima iste obitelji. Premda starije životne dobi većina putnika na riječnim krstarenjima ipak je aktivna, a neki uz krstarenja koriste i dodatne usluge poput vožnje biciklima u destinaciji ili jahanja. U programima krstarenja putnicima su unaprijed izleti označeni manje ili više zahtjevnima obzirom na fizičku kondiciju, ali obzirom na godine starosti uglavnom se radi o kraćim šetnjama i obilascima.

Iz analize putnika prema zemlji porijekla prema obrađenim podacima iz 2019. godine, vidljive su značajne promjene u odnosu na prethodno rađene analize tijekom 2014. i 2015. godine.



Grafikon 3: Prikaz udjela putnika po zemlji porijekla

Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

Najveća promjena odnosi se na broj putnika iz Sjedinjenih Američkih Država čiji je postotak značajno smanjen u odnosu na prethodne analize iz 2014. godine<sup>2</sup> sa 67,1% na 36,7%. Druga značajna promjena odnosi se na povećanje broja putnika iz Velike Britanije na 14% u odnosu na prethodnih 6,4% te broj putnika iz Njemačke sa 4% na 18,6%.

Iz analize je također vidljivo da je ukupno smanjen udio putnika s engleskog govornog područja koji su prema prethodno rađenim analizama držali visoki udio od gotovo 80% ukupnog broja putnika. Iako je udio ovih putnika smanjen oni s ukupnih 56,8% (SAD, Velika Britanija, Kanada, Australija i Novi Zeland) još uvijek čine većinu u riječnim krstarenjima u destinaciji.

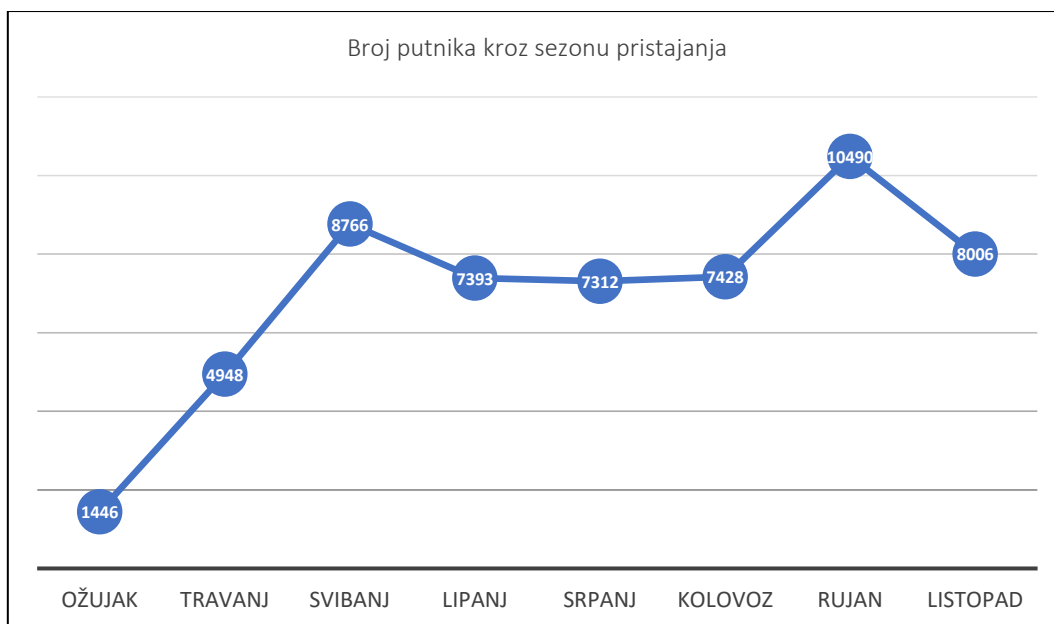
U analizi putnika prema zemlji porijekla značajan je podatak i ulazak novih zemalja porijekla u programe riječnih krstarenja na našem području, a koji se odnosi na istočno tržište Japan, Tajvan, Vijetnam, Singapur i Kina. Tako je tijekom 2019. godine našu destinaciju riječnim putem posjetilo 327 gostiju s ovog tržišta. Kruzing kompanije već niz godina predviđaju ekspanziju broja putnika u riječnim krstarenjima upravo s istočnog tržišta i neke od njih su se promovirale posebnim programima prilagođenim istočnom tržištu. Za sada je interes ove grupe putnika za krstarenja donjim Dunavom i zemljama Istočne Europe još uvijek na niskoj razini te u programima riječnih krstarenja sudjeluju prema redovnim programima putovanja zajedno s putnicima iz ostalih zemalja. Obzirom na veliko tržište koje pokrivaju, podatke o njihovom ulasku u programe riječnih krstarenja trebalo bi sagledati kroz priliku za prilagodbu destinacije kroz razne oblike usluga prilagođene njihovoj kulturi (hrana, turistički vodiči i sl.).

Putnici koji su u 2019. godini destinaciju posjetili riječnim putem i dalje pripadaju „Baby Boom” generaciji. Unatoč izmjenama u podacima o zemlji porijekla, dob ovih putnika i dalje se kreće u prosjeku od 68-72 godine starosti. Analizom godišta putnika po zemlji porijekla zaključeno je da su najmlađi putnici na riječnim krstarenjima u destinaciji iz Tajvana, prosjek od 70 godina čine državljani Sjedinjenih Američkih Država, dok su najstariji putnici na riječnim krstarenjima u destinaciji putnici iz Norveške i Švedske. Ostali putnici u prosjeku imaju 70 godina. Premda trendovi u riječnim krstarenjima govore o usmjeravanju itinerera na mlađe korisnike poput obitelji s djecom i mladih, takav trend još nije zabilježen na programima putovanja koji imaju uključena pristajanja u našoj destinaciji.

Podaci o početku i trajanju sezone riječnih krstarenja tijekom godina neznatno su promijenjeni. Na samim počecima razvoja riječnih krstarenja u Hrvatskoj, sezona je započinjala tijekom travnja i završavala u listopadu. Sezona riječnih krstarenja u Europi započinje u mjesecu ožujku i traje do studenog kakva je praksa i u ostalim zemljama, uz iznimke nekolicine kruzera koji su aktivni i tijekom prosinca u programima obilazaka božićnih sajмова, novogodišnjim i božićnim programima. I u Hrvatskoj sezona posljednjih godina uobičajeno započinje u ožujku, vrhunac joj je u mjesecu rujnu i završava u studenom. Razlog sezonalnosti ovog turističkog proizvoda je činjenica da se većina aktivnosti i izleta odvija u destinaciji na otvorenom prostoru i zahtijeva ugodnije temperature i vremenske uvjete.

---

<sup>2</sup> Studija održivog razvoja riječnih krstarenja Dunavom u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2014.



Grafikon 4: Prikaz broja putnika kroz sezonu pristajanja 2019. godine

Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

Prema zemlji porijekla u mjesecu ožujku najveći broj putnika bio je iz SAD, zatim Velike Britanije i Njemačke. Vrhunac sezone koji bilježi mjesec rujan s 10 490 putnika koji su posjetili destinaciju putem riječnih kruczera. Putnici iz SAD-a s 35% i dalje su najzastupljeniji prema zemlji porijekla dok su za razliku od početka sezone u mjesecu rujnu, putnici iz Njemačke s 19% zastupljeniji od onih iz Velike Britanije od 13%. U mjesecu rujnu zabilježen je dolazak od preko 4% Francuskih državljana koji su putovali uglavnom u aranžmanu Croisi Europe. Završetak sezone kroz listopad bilježi 8006 putnika koji i tijekom jeseni za svoj oblik putovanja odabiru riječna krstarenja. U 56 pristajanja najviše je ukrcano i iskrcano putnika iz SAD-a njih 42%, zatim iz Njemačke 22% putnika te Velike Britanije 9.6%. Odmah iza njih su i putnici iz Kanade kojih je u listopadu bilo 8,9% te Norvežani i Šveđani.

Analizirajući podatke kroz sve mjesece sezone riječnih krstarenja prema zemlji porijekla, evidentno je da putnici iz SAD-a u svim mjesecima imaju najveći udio u dolasku dok se udio putnika iz Velike Britanije i Njemačke često mijenja na drugom mjestu iza SAD-a. Zanimljiv je u analizi i mjesec lipanj kada od ukupno 7303 putnika udio onih iz SAD-a pada na 25% i to je ujedno mjesec kada ovi putnici najrjeđe dolaze u destinaciju riječnim putem. U mjesecu lipnju također je zabilježen veliki porast udjela putnika iz Velike Britanije na 21% i Njemačke na 20%.

Kroz prosinac, siječanj i veljaču u destinaciji za sada nije bilo zabilježenih pristajanja riječnih kruczera (iznimka 1 pristajanje u Vukovaru I/2020.) Sezona zbog zimskih uvjeta tada završava uglavnom na svim programima riječnih krstarenja, ali tijekom prosinca na uzvodnom dijelu Dunava još uvijek traju tematski programi krstarenja s uključenim obilascima božićnih sajmova. Hrvatska u ove tematske programe nije uključena iako zbog titule Adventa Zagreba kao *Best Christmas Market* 2016, 2017 i 2018. ima potencijal ući u ove itinerere. Ako se uzme u obzir podatak da Croisi Europe u svojim programima ima uključeno krstarenje Savom s iskrcavanjem u Sisku te obilaskom Zagreba i Varaždina u programu u destinaciji, onda je ovo potencijal koji svakako treba iskoristiti u novim programima riječnih krstarenja na rijeci Savi.

## 4. Analiza riječnih krstarenja rijekom Savom

Rijeka Sava izvire u sjeverozapadnoj Sloveniji, protječe kroz 4 zemlje i na području Republike Hrvatske teče u dužini od čak 510 kilometara što je čini najduljom rijekom u našim granicama. Sava spaja 3 glavna grada Ljubljanu, Zagreb i Beograd gdje se ulijeva u rijeku Dunav i u povijesti je bila važan prometni pravac. Unatoč tome, Sava trenutno nije plovna cijelim svojim tokom, a riječni promet općenito uvjetovan je ograničenjima u plovidbi. Riječna krstarenja u obliku međunarodnih riječnih krstarenja samo su djelomično zastupljena na rijeci Savi i također su uvjetovana ograničenjima plovidbe kao i nepostojanjem pristanišne infrastrukture. Jednodnevna riječna krstarenja u obliku izletničke plovidbe zastupljena su na gornjem toku rijeke Save oko Parka prirode Lonjsko polje, dok na području Brodsko-posavske županije ona nisu razvijena.

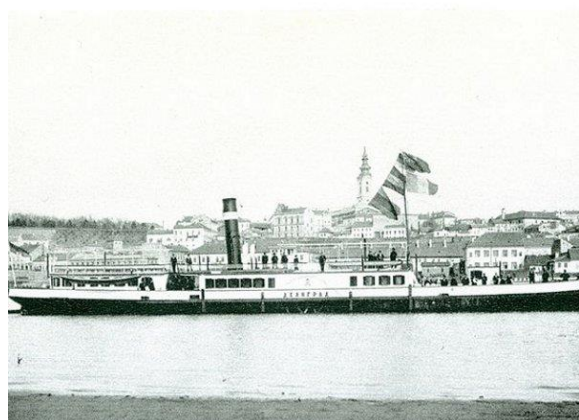
### 4.1. Povijest plovidbe rijekom Savom

Savom se plovilo još u antičko doba, a kroz povijest razmjenjivale su se različite vrste plovila od drvenih lađa s veslima i jedrima do prvog paroplova „Sofija“ koji se na rijeci Savi pojavio 1838. godine i plovio u floti Prvog dunavskog parobrodarskog društva. Istoimena kompanija povezivala je u drugoj polovici XIX. stoljeća riječnim putem Zemun i Sisak s pristaništima u Beogradu, Paležu, Šapcu, Mačvanskoj Mitrovici, Rači i Brčkom. Krajem istog stoljeća na redovnoj liniji između Beograda i Šapca prometovao je brod koji je prevozio 500 putnika, a najveći zabilježeni broj putnika u prijevozu riječnim putem imao je brod „Deligrad“ koji je ukrcavao i do 700 putnika. Ekspanzija riječnog prometa na Savi prekinuta je Carinskim ratom između Austro-ugarske i Srbije, a zatim i Prvim svjetskim ratom nakon kojeg je Sava bila primarno značajna radi povezivanja industrijskih postrojenja u Beogradu i Sisku. U XX. stoljeću s razvojem ostalih vrsta prijevoza, željezničkog i cestovnog, značaj ovog plovnog puta značajno opada da bi sedamdesetih godina bio sasvim obustavljen.<sup>3</sup>

Na slici je prikazan parobrod „Deligrad“ u vlasništvu srpske vlade, a potom Srpskog brodarskog društva. Izgrađen je u Francuskoj 1851. godine. Njegova nosivost bila je 275 t i plovio je rijekama Dunavom, Savom i Tisom preko 50 godina. Parobrod je imao veliku prometnu i povijesnu ulogu u 19. st.

*Slika 4: Parobrod Deligrad*

*Izvor: www.nationalgeographic.rs*




---

<sup>3</sup> Sava nautičko – turistički vodič, HGK, Zagreb, 2011.

Prvi hrvatski parobrod koji je plovio rijekom Savom bio je parobrod „Sloga“. Kupljen u Beču 1844. godine bio je u vlasništvu Savsko-kupskog društva parobrođenja iz Siska. Bio je drvene konstrukcije na parni pogon od 100 KS. Sloga je dva puta mjesečno plovila na relaciji Sisak-Zemun-Sisak, a prevozila je i putnike i terete. Potonula je uslijed naleta na podvodni panj već godinu dana nakon početka plovidbe.



Slika 5: Parobrod Sloga

Izvor: [www.splavari.com.hr](http://www.splavari.com.hr)

#### 4.2. Analiza postojećeg stanja riječnih krstarenja na Savi

Iako su riječna krstarenja u Hrvatskoj unazad nekoliko godina na rijeci Dunavu i Dravi doživjela veliki rast i bilježe preko 500 pristajanja u sezoni, na rijeci Savi zbog problema s plovnošću i još neuređene pristanišne infrastrukture riječna krstarenja nisu zabilježila značajnije brojke.

Međunarodna riječna krstarenja do sada zabilježena na rijeci Savi bila su organizirana u samo tri programa. Iako se programi riječnih krstarenja na ostalim europskim rijekama poput Dunava i Rajne odvijaju u organizaciji preko 20 riječnih kruzinških kompanija i touroperatera, do sada je interes za krstarenjima Savom pokazalo samo troje pružatelja ove vrste usluge, Croisi Europe River Cruising, SAGA River Cruises i Phoenix Reisen.

Croisi Europe River Cruising u svojim programima putovanja između ostalih programa krstarenja, nudi i rutu Dunav-Sava (Kupa). Upravo u njihovim programima krstarenja najviše je pristajanja u Hrvatskoj koja uključuju Osijek, Vukovar, Slavonski Brod, Sisak. U destinaciji gostima je ponuđen izlet u Kopački rit, šetnja Osijekom ili vožnja biciklima po užem središtu grada dok na Savi imaju uključen obilazak Tvrđe u Slavanskom Brodu, Lonjskog polja, Zagreba i Varaždina. U programima riječnih krstarenja koriste se vlastitom flotom riječnih kruzera, a Savom uobičajeno plove njihov kruzera Victor Hugo.

SAGA River Cruises operator je i pružatelj usluga riječnih krstarenja koji flotu riječnih kruzera uzima u „charter“. Na Dunavu ima u ponudi 27 programa krstarenja, a u programima krstarenja donjim Dunavom u pojedinim programima ima uključeno pristajanje u Vukovaru. Program obilaska traje 3 sata i u njega je uključena šetnja gradom uz ratnu priču, obilazak crkve Sv. Filipa i Jakova te posjet Ovčari. Savom je imao organizirano riječno krstarenje kruzera Fila Rheni, a trenutno u svojoj ponudi riječnih krstarenja za 2021. nema program na Savi.

Phoenix Reisen vodeći je njemački touroperator sa sjedištem u Bonnu osnovan 1973. godine, a u riječnim krstarenjima u „charteru“ ima flotu od 33 riječna kruzera. U svojim programima ovaj

touroperator nudi i riječna i oceanska krstarenja, a Hrvatska je osim u riječnim krstarenjima uključena i programima na Mediteranu. Program na Savi bio je uključen u njihovu turu riječnim krugerom Prinzessin Sisi. Trenutno Phoenix Reisen u svojim programima krstarenja nema ponudu krstarenja rijekom Savom, a kruger Prinzessin Sisi nije više u njihovoj floti. Ovaj kruger je trenutno u „charteru“ touroperatora Regina River Cruises koja u programima krstarenja također nema ponudu na rijeci Savi.

Rijekom Savom u njihovim programima do sada su plovila 3 riječna krugera, Viktor Hugo, Filia Rheni i Prinzessin Sisi, a kako bi se dobio cjelokupan dojam o plovidbi ovim luksuznim riječnim brodovima u nastavku su navedene njihove karakteristike i kratki opis.

<b>Fotografija broda</b>			
<b>Naziv broda</b>	Viktor Hugo	Philia Rheni	Prinzessin Sisi
<b>Godina proizvodnje</b>	2000.	1999.	2000.
<b>Godina renovacije</b>	2010.	2013.	2015.
<b>Dimenzije</b>	82x10	110x11	111x11
<b>Vlasnik</b>	Croisi Europe	Rijfers River Cruiser	Riseday Holding
<b>Operater</b>	Croisi Europe River Cruising	SAGA River Cruises	Phoenix Reisen
<b>Zastava</b>	Francuska	Norveška	Malta
<b>Broj putnika</b>	49-100	154	156
<b>Broj kabina/paluba</b>	49/2	77/3	76/3
<b>Članovi posade</b>	20	35	38

Iz analize programa riječnih krstarenja vodećih kruzina kompanija i touroperatora zaključuje se da su programi riječnih krstarenja na Savi nedovoljno uključeni u njihove itinerere. Trenutno je Croisi Europe River Cruising jedini pružatelj usluge koji u svojim programima u sezoni 2020/2021 ima uključeno uplovljenje i u Savu kroz dva itinerera, stoga u nastavku nešto detaljnije o ovoj kruzina kompaniji i programima.


**Opis**

- ✚ Kompanija osnovana 1976. godine sa sjedištem u Strasbourgu
- ✚ 1 350 zaposlenih
- ✚ Programi riječnih krstarenja od 1982. godine
- ✚ Programi riječnih krstarenja u Europi i Aziji
- ✚ Flota od 43 riječna kruzera
- ✚ Programi putovanja uključuju krstarenja Savom i Tisom
- ✚ Najveći broj destinacija u ponudi riječnih krstarenja
- ✚ Pripadaju kategoriji cjenovno prihvatljivijih riječnih krstarenja

**Programi na Dunavu**

- ✚ Trans-European Cruise from Strasbourg to Tulcea
- ✚ Central Europe and the Balkans
- ✚ Beautiful Blue Danube
- ✚ From the Blue Danube to the Black Sea
- ✚ Perl of the Danube and the Iron Gates

**Programi na Savi**

- ✚ A Journey Between Central Europe and the Balkans
- ✚ Through Central Europe and the Balkans – Lake Balaton, the Sava and the Danube

**Brodovi**

- ✚ Viktor Hugo
- ✚ Vivaldi
- ✚ L Europe

Kako bi se dobio što bolji uvid u program i uslugu putnicima u programima riječnih krstarenja te temeljem tih saznanja oblikovao program u destinaciji, u nastavku je opis programa Croisi Europe Cruises koji, kako je prethodno navedeno, trenutno jedini ima u programu riječna krstarenja Savom. U programu riječnog krstarenja A Journey Between Central Europe and the Balkans, gostima je na raspolaganju all inclusive paket usluge, fina francuska kuhinja s uključenom gala večerom, *free wi-fi*, aktivnosti na brodu. U programu krstarenja kroz Brodsko-posavsku županiju putnici se iskrcavaju u Slavanskom Brodu, a u izletu u destinaciji uključen je obilazak Tvrđe i posjet etno selu Stara Kapela. Osim ukrcaja/iskrcaja putnika u Slavanskom Brodu i Sisku, u programu je predviđeno i pristajanje u Jasenovcu i Davoru.


**Naziv programa**

A Journey Between Central Europe and the Balkans

**Trajanje putovanja**

11 dana

**Pristajanja**



BUDAPEST - MOHACS - OSIJEK - VUKOVAR - ILOK - NOVI SAD - BELGRADE - BRCKO - SLAVONSKI BROD - JASENOVAC - SISAK - ZAGREB(1) - SISAK - LAKE BALATON - BUDAPEST

#### Program u destinaciji

*Day 7. Slavonski Brod-Jasenovac*

*Join us for a walking tour through Slavonski Brod. You'll discover the town center and its main square, the Franciscan church and the Brod Citadel - an imposing construction in Vauban style, built to protect the Austro-Hungarian Empire from Turkish invasions. We'll return on board and cruise to Jasenovac, reaching it in the evening. Enjoy an evening of onboard entertainment.*

I drugi program Croisi Europe River Cruising uključuje isti broj putovanja, iste luke pristajanja obrnutim redoslijedom kao i iste programe u destinaciji. Oba programa počinju i završavaju u Budimpešti odnosno krstarenjem jezerom Balaton. Nakon toga putnici nastavljaju put do Varaždina autobusima. Nakon obilaska Varaždina putnici se voze do Siska gdje se ukrcavaju na kruzer i počinju svoj program riječnog krstarenja na rijeci Savi, a zatim ga nastavljaju Dunavom uzvodno do Budimpešte.



#### Naziv programa

Through Central Europe and the Balkans – Lake Balaton, the Sava and the Danube

#### Trajanje putovanja

11 dana

#### Pristajanja

BUDAPEST - LAKE BALATON - SISAK - ZAGREB - SISAK - JASENOVAC - DAVOR - SLAVONSKI BROD - BRCKO - BELGRADE - NOVI SAD - ILOK - VUKOVAR - OSIJEK - MOHACS - BUDAPEST

#### Program u destinaciji

*Day 5. Davor-Jasenovac-Slavonski Brod*

*We'll cruise to Slavonski Brod, dominated by the Brod Citadel, built in the 18th century to protect the Austro-Hungarian Empire from Turkish invasions. Next, we'll set off by coach for our excursion through the green and "Fertile Plains of Slavonia". After some free time, we'll continue on to the village of Stara Kapela. We'll be welcomed by the local villagers and invited to*

---

*sample their specialties while listening to traditional music. We'll return on board after our tour.*

Osim uključenih izleta u ovim programima, putnicima su na raspolaganju i opcionalni izleti koji se uglavnom organiziraju tijekom putovanja za manje grupe. Takvi izleti traju 3-4 sata i plaćaju se dodatno u prosjeku 50€. Ovo je jedna od opcija koja se može organizirati i u obilasku prilikom iskrcanja u Slavenskom Brodu kao dodatna ponuda.

## 5. Analiza plovnosti rijeke Save




Od svog izvora pa do Ljubljane, Sava je planinska rijeka, a nakon strmog pada i toka kroz Ljubljansku i Kranjsku kotlinu te Litijsko-kršku klisuru, prelazi u Panonsku nizinu i postaje tipična ravničarska rijeka s mnoštvom meandara. Ukupna dužina od izvora do ušća u Dunav iznosi 944 km dok kroz Republiku Hrvatsku protječe u dužini od 510 km i čini ju njenom najdužom rijekom. Međunarodni plovni put na rijeci Savi i pritokama definiran je Protokolom o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu rijeke Save.

### 5.1. Analiza čimbenika na plovnost unutarnjim vodnim putovima

Uz izuzetak plovidbe manjim turističkim plovilima od Rugvice do Zagreba, Sava je plovna za veće brodove od Siska sve do njezinog ušća u Dunav u Beogradu. Međutim zbog dugogodišnjeg nedovoljnog održavanja plovnog puta, plovidba rijekom Savom ograničena je na nekim dionicama i u svojoj ukupnoj duljini Sava nije plovna cijele godine. Osim nedovoljnog održavanja, na plovidbu rijekom Savom utječe i veliki broj oštih zavoja te plićaci koji se pojavljuju pri niskom vodostaju.

Plovni putovi pod utjecajem su raznih čimbenika poput nanosa pijeska, stvaranja sprudova, rušenja obala, a koji utječu na promjene širine i dubine plovnog puta. Iz tog razloga od velike važnosti za nesmetano odvijanje riječnog prometa, kako teretnog tako i putničkog, nužno je kontinuirano regulirati plovni put s ciljem stvaranja i održavanja dubina, širina i polumjera krivina u granicama koje omogućuju sigurnu plovidbu. Mjere uređenja prirodnog vodotoka za potrebe plovidbe vrlo su raznovrsne i mogu se svesti uglavnom na reguliranje riječnoga korita i kanaliziranje riječnoga toka, od biotehničkih mjera i bagerskih radova u riječnom koritu do građenja novih vodnih građevina.

Osim navedenog, na sigurnu plovidbu na rijekama izravno utječe i struja, a povećanje ili smanjenje brzine struje ovisi o povećanju ili smanjenju količine vodene mase, odnosno oscilacije vodostaja rijeke. Brzina nije jednaka, na površini i prema sredini rijeke je veća, a prema obalama i dnu manja. Pored podužnog strujanja vode, postoje još i poprečna strujanja i kružna kretanja (vrtlozi i limani) koji nastaju kod naglih promjena dubina ili širina rijeke, uslijed podvodnih prepreka, kod preljeva, itd. Nepovoljno djelovanje vodene struje na plovidbu reflektira se u sljedećem:

-  Brzina uzvodne plovidbe umanjena je za veličinu brzine toka rijeke;
-  Nizvodna plovidba može biti ugrožena ako se kod manevra ne uzme u obzir sila vodene struje.
-  U slučajevima otkazivanja pogonskog uređaja brod biva nošen strujom vode pri čemu prijete opasnost od havarije, udara u druga plovila, kamenitu obalu, stup mosta itd.

Poteškoće u plovidbi na rijeci Savi nastaju i kao posljedica hidroloških, hidrografskih i klimatskih prilika, a njihova učestalost je različita, promjenljiva i ovisi o vremenskim prilikama. Prema značaju, dužini trajanja i učestalosti hidrometeoroloških prilika najveći utjecaj na plovnost rijeke Save imaju visoki i ekstremno visoki vodostaji, odnosno niski i ekstremno niski vodostaji, a zatim brzaci i magla, dok je pojava leda i vjetera koji bi ograničavali plovidbu rijetko zabilježena. Na plovnom putu postoje i razne umjetne zapreke koje ometaju plovidbu, od nepovoljno postavljenih mostova do potopljenih plovila. Plovni je put obilježen prema trenutnom stanju u kojem se nalazi, a sustav obilježavanja mijenja se sukladno uređenju plovnog puta.

## 5.2. Obilježja plovnog puta rijeke Save

Plovni putovi su predmet homogenog i međunarodno priznatog sustava klasifikacije prema AGN (Ugovor o glavnim plovnim putovima od međunarodnog značaja). Ekonomska važnost za međunarodni vodni promet pripisana je plovnim putovima kategorije IV do VII. Ovaj sustav klasifikacije uspostavili su UNECE (Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu) i CEMT (Europska konferencija ministara prometa).<sup>4</sup>




Ključni kriterij klasifikacije ovisi o osnovnim dimenzijama plovila koja se koriste, a varijable temeljem kojih se odlučuje su dužina, širina i gaz plovila, nosivost plovila kao i međuprostor mosta. Zbog toga je Studija obradila i tehničke karakteristike plovila za međunarodna riječna krstarenja kao i tehničke karakteristike plovila za izletničku jednodnevnu plovidbu. Konkurentnost plovnog puta znatno ovisi o prevladavajućim uvjetima plovnog dijela rijeke koji određuju kapacitet plovila za unutarnju plovidbu te time i ekonomsku vitalnost. Klasifikacija međunarodnog plovnog puta rijeke Save rezultat je trenutnog stanja u kojem se nalazi plovni put dok će u budućnosti doći do manjih korekcija kao posljedica infrastrukturnih radova.

<i>Sava</i>	<i>Dionica</i>	<i>Dužina</i>	<i>Klasa</i>
	210+800 (Račinovci) – 313+700 (Sl. Šamac)	102,90	IV. klasa
	313+700 (Sl. Šamac) – 338+200 (Oprisavci)	24,50	III. klasa
	338+200 (Oprisavci) – 371+200 (Sl. Brod-grad)	33,00	IV. klasa
	371+200 (Sl. Brod-grad) – 594+000 (Sisak-Galdovo)	222,80	III. klasa




Tabela 1: Klasa plovnosti rijeke Save

Izvor: Pravilnik o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama

Plovni put rijeke Save dijeli se na tri sektora:

-  Gornja Sava od rkm 594 do rkm 467;
-  Srednja Sava od rkm 467 do rkm 139;
-  Donja Sava od rkm 139 do rkm 0.

Brodsko-posavska županija oslonjena je cijelom svojom južnom granicom na Sektor srednje Save koji je svojom dužinom od 328 rkm najduži sektor i prostire se od Gradiške do Sremske Mitrovice. Zbog svoje dužine ovaj sektor dijeli se na tri podsektora:

-  Podsektor Gradiška – Slavonski Brod (rkm 467 do rkm 370)
-  Podsektor Slavonski Brod – Brčko (rkm 370 do rkm 228)
-  Podsektor Brčko – Sremska Mitrovica (rkm 228 do rkm 139)

<sup>4</sup> Priručnik za plovidbu na rijeci Savi, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, Zagreb, 2014.

Podsektor Gradiška – Slavonski Brod dužine 97 km, u cijelosti gledano u povoljnom je stanju za plovību. Mjerodavna vodomjerna postaja za ovaj podsektor je Slavonski Brod, a pri vodostaju „0“ cm na ovom sektoru dubine vode na plićacima se kreću oko 160 cm dok je širina plovnog puta od 40 do 50 m u prosjeku. Najpoznatiji plićaci na ovom podsektoru su Gradiška, Mačkovac, Dolina, Gornje polje, Davor-Toka, Radinje, Kaoci, Kobaš, Osavica, Grlić, Dubočac, Zbjeg-Ukrina, Sijekovac-Migalovci, Rafinerija Brod. Obzirom da je ova Studija rađena u svrhu razvoja nautičkog turizma, sve krivine ovoga podsektora ne predstavljaju ograničenje u plovidbi pa se ukazuje samo na najveću krivinu Hercegov Dol kao i krivinu Motaica gdje je potrebno je u plovidbi koristiti sva navigacijska sredstva i pomagala kao i uređaje radio veze. Okretanje i sidrenje na ovom podsektoru moguće je vršiti na za to obilježenim mjestima: Davor na rkm 428,5, Kobaš na rkm 400, i Slavonski Brod na rkm 370,1.



Podsektor Slavonski Brod – Brčko (rkm 370 do rkm 228) veoma je težak za plovību, naročito u vrijeme niskih vodostaja. Dužina ovog podsektora je 142 rkm, a mjerodavne vodomjerne stanice na ovom podsektoru su: Slavonski Brod, Šamac i Brčko. U ovom podsektoru nalazi se i 33 rkm duga dionica Novi Grad–Domaljevac tzv. „Šamački sektor“ koji je i najteži za plovību na rijeci Savi. Plovidbom na ovom dijelu upravlja se prema vodomjernoj stanici u Šamcu. Pri nizvodnoj plovidbi od Slavanskog Broda, prva veća prepreka je krivina i plićak Vijuš rkm 367 koji predstavlja probleme pri niskim vodostajima. Na rkm 337 nalazi se plićak Oprisavci koji također predstavlja prepreku zbog svog uskog prolaza pri nižim vodostajima. Osim navedenih plićaka, na ovom se potezu nalaze i značajnije krivine, opasne za susretanje brodova, a to su: Vijuš rkm 367, Moclek rkm 358 i Ugljara rkm 343.

Dužina podsektora Brčko – Sremska Mitrovica je 89 km i karakterizira ju različitost plovidbenih uvjeta, od veoma povoljnih do ograničenja plovidbe. U razdobljima niskih vodostaja, i na ovom se potezu pojavljuju plićaci u mjestima Gunja, Brezovo polje, Djevojačka-Nakić kula, Jamena, Visočica, Bela crkva i Sremska Rača. Krivine su na ovom sektoru velike i oštre i predstavljaju ograničenja plovidbe u mjestima Rača, Bosut, Ravnje i Mendeloš.

Granice Brodsko-posavske županije ne ulaze u sektor Donje Save, no kako se uzvodno iz ovog pravca dolazi međunarodnim riječnim krizerima i do Slavanskog Broda ukoliko se donosi pregled i ove dionice. Sektor Donje Save ima sve značajke nizinske rijeke. Tok rijeke je mirniji s blagim krivinama, širina korita je velika s većim dubinama. Međutim pri niskim vodostajima ovaj sektor nema najpovoljnije plovidbene uvjete, a to se posebice odnosi na dionicu od rkm 111,7 do rkm 82,3, takozvani „Šabački sektor“.

### 5.3. Analiza stanja plovnosti rijeke Save

Vodostaj određenog mjesta na vodotoku predstavlja razinu vode od proizvoljno odabrane točke na mjestu mjerenja. Točka od koje se mjeri vodostaj određuje se empirijski i označava se kao nulta točka. Vodostaji iznad te točke predstavljaju pozitivne vrijednosti i iskazuju se u centimetrima, a vodostaji niži od nulte točke iskazuju se kao negativne vrijednosti, također u centimetrima. Vodostaji su dakle, relativna veličina. S prometnog stajališta vodostaji su bitni zbog dva razloga:

-  određivanja dubine plovnog puta
-  određivanja visine slobodnog profila ispod mostova.

Određivanje dubina vrlo je važan postupak i predstavlja specifičnost riječne navigacije. Zbog oscilacija vodostaja i hidroloških promjena koje se ogledaju kao promjene brzine strujanja vode, povećanje ili smanjenje protoka te promjene pravca kinete (matice rijeke), dubine je teško predvidjeti. Određivanje

dubina i prognostički postupci vodostaja važni su ne samo zbog sigurnosti plovidbe već i zbog eksploatacije plovila. U ovisnosti o tome kakva je prognoza i trend vodostaja određuje se maksimalno dozvoljeni gaz plovila te planira krcanje broda ili plovniha jedinica i određuje način formiranja plovnog sastava.<sup>5</sup>

Koliko su važni podaci o vodostaju govori činjenica da se ne rijetko na Dravi i Dunavu kapetani riječnih kruzera nađu u situaciji kada zbog iznimno niskih vodostaja moraju promijeniti mjesto pristajanja, pa čak i cijelu rutu plovidbe kako je zabilježeno na gornjem Dunavu. Na Dravi i granicama Dunava unutar RH postoji pet putničkih pristaništa na ukupno 150 km riječnog puta, stoga se problem premosti pristajanjem uz neko od alternativnih pristaništa gdje je vodostaj povoljan za pristajanje. Primjer takvih alternativnih rješenja bio je vidljiv naročito 2018/19. godine kada je zbog izrazito niskih vodostaja pristajanje na putničkom pristaništu u Osijeku bilo onemogućeno i zamijenjeno pristajanjem u putničkom pristaništu u Aljmašu. Na lokaciji putničkog pristaništa u Batini zbog nanosa pijeska, ovaj problem javlja se i u ovom pristaništu iako je Dunav općenito govoreći plovao cijele godine. Na gornjem dijelu Dunava uslijed ekstremno niskih vodostaja na pojedinim dionicama, putnici se zbog sigurnosti često prekrcaju u autobuse i nastavljaju program putovanja do odredišta. Zbog takvih slučajeva kruzinge kompanije već pri ugovaranju putovanja imaju klauzulu da niski vodostaji i ograničenje plovidbe ulaze u kategoriju više sile i putnicima nadoknađuju propušteni dio krstarenja dodatnom uslugom smještaja ili izleta. U donjoj tabeli prikazani su podaci o zabilježenim minimalnim i maksimalnim vodostajima kroz mjesec u 2019. godini na vodomjernim stanicama na cijelom plovnom putu rijeke Save kroz RH.

Vodomjerna stanica	Minimalni vodostaj		Maksimalni vodostaj		Niski plovidbeni nivo (cm)	Broj dana ispod NPN	Visoki plovidbeni nivo (cm)	Broj dana iznad VPN
	cm	mjesec	cm	mjesec				
<b>Crnac</b>	-239	rujan/listopad	692	prosinac	-183	15	692	1
<b>Gušće</b>	-113	kolovoz	819	studeni	-111	1	-	-
<b>Jasenovac</b>	-77	listopad	829	svibanj	-74	2	816	2
<b>Davor</b>	83	listopad	852	svibanj	90	6	960	0
<b>Sl. Brod</b>	-12	listopad	738	svibanj	-13	0	738	1
<b>Sl.Šamac</b>	-226	studeni	607	svibanj	-191	48	651	0
<b>Županja</b>	-52	studeni	821	svibanj	-38	12	815	1

Tabela 2: Prikaz vodostaja rijeke Save u 2019. godini

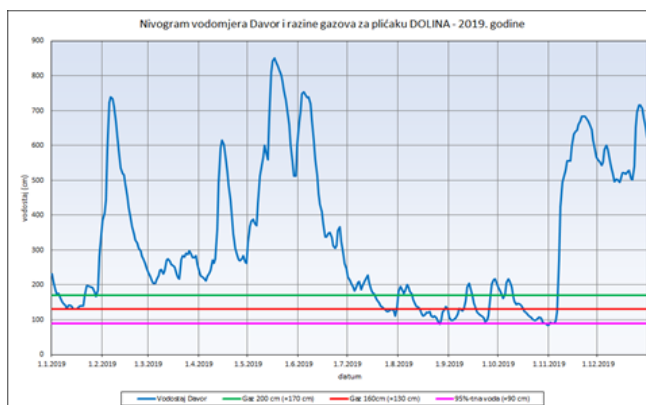
Izvor: Izvještaj o izvršenju plana obilježavanja, stanju plovnosti i izvršenju radova na održavanju plovnog puta rijeke Save i njenim plovnim pritocima

<sup>5</sup> Specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Grubišić, N., Pomorski zbornik, 2010.

U nastavku ovog poglavlja dan je grafički prikaz vodostaja u usporedbi s gazom plovila od 200 cm i 160 cm, na vodomjernim stanicama plovnog puta rijeke Save u granicama Brodsko-posavske županije.

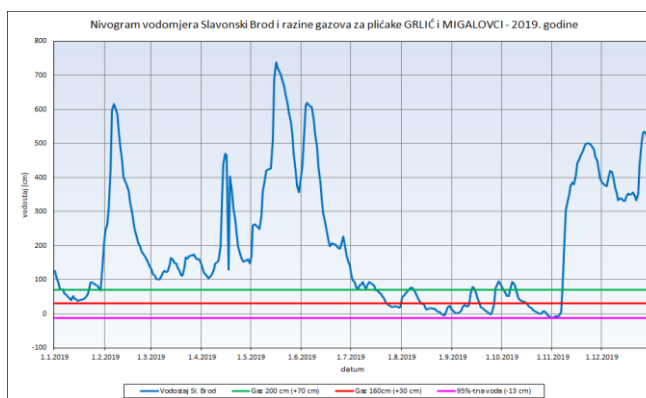
Iz prikazanih vodostaja vidljivo je da su se vodostaji na rijeci Savi kretali u skladu s njenim dugogodišnjim režimom.

Grafikon 5: Nivogram vodomjera Davor i razine gazova za plićaku DOLINA - 2019. godine



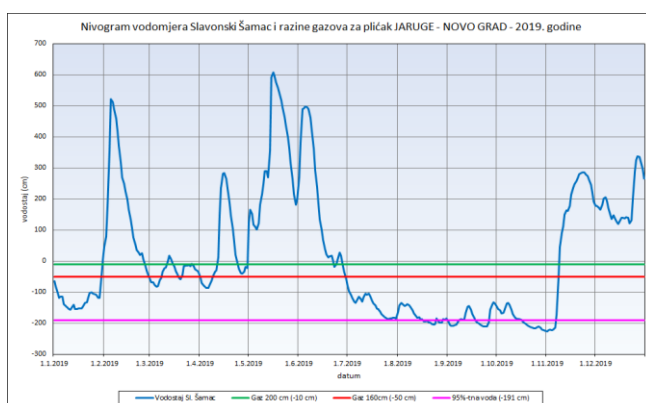
Niski vodostaji bilježeni su od kolovoza do kraja listopada. Nisu se javljali ekstremno niski vodostaji, a oni nešto niži su kratko trajali. Nepovoljno stanje za plovidbu na većini ograničavajućih plićaka, posebno na gornjoj Savi (Migalovci, Grlić, Dolina, Višnjica, Lonja, Gušće Blinjski Kut i Preloščica), koje je bilo prisutno u ljetnom razdoblju, nije uzrokovano niskim vodostajima već zapunjenošću plićaka nanosom i nedovoljnom uređenošću vodotoka za plovidbu.

Grafikon 6: Nivogram vodomjera Sl. Brod



Na plićaku Jaruge - Novi Grad je nepovoljno stanje za plovidbu znatno izraženije nego na ostalim plićacima na Savi, a povoljno razdoblje za plovidbu je bilo samo početkom godine do sredine svibnja te povremeno krajem godine uz kraća pojavljivanja nižih vodostaja.

Grafikon 7: Nivogram vodomjera Slavonški Šamac





S obzirom da razvoj putničkog prometa na rijeci Savi, zbog manjeg gaza za razliku od teretnog prometa zahtijeva ipak nešto manje dubine za sigurnu plovidbu, iz navedenih mjerenja može se zaključiti da je najveća zapreka za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja kritična dionica plićaka Jaruge - Novi Grad. Kako se ova dionica nalazi nizvodno od Slavanskog Broda gdje je u planu izgradnja međunarodnog putničkog pristaništa, ona je trenutno i najveća prepreka za razvoj međunarodnog krizinga obzirom da riječni kruzeri na svom putu od Dunava uzvodno Savom prolaze ovom dionicom. S druge strane, razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja turističkim brodovima s manjim gazom, nemaju ograničenja unutar granica Županije.



U nastavku je prikaz dana ograničenja plovidbe za gaz broda od 160 cm prema vodomjernim postajama Davor, Slavonski Brod, Slavonski Šamac i Županja, koji je primjenjiv za analizu broja dana ograničenja plovidbe riječnim kruzerima i razvoj međunarodnih riječnih krstarenja.

<i>Vodomjerna postaja</i>	<i>Red. broj</i>	<i>Razdoblje po datumima</i>	<i>Broj dana ograničenja</i>	<i>Razlozi ograničenja</i>
<i>Davor</i>	1.	24.07. – 30.07.	7 dana	Nedovoljna dubina
	2.	15.08. – 29.08.	15 dana	Nedovoljna dubina
	3.	01.09. – 06.09.	6 dana	Nedovoljna dubina
	4.	09.09. – 09.09.	1 dan	Nedovoljna dubina
	5.	18.09. – 25.09.	7 dana	Nedovoljna dubina
	6.	17.10. – 06.11.	21 dan	Nedovoljna dubina
	Ukupno:			<b>57 dana</b>
<i>Slavonski Brod</i>	1.	23.07. – 31.07.	9 dana	Nedovoljna dubina
	2.	13.08. – 13.08.	1 dan	Nedovoljna dubina
	3.	15.08. – 10.09.	27 dana	Nedovoljna dubina
	4.	18.09. – 26.09.	9 dana	Nedovoljna dubina

	5.	17.10. – 06.11.	21 dan	Nedovoljna dubina
	Ukupno:		<b>67 dana</b>	
<b>Slavonski Šamac</b>	1.	01.01. – 29.01.	29 dana	Nedovoljna dubina
	2.	01.03. – 08.03.	8 dana	Nedovoljna dubina
	3.	19.03. – 20.03.	2 dana	Nedovoljna dubina
	4.	01.04. – 08.04.	8 dana	Nedovoljna dubina
	5.	30.06. – 08.11.	132 dan	Nedovoljna dubina
	Ukupno:		<b>179 dana</b>	
<b>Županja</b>	1.	09.01. – 19.01.	11 dana	Nedovoljna dubina
	2.	20.07. – 02.08.	14 dana	Nedovoljna dubina
	3.	09.08. – 28.09.	51 dan	Nedovoljna dubina
	4.	02.10. – 07.10.	6 dan	Nedovoljna dubina
	5.	10.10. – 07.11.	29 dana	Nedovoljna dubina
	Ukupno:		<b>111 dana</b>	

*Tabela 3: Prikaz ograničenja plovidbe po vodomjernim postajama*

Analizom trajanja vodostaja na rijeci Savi uočava se da su vodostaji imali očekivano trajanje, ali stanje plovnosti je znatno ispod potrebnog za ekonomski opravdanu plovidbu. Na donjoj Savi ranijih godina nije bilo izraženih smetnji radi nedovoljne dubine. Već 2017. i 2018. godine i ovdje su bile prisutne ovakve smetnje na plićaku Gunja i na plićaku Tolisa. Ovo je uvjetovano iz dva razloga:

-  zapunjenost korita nanosom u zoni ušća Drine još od vremena poplava 2014. godine što za posljedicu ima uspor prema uzvodno i intenzivnije taloženje nanosa
-  prestanak intenzivne eksploatacije šljunka na rijeci Bosni u BiH kao i dionicama rijeke Save nizvodno ušća Bosne.

Od granice s Republikom Srbijom do Slavenskog Broda punim gazom od 200 cm bilo je moguće ploviti samo 47 % dana preko plićaka Jaruge - Novi Grad, a nešto više, 62 % dana preko plićaka Gunja. Rasterećenim gazom od 160 cm koji se može uzeti kao mjerilo za gaz putničkih brodova, to je neznatno više, 56 % na plićaku Jaruge - Novi Grad i 75 % na plićaku Gunja. Na dionici Save od Slavenskog Broda do Siska s gazom od 200 cm moguće je bilo ploviti 64 % dana, a s gazom od 160 cm 74 % dana. Na dionici od Siska do Jasenovca je potrebno sistematsko tehničko čišćenje svih kritičnih dionica - plićaka. Smanjene mogućnosti plovidbe između Slav. Broda i Jasenovca na plićacima Migalovci, Grlić, Davor i Dolina nisu bile ograničavajuće za plovidbu do Siska jer su ograničavajući bili plićaci od Jasenovca do Siska.<sup>6</sup>

Uzmemo li u obzir da je plovnost osnovni uvjet razvoja riječnih krstarenja na rijeci Savi, iz navedenog prikaza dana ograničenja plovidbe možemo zaključiti da za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja tzv. kruzinga, postoje značajne prepreke. Broj dana ograničenja plovidbe za gaz plovila od 160 cm na dionici Slavonki Šamac iznosio je 179 dana što je više od polovice godine. Ako uzmemo u obzir i činjenicu da je period ograničenja bio od lipnja do studenog kada je i vrhunac sezone krstarenja, jasno je da su projekti održavanja plovnosti na vodnim putovima RH od iznimne važnosti kako za teretni tako i za putnički promet.

---

<sup>6</sup> Izvješće o stanju plovnosti na međunarodnim dionicama vodnih putova u Republici Hrvatskoj u 2018. godini, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Agencija za vodne putove, Slavonki Brod, 2019.

## 6. Analiza razvojnih projekata




Za stvaranje preduvjeta razvoja riječnih krstarenja na rijeci Savi svakako su najbitnije aktivnosti na uređenju plovnog puta te osiguravanje nesmetanog odvijanja riječnog prometa tijekom cijele godine. Ovi projekti u nadležnosti su Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a zbog statusa rijeke Save kao pogranične rijeke zahtijevaju i prekograničnu suradnju što donekle otežava njihovo provođenje.

Gradnja pristanišne infrastrukture s druge strane, u nadležnosti je lučkih uprava. Na rijeci Savi lukama i pristaništima u granicama svoje nadležnosti, upravljaju dvije lučke uprave, Slavonski Brod i Sisak. Nadležnost Lučke uprave Slavonski Brod je upravljanje i razvoj luka i pristaništa na rijeci Savi od rkm 207- rkm 467 i uključuje provedbu svih razvojnih projekata luka i pristaništa u Brodsko-posavskoj i Vukovarsko-srijemskoj županiji.

### 6.1. Izgradnja putničkog pristaništa u Slavonskom Brodu

Trenutno najobimniji razvojni projekt vezan uz razvoj riječnih krstarenja na rijeci Savi je projekt izgradnje međunarodnog putničkog pristaništa u Slavonskom Brodu. Razvojem projekta upravlja Lučka uprava Slavonski Brod.

Ovaj projekt obuhvaća opsežnu projektnu dokumentaciju koja se sukladno propisima iz gradnje i unutarnje plovidbe dijeli na 3 cjeline:

-  Projektnu dokumentaciju infrastrukturnih elemenata na obali za ishođenje građevinske dozvole u skladu sa Zakonom o gradnji,
-  Projektnu dokumentaciju za plutajući objekt na vodi (teglenica i pristupni most) za ishođenje lokacijske dozvole sukladno Zakonu o plovidbi i lukama unutarnjih voda,
-  Projektno-tehničku dokumentaciju za plutajući objekt u svrhu nadzora gradnje i izdavanja potrebnih svjedodžbi Hrvatskog registra brodova sukladno Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe.

Buduća lokacija putničkog pristaništa nalazi se na lijevoj obali rijeke Save na rkm 370, u neposrednoj blizini centra grada Slavonskog Broda i povezana s centrom uređenim šetalištem. Do lokacije pristaništa postoji pristupna cesta, a neposredno uz pristanište nalazi se i parkiralište.

*Slika 6: Lokacija putničkog pristaništa*

*Izvor: Hidroing d.o.o.*



Građevinskim dijelom projekta predviđeno je uređenje obale obaloutvrdom gradskog tipa u koju će se ugraditi sustav konstrukcije za privezivanje pristana uz kojeg će pristajati putnički brodovi.

Glavnim građevinskim projektom obrađeno je sljedeće:

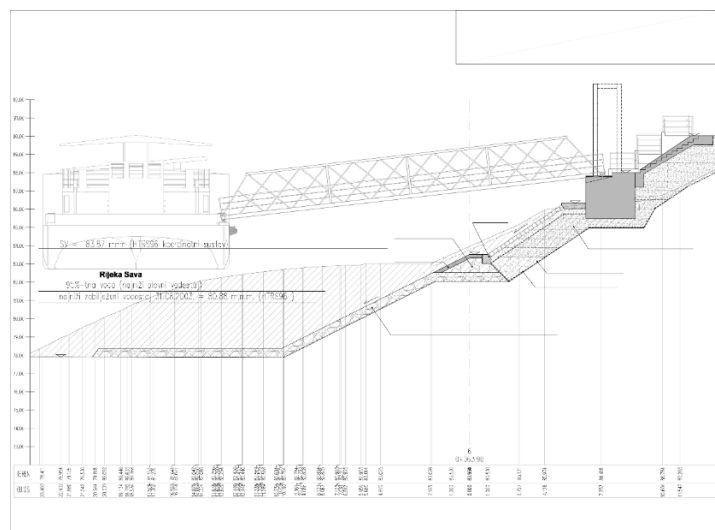
- ✚ Uređenje obale obaloutvrdom gradskog tipa na odabranoj lokaciji putničkog pristaništa u dužini koja osigurava smještaj sustava građevinskih konstrukcija za privezivanje plovila
- ✚ Sustav građevinskih konstrukcija za potrebe priveza plovila
  - armirano betonski temeljni blokovi bitvi (polera)
  - armirano betonski temeljni blokovi odupirača (šorpana)
  - armirano betonski blok oslonca pristupnog mosta
- ✚ Armirano betonsko pristupno stubište i rampa za invalide u pokosu obaloutvrde
- ✚ Armirano betonsko stubište i rampa za invalide preko obrambenog nasipa
- ✚ Gravitacijski cjevovod kao priključak na javnu odvodnju
- ✚ Tlačni cjevovod kao priključak na javnu vodoopskrbnu mrežu

Glavnim elektrotehničkim projektom obrađeni su i javna rasvjeta, priključak pristaništa na elektroenergetsku mrežu i priključak pristaništa na elektroničku komunikacijsku mrežu.

Iz slike poprečnog presjeka vidljiv je opseg infrastrukturnih elemenata budućeg putničkog pristaništa koji se, kako je prethodno opisano, dijeli na dvije cjeline:

- ✚ Obalni sustav priveznih elemenata
- ✚ Plutajući pristan (tegljenica) i pristupni most

Slika 7: Poprečni presjek pristaništa  
Izvor: Hidroing d.o.o.



Obalni sustav priveznih elemenata se sastoji od:

- ✚ temeljnih blokova za polere (bitve),
- ✚ temeljnih blokova za odstojnike (odupirače),
- ✚ oslonca za pristupni most, pristupnog stepeništa po pokosu obaloutvrde te
- ✚ rampe za invalide.

Plutajući pristan (tegljenica) je vezan čeličnom užadi za polere (bitve), a čeličnim odstojnicima (odupiračima-šorpanima) za temeljne blokove odstojnika. Za pristup na pristan osiguran je pristupni most. Pristan je vezan uz pomoć čelične užadi na četiri bitve na temeljnim blokovima ugrađenim u obaloutvrdu. Za osiguranje stalnog odstojanja od obale pristan je vezan uz pomoć dva odupirača za temeljne blokove ugrađene u obaloutvrdu, a siguran pristup na pristan osiguran je pristupnim

stepeništem i rampom za invalide te pristupnim mostom koji se oslanja jednom stranom na pristan, a drugom na oslonac ugrađen u obaloutvrdu.<sup>7</sup>

Tehničkim rješenjem zglobnih oslonaca pristupnog mosta na obaloutvrdu s jedne strane kao i na pristan s druge strane, omogućeno je gibanje pristupnog mosta zajedno s pristanom pri promjeni vodostaja rijeke Save. Ovim rješenjem biti će omogućeno korištenje putničkog pristaništa pri svim vodostajima koji podrazumijevaju sigurno uplovljenje.

Za potrebe izgradnje putničkog pristaništa Lučka uprava nabavila je jednu tanker teglenicu dužine 75 m i širine 10,2 m koju namjerava preurediti u moderno putničko pristanište sa svim pripadajućim sadržajima. Plutajući objekt imao bi dvostruku namjenu, prvu kao ponton za pristajanje putničkih plovila te siguran ukrcaj i iskrcaj putnika, a drugu kao turističko edukativni centar namijenjen ne samo putnicima u riječnim krstarenjima nego i domaćim posjetiteljima. Dakle osim ureda granične policije, carine, Lučke kapetanije, Lučke uprave i Turističke zajednice za potrebe obavljanja državnih i javnih službi, na objektu će biti opremljena učionica za održavanje cjelodnevne nastave, dvorana za poslovne sastanke te manji prostor za ugostiteljsku djelatnost.

Cijeli plutajući objekt bit će prilagođen i za zabavne sadržaje kao ljetna pozornica za koncerte, kazalište i kino. Plan Lučke uprave je da se dio teglenice u dijelu kormilarnice, preuredi u tzv. povijesno autentični muzejski postav života ljudi vezan uz rijeku Savu.



*Slika 8: Idejno rješenje budućeg pristaništa  
Izvor: Lučka uprava Slavonski Brod*

U trenutku pisanja ove Studije, Lučka uprava bila je pred ishodom građevinske dozvole kao i lokacijske dozvole, a plan je gradnju financirati iz prihvatljivih programa financiranja fondova Eu.

## 6.2. Uređenje kritične dionice plovidbe rijekom Savom „Jaruge – Novi Grad“

Rijeku Savu karakterizira promjena vodnog režima, što je uobičajena pojava kod svih prirodnih rijeka koje kroz svoju povijest erodiraju kopnene površine. Korita rijeka se usijecaju u teren i produbljuju se. U posljednjih 40 godina produbljivanje korita rijeke Save intenzivnije je radi pojačane eksploatacije šljunka i pijeska. Promjena vodnog režima očituje se značajnijim smanjenjem razine vode kod niskog i

---

<sup>7</sup> Glavni projekt uređenja obale za potrebe putničkog pristaništa na lijevoj obali rijeke Save u Slavanskom Brodu, Hidroing d.o.o. Osijek, 2020.

srednjeg vodostaja, posebno na mjestima gdje se nalaze prirodni geološki pragovi koji predstavljaju diskontinuitet uzdužnog pada. Na ovim mjestima je pojačano taloženje nanosa i stvaranje plićaka što predstavlja problem i s aspekta ugroženosti obala radi težnje proširivanja korita i s aspekta sigurnosti plovidbe radi smanjenja dubine za plovidbu. Pri visokim vodostajima rijeka ruši obalu i proširuje korito, što za posljedicu ima daljnje smanjivanje dubina. Osim toga, postoje i umjetne zapreke koje ometaju plovidbu kao što su nepovoljno postavljeni mostovi nedovoljnih visina i širina plovidbenog otvora. Brodovi mogu ploviti samo ograničen broj dana u godini ili moraju smanjivati gaz plovila što značajno umanjuje ekonomsku isplativost prijevoza roba vodnim putem i ugrožava sigurnost plovidbe.

Danas rijeka Sava nije dovoljno uređena za plovidbu. Najveći problem plovnosti su plićaci koji se pojavljuju pri niskom vodostaju i ne omogućavaju plovidbu punim gazom u dovoljnom broju dana u godini koji bi imao ekonomski opravdanost za korištenje plovnog puta, kao najisplativijeg vida transporta. Osim teretnog prometa, niti međunarodna riječna krstarenja zbog ograničenja u plovidbi nisu na zadovoljavajućoj razini.

Do sada, ograničenja i prekidi plovidbe bili su uzrokovani prvenstveno nedovoljnim dubinama. Nedovoljne širine plovnog puta, kao i ostali uvjeti su također bile prisutni kod niskih vodostaja, ali uzimajući u obzir intenzitet prometa nisu predstavljale značajnije ograničenje.

Kao međunarodni vodni put, Sava na cijelom toku ne udovoljava mjerilima plovnosti za europske vodne putove prema AGN ugovoru, jer bi trebao biti uređen tako da je osigurana sigurna plovidba za tipiska plovila IV klase kroz najmanje 240 dana godišnje. Dionica vodnog puta između Slavenskog Šamca i Oprisavaca razvrstana je kao vodni put III klase što je ispod mjerila plovnosti za kategorizaciju vodnog puta kao „međunarodni“. Unutar ove dionice je plićak „Jaruge-Novi Grad“ koji predstavlja najveće ograničenje za plovidbu na cijelom vodnom putu rijeke Save od ušća u Dunav uzvodno do Siska.

Kritična dionica rijeke Save „Jaruge- Novi Grad“ proteže se od Jaruga (rkm 320) do Novog Grada (rkm 329). Kritična dionica dio je međunarodnog dijela vodnog puta od Sl. Šamca (rkm 313+700) do Oprisavaca (rkm 338+200) i definirana je kao međunarodni vodni put III. klase.

Od granice s Republikom Srbijom do Slavenskog Broda zbog ograničenja na predmetnoj dionici „Jaruge- Novi Grad“, punim gazom od 200 cm moguće je ploviti u prosjeku samo 47 % dana godišnje. Rasterećenim gazom od 160 cm koji se može uzeti kao mjerilo za gaz putničkih brodova, to je neznatno više i iznosi 56% dana godišnje, što je znatno ispod mjerila AGN ugovora za plovne putove III klase.



Slika 9: Prikaz kritične dionice rijeke Save od rkm 320 do rkm 329 na ortofoto podlozi



Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nositelj je projekta s ciljem uređenja predmetne kritične dionice. U tijeku je izrada Studije utjecaja na okoliš i projektne dokumentacije, a glavni cilj projekta je izraditi studijsko-tehničku dokumentaciju prema kojoj se mogu osigurati tehnički uvjeti za osiguranje plovnosti rijeke Save u smislu osiguranja raspoloživih dubina za plovidbu, u odnosu na kretanje vodostaja tijekom godišnjeg razdoblja, a uzimajući u obzir propisane zahtjeve plovidbe.

Minimalni zahtjevi propisani su Europskim ugovorom o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN), prema kojem je pri modernizaciji plovnih putova, na rijekama s fluktuirajućim vodostajem (međunarodni vodni putovi), potrebno je osigurati karakterističan gaz kroz 240 dana odnosno 66 % dana godišnje.

## 7. Analiza potencijala razvoja riječnih krstarenja u destinaciji






Unatoč činjenici da Brodsko-posavskom županijom rijeka Sava protječe u duljini od 174,7 km, nautički turizam u smislu riječnih krstarenja nije dovoljno razvijen. Međunarodna riječna krstarenja rijekom Savom uvrštena su tek u 2 programa krstarenja kruzing kompanija i operatera i u rijeku Savu godišnje uplovi tek 2-3 riječna kruzera. Jedan od razloga svakako je ograničenje plovnosti rijekom Savom kao i nepostojanje pristanišne infrastrukture koja svojom veličinom i sadržajima odgovara zahtjevima ove vrste turizma. S druge strane, uvjeti plovnosti povoljni su za razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja u obliku izletničke plovidbe turističkim brodovima manjeg gaza. No niti ovakva vrsta nautičkog turizma nije trenutno zabilježena na području Županije, barem ne organizirana i u okvirima propisanim zakonom.

Ovo poglavlje obradit će turističku atrakcijsku osnovu Brodsko-posavske županije prilagođenu zahtjevima i potrebama posjetitelja u međunarodnim riječnim krstarenjima temeljenih na primjerima dobre prakse u okruženju. Isto tako identificirati će se aktivnosti i preduvjeti za razvoj izletničke plovidbe u programima jednodnevnih i višednevnih obilazaka Brodsko-posavske županije povezujući mjesta turističke atrakcijske osnove Županije riječnim putem.

### 7.1. Nautički turizam na unutarnjim vodnim putovima





Od ostalih oblika turizma nautički turizam razlikuje se po svojim specifičnim obilježjima s naglaskom na pronalaženje kompromisa između potrebe za infrastrukturnim projektima koji će pratiti razvoj ove vrste turizma i s druge strane potrebe za očuvanjem okoliša u koji se svakako zadire razvojem nautičke infrastrukture. Na rijekama i jezerima nautički turizam se javlja ukoliko morfološka konfiguracija i atraktivnosti to omogućuju. Javlja se u vidu kajakinga, raftinga, jedrenja, veslanja i sl. Veći jezerski prostori, osim prirodne i morfološke atraktivnosti nude brojne rekreacijsko nautičke, sportsko – manifestacijske sadržaje (jedriličarske regate, trke športskih čamaca, kružna putovanja, plovidbe različitih sadržaja) i sl.

Nautički turizam je vrsta turizma u kojoj su plovidba i s njim povezani doživljaji glavni motiv putovanja, a plovilo pretežno mjesto turističkog boravka. Postoje dvije osnovne vrste plovila koja omogućuju takav boravak, brodice i jahte na kojima je moguć višednevni boravak posade/putnika i brodovi hoteli (kruzeri)<sup>8</sup>. 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 i dolaze u različitim vrstama i namjenama:

-  turistički brod,
-  jahta,
-  jedrilica,
-  gliser,
-  čamac i ostala plovila.

<sup>8</sup> Marušić, Z. i Horak, S.: Perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu, HAZU, Zagreb, 2018.

Kako je navedeno u Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma, u Hrvatskoj se nautički turizam danas odvija u okviru sljedećih podvrsta (proizvoda):




-  plovidba na vlastitim ili unajmljenim brodicama i jahtama (jahting turizam ili jahtarenje)
-  krstarenja morem na brodovima
-  krstarenja morem na malim, srednjim i velikim brodovima pod stranom zastavom te
-  krstarenja rijekama brodovima pod stranim zastavama<sup>9</sup>

Turistički brod/turističko plovilo je posebno građen ili preuređen putnički brod namijenjen za turističke izlete ili krstarenja koji turistima može dodatno pružati i usluge smještaja, prehrane, pića i sve druge usluge vezane za putovanje i boravak na brodu. Veličina ovih brodova ovisi o njihovoj namjeni i području plovidbe pa tako na tržištu postoje veliki brodovi namijenjeni višednevnim kružnim krstarenjima s kapacitetom nekoliko tisuća kreveta do manjih turističkih brodova namijenjenih kraćim relacijama i smještaju manjeg broja putnika. Takve velike putničke brodove u praksi vidimo u proizvodu međunarodnih riječnih krstarenja uobičajenog naziva kruzeri. Iako se međunarodna plovidba može odvijati i na manjim vlastitim ili unajmljenim izletničkim plovilima, do sada osim nekoliko sporadičnih slučajeva na rijeci Dravi kod nas nije zabilježena. Primjeri dobre prakse razvoja jednodnevnih izletničkih krstarenja manjim turističkim brodovima dani su u nastavku poglavlja.

## 7.2. Analiza potencijala razvoja višednevnih međunarodnih riječnih krstarenja

Polazeći od pretpostavke da su riječna krstarenja na Dunavu i Dravi na visokom stupnju razvoja i da godišnje Vukovarsko-srijemsku i Osječko-baranjsku županiju riječnim putem posjeti preko 60 000 gostiju, identifikacija turističke osnove za oblikovanje itinerera na području Brodsko-posavske županije temeljit će se na saznanjima o socio-demografskoj strukturi putnika, ocjeni zadovoljstva boravkom u destinaciji kao i na infrastrukturnim uvjetima i kapacitetima pojedinih turističkih atrakcija.

Odabir mjesta pristajanja u programima riječnih krstarenja ovisi isključivo o riječnoj kompaniji odnosno touroperatoru, a osnovne pretpostavke razvoja višednevnih međunarodnih riječnih krstarenja su:

-  uređen plovni put
-  uređena pristanišna infrastruktura
-  turistička atraktivnost destinacije

Plovnost rijeke Save kao i analiza pristanišne infrastrukture dane su u drugim poglavljima ove Studije, stoga će se u nastavku obraditi turistička atrakcijska osnova Brodsko-posavske županije kroz analizu potencijala razvoja međunarodnih riječnih krstarenja.

Prije svega važno je napomenuti da je turistička atrakcijska osnova Županije jako dobro definirana u već nekoliko prethodno izrađenih dokumenata, a ova Studija analizirati će samo onu koja se uklapa u motive dolaska posjetitelja u riječnim krstarenjima.

Riječna krstarenja nisu jedan od oblika turizma u kojem će putnik uživati u izoliranosti, miru i tišini. Na putovanju se 50% vremena provodi na brodu, zajedno s ostalim gostima s ciljem međusobnog druženja

---

<sup>9</sup> Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Institut za turizam, Zagreb, 2015




i socijalizacije. I izleti u destinaciji, bilo da su uključeni u osnovni itinerer ili opcionalni izlet, vođeni su u grupama. Upravo izleti u destinaciji, nakon odabira regije i rijeke kojom se želi krstariti, presudni su u odabiru programa putovanja. Izleti u destinaciji ključni su faktor i u ukupnom zadovoljstvu putnika, uz uslugu na samom brodu. Programi u destinaciji se često ponavljaju i ne trpe velike i česte izmjene od strane kruzing kompanija, stoga u startu trebaju objediniti najbolje i prilagoditi se željama kruzing kompanija i touroperatora. Oni mogu biti tematski i vezani uz hranu, vino, sport, kulturu i povijest i slično kako je prikazano u nastavku, no isto tako praksa je provođenja istog programa u destinaciji bez obzira na temu programa krstarenja.

<i>Naziv programa krstarenja</i>	<i>Kompanija</i>	<i>Tema programa</i>
<i>Gems of Southeast Europe</i>	AmaWaterways	Srednjovjekovni gradovi, vojne utvrde, veliki gradovi, prirodne ljepote
<i>Passage to Eastern Europe</i>	Viking	Istočna Europa i priča o životu pod režimom komunizma
<i>Danube Gourmet</i>	A-Rosa	Lokalna kuhinja, autohtona vina i obilazak vinskih podruma

Većina programa usmjerena je na obilazak što većeg broja država ili glavnih gradova te su uglavnom kako je prethodno opisano, povezani uz neku zajedničku temu ili regionalno obilježje rute krstarenja (često se u programima međunarodnih riječnih krstarenja na našem području u nazivu koristi „Balkan“). Program riječnog krstarenja uključuje cjelokupni aranžman putovanja, od prijevoza do luke ukrcaja, hotelskog smještaja prije isplovljavanja, *all inclusive* usluge na brodu kao i svih izleta u destinaciji. Razlog je to što ovaj oblik turizma zauzima mjesto cjenovno skupljih turističkih proizvoda, a gost za takvu cijenu očekuje kvalitetnu uslugu i program.

### 7.2.1. Programi u destinaciji

Da bi ponuda programa u destinaciji bila prihvatljiva za uključivanje u itinerere riječnih krstarenja, ona se prije svega mora prilagoditi određenim preduvjetima. Prvi su vezani uz vrijeme boravka u destinaciji koje uključuje:

-  vrijeme potrebno za ukrcaj i iskrcaj putnika
-  vrijeme odrađivanja procedura vezanih uz reviziju
-  vrijeme trajanja izleta u destinaciji

Međunarodna riječna krstarenja organizirana su na način da je kruzer u plovidbi između dvije „luke pristajanja“ najčešće u noćnim satima kako bi putnici imali što više vremena za obilazak destinacije. Kruzer uplovljava najčešće u ranim jutarnjim satima kada se nakon doručka kreće u obilazak prema unaprijed planiranom programu. Za to vrijeme na kruzeru se obavljaju pripreme za nastavak plovidbe

poput opskrbe namirnicama, gorivom i vodom, odvoz smeća i slično. Prije izlaska putnika na kopno, službe revizije koju čine pogranična policija, lučka kapetanija i carina, obavljaju zakonom propisani postupak pregleda putnih isprava. Obzirom da se vrijeme obavljanja revizije ubraja u vrijeme provedeno u obilasku destinacije, od velike je važnosti da se ova procedura obavi u što kraćem vremenskom roku kako bi putnici imali više vremena za program obilaska. Putnici ne mogu napuštati brod prije obavljene revizije. Ova procedura će zahtijevati dobru koordinaciju službi revizije, Carina, MUP i Lučka kapetanija, kako bi vrijeme provjere putnih isprava bilo što kraće. U praksi riječnih krstarenja na Dunavu i Dravi, brodski agent angažiran od strane kruzing kompanije ili touroperatora, dostavlja popis putnika službama revizije prije samog uplovljavanja kruzera te se tako skraćuje vrijeme revizije.

Vrijeme trajanja izleta u destinaciji prije svega ovisi o ponudi i vremenski dobro isplaniranom programu s jedne strane, ali i planu plovidbe s druge strane, odnosno činjenici da se u jednom danu često obilaze dvije destinacije ili čak države. Primjer takvih programa nalazimo na Dunavu gdje itinerer u istom danu uključuje pristajanje u jednom od pristaništa u Hrvatskoj (Osijek/Vukovar) i pristajanje u Novom Sadu u popodnevnim satima i obrnuto na uzvodnoj plovidbi. Programi u destinaciji dijele se na kraće u trajanju od 2-4 sata ili duže u trajanju od 4-6 sati. U to vrijeme uključen je odlazak putnika do mjesta obilaska ako se radi o udaljenijoj lokaciji, obilazak i povratak na kruzer. Dakle, vremenski zadani okvir prva je pretpostavka za osmišljavanje programa u destinaciji.

Druga pretpostavka za planiranje programa u destinaciji je vrijeme vožnje od mjesta iskrcaja, odnosno putničkog pristaništa, do lokacije obilaska kao i vremena provedenog u povratku. Zbog činjenice da boravak putnika na kopnu traje relativno kratko i prakse da vožnja do turističkih atrakcija u okolici pristaništa traje max 45 min, program u destinaciji treba planirati s obilascima lokacija udaljenih od budućeg putničkog pristaništa Slavonski Brod do 45 min vožnje autobusom.

Sljedeća pretpostavka je broj putnika na riječnom krstarenju. Kapacitet riječnih kruzera je od 100 putnika na manjim riječnim kruzerima poput Vikora Hugo do 190 putnika na novijim riječnim kruzerima poput prošle godine puštenog u plovidbu broda Ama Magna. Za potrebe ove analize uzet će se pretpostavka prosječnog broja putnika na riječnim krstarenjima od 145. Većina putnika uključena je u program obilaska destinacije, svega 10% ostaje na kruzerau ili samostalno obilazi mjesto iskrcaja. Dakle u programu obilaska destinacije mogu biti uključene samo turističke atrakcije s mogućnosti prihvata 145 posjetitelja, istovremeno ili podijeljeni u najviše dvije grupe zbog vremenskog ograničenja.

Putnici za obilazak destinacije i udaljenijih lokacija koriste autobusni prijevoz. Stoga je parkiralište za min 4 autobusa u blizini putničkog pristaništa jedan od preduvjeta gradnje putničkog pristaništa, ali isto tako i odabira mjesta obilaska obzirom da sve lokacije moraju biti dostupne autobusom i imati osiguran parking.

Prilikom odabira glavnih turističkih atrakcija za osmišljavanje programa u destinaciji, osim okvira vremena boravka putnika, kapaciteta i prometne dostupnosti te prethodno opisane socio-demografske strukture putnika, preduvjet za sastavljanje programa su svakako tema putovanja i interesi putnika na međunarodnim riječnim krstarenjima te trendovi u međunarodnim riječnim krstarenjima.

**Preduvjeti izbora programa u destinaciji**

<b>Vrijeme boravka u destinaciji</b>	Iskrcaj/ukrcaj putnika	
	Procedura revizije	
	Trajanje izleta	4-6 sati
<b>Kapacitet turističke atrakcije</b>	Prosječan broj putnika	145 putnika
<b>Dostupnost turističke atrakcije</b>	Udaljenost	do 45 min
	Parking za autobuse	4 autobusa
<b>Odabir turističke atrakcije</b>	Tema putovanja	Povijesno-kulturna baština
	Interesi putnika	Eno-gastro ponuda
	Trendovi u riječnim krstarenjima	Iskustvo i doživljaj destinacije kroz aktivno sudjelovanje

### 7.2.2. Turistička atrakcijska osnova

Turističku atrakcijsku osnovu u pravilu čine zaštićena kulturno-povijesna baština, kultura života i rada, znamenite osobe i povijesni događaji, manifestacije te kulturne i vjerske ustanove. U međunarodnim riječnim krstarenjima turistička atrakcijska osnova treba biti vrednovana sa stajališta:

- ✚ percepcije Slavonije i Hrvatske
- ✚ ciljanog tržišta i interesa putnika u riječnim krstarenjima
- ✚ trendova u riječnim krstarenjima.

Percepcija gostiju je Hrvatska kao regija dobre hrane, očuvanih običaja, prirodnih ljepota te gostoljubiva, vesela destinacija puna boja. Istočna kontinentalna Hrvatska prepoznata je kao prostor malih gradova, ruralnih naselja i pitomog krajolika, mirna i tiha destinacija čistih emocija.<sup>10</sup> Pri sastavljanju programa u destinaciji putnici u riječnim krstarenjima trebaju doživjeti iskustvo dobrodošlice, tradicije i izvornosti kroz autentične okuse i običaje. Kako je prethodno opisano vrlo često programi riječnih krstarenja vezani su uz određenu temu poput eno-gastro ponude ili obilaska malih srednjovjekovnih gradova.

Obzirom na strukturu putnika u međunarodnim riječnim krstarenjima prema zemlji porijekla opisanu u prethodnom poglavlju Studije, ciljano tržište su putnici iz dalekih tržišta i zemalja u okruženju. Najveći udio u međunarodnim riječnim krstarenjima zauzimaju gosti iz Sjedinjenih Američkih Država, zatim Njemačke i Velike Britanije koji čine gotovo 70% udjela u ukupnom broju putnika na riječnim krstarenjima. Sa stajališta motiva njihovog putovanja i interesa možemo ih grupirati kako je prikazano u nastavku.

<sup>10</sup> Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2020.

<i>Grupa</i>	<i>Opis motiva putovanja</i>
<i>Gosti motivirani kulturnom baštinom</i>	Kulturna baština neizostavni je dio turističkih doživljaja, a danas je na turističkom tržištu sve veći broj turista koji putuju prvenstveno motivirani kulturnim doživljajima. Ovi turisti cijene inovativnu i interaktivnu prezentaciju proizvoda kulturnog turizma, mogućnost sudjelovanja i učenja. Najčešće putuju tijekom proljetnih i jesenskih mjeseci, ostvaruju višu potrošnju na putovanju i cijene očuvanost destinacija.
<i>Eno-gastro turisti</i>	Gastronomska i vinska ponuda integralni je dio cjelokupnog turističkog iskustva, a danas sve više raste segment gostiju koje ta ponuda i primarno motivira. Eno-gastro turiste karakterizira zanimanje za lokalnu kuhinju, želja za uranjanjem u kulturu života i rada kroz hranu i vino. Vole obilaziti restorane, uživati u hrani i vinima, ali i posjećivati tržnice, sudjelovati na tečajevima kuhanja lokalnih jela, gastronomskim i vinskim manifestacijama. Znanja o hrani i vinima za njih predstavlja važan aspekt kulture života.
<i>Eko-turisti</i>	Riječ je o turistima koji su ekološki maksimalno osviješteni, pri čemu vole posjećivati osobito zaštićena i/ili ruralna područja te se baviti zabavnim, edukativnim i/ili rekreativnim aktivnostima koje ne ugrožavaju prirodu. To su primjerice, promatranje ptica, hodanje u prirodi, učenje o zaštićenim područjima i slično.
<i>Sportski rekreativci</i>	Ova skupina gostiju samo je djelomično zastupljena u riječnim krstarenjima obzirom na prosječnu dob putnika, no svakako ju treba uvrstiti u motive putovanja obzirom da trendovi u riječnim krstarenjima govore o sve aktivnijim programima riječnih krstarenja koji se prvenstveno odnose na cikloturizma i ostale aktivnosti u prirodi poput jahanja, kajakinga i sl.




Trendovi u međunarodnim riječnim krstarenjima imaju neke svoje specifičnosti u odnosu na opće tržišne trendove, prvenstveno su vezani uz socio-demografsku strukturu putnika, a zatim motiv putovanja. U nastavku je pregled trendova u proizvodu riječnih krstarenja u svijetu uz napomenu da Hrvatska kao kruzing destinacija još nije doživjela promjene u programima u destinaciji uzrokovane širenjem navedenih trendova.



<i>Trendovi u riječnim krstarenjima</i>	<i>Opis</i>
<b><i>Aktivni boravak u destinaciji</i></b>	Kruzing kompanije nude novi paket usluga za one korisnike koji tijekom svog putovanja žele ostati aktivni. U svojoj ponudi riječni kruzeri često imaju osigurane vlastite bicikle koje putnici mogu koristiti u obilasku destinacije ili u destinaciji imaju organizirane biciklističke vođene ture. S ciljem aktivnijeg riječnog krstarenja putnici u programima imaju aktivnosti brzog hodanja, trčanja, penjanja ili vožnju kajacima u destinaciji.
<b><i>Obiteljska putovanja</i></b>	Ovakva obiteljska putovanja već se odvijaju u Portugalu, Italiji i Španjolskoj s CroisiEurope pod nazivom „Family club“ krstarenja, na Rajni i Seini s kompanijom TAUCK koja nudi tečajeve kuhanja i potragu za blagom, a avantura i aktivno putovanje glavna je razlika od klasičnog riječnog krstarenja.
<b><i>Putovanja za mlade</i></b>	Ova kategorija putnika popularno nazvana “milenials“ obuhvaća mlade od 25-30 godina i novi je iskorak u ponudi riječnih krstarenja. Kompanije u svojim programima često ovoj kategoriji putnika nude tematska putovanja poput obilazaka pivnica i klubova, a na samom brodu nalaze se tihi disko klubovi. Putovanje je puno ležernije i opuštenije, bez točno određenih vremena obroka kao i obveznog objedovanja u restoranu.
<b><i>Vlastito iskustvo u destinaciji</i></b>	Iznimno popularno u riječnim krstarenjima je vlastito iskustvo u destinaciji koje zadnjih godina nailazi na veću potražnju od strane putnika. Doživljaj lokalne kulture i tradicije kroz tečajeve kuhanja u vlastitim domaćinstvima, tečajeve ručnog rada ili slikanja sve do sudjelovanja u hortikulturi i lokalnoj industriji (branje grožđa, kuhanje rakije, pletenje i sl.) proizvodi su koji su sve zastupljeniji u obilasku destinacije.
<b><i>Tematska riječna krstarenja</i></b>	S tendencijom diverzifikacije svog proizvoda kompanije u svojim programima uvode tematska putovanja. Bilo da putnici biraju između šetnje tulipanima, obilazaka vinskih podruma, igranja golfa, posjeta koncertima, muzejima, njihov boravak na kruzeru u jednakoj mjeri je usmjeren na vrhunsku uslugu. Razlika od uobičajenih programa što u svojim rutama putovanja kompanije objedinjavaju destinacije koje su tematski povezane.

Iz navedene analize kao i tržišne spremnosti turističke atrakcijske osnove Brodsko-posavske županije<sup>11</sup>, primarna turistička atrakcijska Brodsko-posavske županije u turističkom proizvodu međunarodnih riječnih krstarenja može se definirati kako je prikazano u nastavku.

<sup>11</sup> Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2020.

<i>Vrsta turističke atrakcije</i>	<i>Naziv primarne atrakcije</i>
<i>Prirodne atrakcije</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Rijeka Sava</li> <li> Dilj gora</li> <li> Stupničko vinogorje</li> </ul>
<i>Kulturno-povijesne atrakcije</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Tvrđava u Slavanskom Brodu s muzejom tambure i galerijom Ružić</li> <li> Franjevački samostan s crkvom sv. Trojstva u Slavanskom Brodu</li> <li> Povijesna jezgra Slavanskog Broda</li> <li> Franjevački samostan u Cerniku</li> <li> Dvorac obitelji Kulmer u Cerniku</li> <li> Eko-etno selo Stara Kapela</li> <li> Eko-etno imanje Paljevine</li> <li> Eko-etno imanje Kuća dida Tunje</li> <li> Seosko domaćinstvo Opođe</li> <li> Salaš Savus</li> </ul>
<i>Ostala turistička infrastruktura</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Šetalište uz Savu u Slavanskom Brodu</li> <li> Savska biciklistička ruta</li> <li> Ranč Ramarin</li> <li> Ergela „Olanović“ Poljanci</li> </ul>
<i>Manifestacije</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Berbe grožđa</li> <li> Ribarske večeri</li> <li> Folklorne manifestacije</li> </ul>

Kao primarne turističke atrakcije navedene su one koje se uklapaju u kriterije motiva dolaska putnika u međunarodnim riječnim krstarenjima, spremnosti turističke atrakcije, prometnoj dostupnosti i udaljenosti od lokacije međunarodnog putničkog pristaništa u Slavanskom Brodu.

Sami programi u destinaciji – itinereri biti će u organizaciji turističke agencije koja će se prvenstveno voditi interesima i željama kruzing kompanije i touroperatora te planiranom cijenom izleta u destinaciji koja u prosjeku iznosi 50€ po putniku i u nju su uključeni prijevoz, ulaznice, vođenje obilaska kao i eventualna eno-gastro ponuda. U nastavku su dva primjera itinerera u destinaciji sa zajedničkom polaznom točkom obilaska Slavonski Brod te obilazak zapadnog odnosno istočnog dijela Županije. Oba prijedloga itinerera obuhvatila su sve u ovom poglavlju analizirane pretpostavke odabira primarne turističke atrakcijske osnove destinacije u programima riječnih krstarenja.

<i>Naziv programa</i>	<i>„A Journey Between Central Europe and the Balkans“</i>
<i>Kompanija</i>	Croisi Europe Cruises
<i>Pristanište</i>	Slavonski Brod

<b>Motiv putovanja</b>	Kulturna baština Eno-gastro
<b>Turistička atrakcijska osnova</b>	<p><b>Prirodne atrakcije</b> Rijeka Sava Dilj gora Stupničko vinogorje</p> <hr/> <p><b>Kulturno-povijesne atrakcije</b> Tvrđava „Brod“ s muzejom tambure i galerijom Ružić Franjevački samostan s crkvom sv. Trojstva Franjevački samostan u Cerniku Dvorac obitelji Kulmer Povijesna jezgra Slavenskog Broda</p> <hr/> <p><b>Turistička infrastruktura</b> Šetalište uz Savu u Slavenskom Brodu Eko-etno selo Stara Kapela Seosko domaćinstvo Opođe Stupnički dvori</p>
<b>Opis programa</b>	Iskrcaj putnika u Slavenskom Brodu, šetnja uz rijeku Savu do Franjevačkog samostana, nastavak šetnje kroz staru gradsku jezgru do tvrđave „Brod“ uz obilazak muzeja tambure i galerije Ružić, odlazak autobusima prema zapadnom dijelu Županije, obilazak Franjevačkog samostana u Cerniku i dvorca obitelji Kulmer, predstavljanje tradicije i stila života kroz radionice izrade domaćih rukotvorina, običaje, eno-gastro ponudu u jednom od eko-etno gospodarstava i domaćinstava u zapadnom dijelu Županije: Eko-etno selo Stara Kapela, Seosko domaćinstvo Opođe, Stupnički dvori
<b>Naziv programa</b>	<b>„A Journey Between Central Europe and the Balkans“</b>
<b>Kompanija</b>	Croisi Europe Cruises
<b>Pristanište</b>	Slavenski Brod
<b>Motiv putovanja</b>	Kulturna baština Eno-gastro Aktivni turizam
<b>Turistička atrakcijska osnova</b>	<p><b>Prirodne atrakcije</b> Rijeka Sava</p> <hr/> <p><b>Kulturno-povijesne atrakcije</b> Tvrđava „Brod“ s muzejom tambure i galerijom Ružić Franjevački samostan s crkvom sv. Trojstva Povijesna jezgra Slavenskog Broda</p>

**Turistička infrastruktura**

Šetalište uz Savu u Slavonskom Brodu

Eko-etno imanje Kuća dida Tunje

Salaš Savus

Ranč Ramarin/Ergela „Olanović“ Poljanci

**Opis programa**

Iskrcaj putnika u Slavonskom Brodu, šetnja uz rijeku Savu do Franjevačkog samostana, nastavak šetnje kroz staru gradsku jezgru do tvrđave „Brod“ uz obilazak muzeja tambure i galerije Ružić, odlazak autobusima do ranča Ramarin ili na ergelu „Olanović“ u Poljancima, jahanje i vožnja zapregama, nastavak izleta i predstavljanje tradicije i stila života kroz radionice izrade domaćih rukotvorina, običaje, eno-gastro ponudu na jednom od ugostiteljskih tradicijskih objekata u istočnom dijelu Županije: Eko-etno imanje Kuća dida Tunje, Salaš Savus.

### 7.3. Analiza potencijala razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja

Rijeka Sava glavna je prirodna odrednica Županije kako za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja tako i za razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja, obzirom da u Županiji nema značajnijih rijeka pogodnih za plovidbu. Uz Savu značajnije rijeke su Orjava u središnjem dijelu Županije i duga 89 kilometara te Berava na istoku duga 66 kilometara. Preko odvojka Lonje Veliki Strug na zapadu, Županija zadire u Park prirode Lonjsko polje. U Brodsko-posavskoj županiji također nema niti prirodnih jezera, a od umjetnih jezera najvažnija su jezero Petnja kod Sabinja, jezera Ljeskove Vode i jezero Orašje pokraj Cernika. Niti na jednoj rijeci i jezeru u Županiji nije razvijena turistička plovidba.

U novije vrijeme, turistički brodovi manjih kapaciteta namijenjeni izletničkoj plovidbi mogu se pronaći i na rijekama i jezerima na širem području RH, od Iloka do Gorskog kotara. Kapacitet ovih plovila je oko 60 mjesta te služe u svrhu prijevoza putnika s ciljem turističke razonode. Ponuda izletničke plovidbe prethodnih je godina bila uobičajena samo unutar nacionalnih parkova i parkova prirode, no interes posjetitelja u destinacijama smještenim uz rijeke doveo je do razvoja ove vrste plovidbe i na rijekama. Ova vrsta turističkih brodova često se u praksi dolazi u obliku tzv. riječnih katamarana.

#### 7.3.1. Primjeri dobre prakse

S ciljem analize potencijala razvoja novog turističkog proizvoda vezanog uz korištenje rijeke Save kao plovnog puta i resursa za razvoj riječnog turizma, u nastavku će se dati primjeri dobre prakse iz okruženja gdje je izletnička plovidba u manjoj ili većoj mjeri dobro organizirana. Primjere organizirane turističke plovidbe posljednjih nekoliko godina nalazimo na području Vukovarsko-srijemske županije, u Vukovaru i Iloku na Dunavu i u općini Nijemci na Bosutu. Na rijeci Dravi za sada nema većeg turističkog ili izletničkog broda osim glisera za 7 osoba, dok na rijeci Savi primjere dobre prakse imamo u PP Lonjsko polje. Obzirom na njegovu cjelovitost i financiranje iz sredstava Eu, opisan je i projekt izletničke plovidbe rijekom Kupom.

U Vukovaru na lokaciji Otok sportova uređeno je i otvoreno pristanište za potrebe pristajanja manjih plovila u turističkoj, panoramskoj vožnji/izletničkoj plovidbi. Pristanište je izgrađeno s ciljem priveza plovila manjih dimenzija od riječnih kruzera, a koja nisu mogla pristajati na postojeće putničko pristanište za riječne kruzere zbog razlike u visini palube. Pristanište je opremljeno pontonom i pristupnim mostom za siguran ukrcaj i iskrcaj putnika i polazišna je točka za panoramske vožnje Dunavom. Pristanište trenutno koristi za godišnji vez plovilo Vukovar Waterbus temeljem Odobrenja za vez izdanog od Lučke uprave Vukovar, upravitelja pristaništa. Pristanište je javnog karaktera te je predviđeno za ukrcaj i iskrcaj putnika i s drugih plovila na zahtjev i uz prethodnu najavu Lučkoj upravi Vukovar.

Ovo plovilo posebno je projektirano i izgrađeno u svrhu razvoja nautičkog turizma i jednodnevne izletničke plovidbe kapaciteta 60 putnika. Elektro – turistički panoramski riječni brod u potpunosti je u funkciji ekološki održivog turizma i plovi tijekom cijele godine. Koncipiran je kao višenamjenski prostor; kao salon ili kao izložbeni prostor u kome se odvijaju umjetničke instalacije i postave kulturno turističkog sadržaja. Glavne turističke aktivnosti koje pruža su redovna plovidba Dunavom, plovidbeni sastanak, noćna plovidba, plovidbena zabava, eno-gastro plovidba, a u ponudi su i različite tematske rute.



Slika 10: Vukovar Waterbus  
Izvor: [www.vukovarwaterbus.hr](http://www.vukovarwaterbus.hr)

Uz samo međunarodno putničko pristanište u lloku smješteno je i putničko pristanište za vlastite potrebe malog obiteljskog hotela "Dunav" koji uz svoje osnovne usluge pružaju mogućnost plovidbe Dunavom turističkim brodom "Danubius". U ponudi nema redovitog reda vožnje nego prema najavi, a moguća je plovidba oko 30-ak putnika smještenih u komforno opremljenoj unutrašnjosti broda uz mogućnost konzumacije jela i pića tijekom plovidbe.



Slika 11: Danubius  
Izvor: [www.hoteldunavilok.hr](http://www.hoteldunavilok.hr)

U Općini Nijemci u organizaciji Turističke zajednice moguća je plovidba na turističkom brodu Sveta Katarina. Brod Sveta Katarina plovi na rijekama Spačva i Bosut i otvara mogućnost riječnog avanturizma, promatranja ptica, životinja i biljnih vrsta. U ljetnim mjesecima brod plovi po redovnom redu plovidbe, a ostale mjesece plovi po najavi. Kapacitet broda je 30 putnika, a ukrcaj i iskrcaj putnika vrši se u centru Općine Nijemci na lokaciji koja za sada nije otvorena i razvrstana kao putničko pristanište sukladno propisima unutarnje plovidbe.



Slika 12: Sveta Katarina  
Izvor: [www.tz-opcinanijemci.hr](http://www.tz-opcinanijemci.hr)

---

Na rijeci Dravi u Osječko-baranjskoj županiji nema organizirane izletničke plovidbe u ovakvom obliku. Jedina konceptijski slična turistička plovidba odvija se u Parku prirode Kopački rit, ali samo u granicama plovnosti jezera Sakadaš. Na rijeci Dravi od 2019. godine može se koristiti usluga u vidu jednodnevnih rekreativno – edukacijskih izleta manjim plovilom do 6 putnika koji u ponudi ima polusatne i jednosatne ture Dravom u gradu i okolici kao i poludnevne i dnevne izlete uz zaustavljanja na dravskim sprudovima i uvalama. Ovo plovilo osim nedostatka kapaciteta im i problem mjesta ukrcaja/iskrcaja putnika jer na Dravi za sada ne postoji uređeno i otvoreno pristanište za razvoj ovakve vrste plovidbe.

Lučka uprava Osijek trenutno je u fazi izgradnje putničkog pristaništa na rijeci Dravi, a koje će biti izvedeno na način da omogućuje privez i ukrcaj/iskrcaj putnika kako s velikih međunarodnih kruczera tako i s manjih izletničkih plovila.

Na području Brodsko-posavske županije jedini do sada zabilježeni oblik izletničke plovidbe rijekom Savom nalazio se na području Općine Oriovac u mjestu Živike. Plovilo „Graničarka“ registrirano kao čamac za gospodarske namjene za prijevoz putnika u vlasništvu je Turističkog obiteljskog gospodarstva Kereković, no istome u 2020. godini nije produžena potrebna isprava (svjedodžba) za plovidbu Hrvatskog Registra Brodova<sup>12</sup>. Također, mjesto ukrcaja i iskrcaja putnika nije bilo opremljeno potrebnom pristanišnom infrastrukturom sukladno propisima iz oblasti unutarnje plovidbe.

Na rijeci Kupi nalazimo projekt koji je spojio povijest i tradiciju s novim oblicima razvoja nautičkog turizma. Izletnička plovidba moguća je s lokacije u selu Brođani gdje se na vezu nalazi Žitna lađa Zora – povijesni brod kakav je u 18. stoljeću plovio rijekom Kupom i prevezio žito. Vrijednost gradnje broda iznosila je 2,5 mil kn, a financiran je sredstvima iz Eu kroz program prekogranične suradnje Hrvatska - BiH. Cijelu ovu priču je počeo financirati Grad Karlovac i Ministarstvo turizma još 2009. godine kada je izrađena projektna dokumentacija. Potom je najveći dio projekta, ali i drugih aktivnosti financiran kroz

---

<sup>12</sup> Izvor podatka Hrvatski Registar Brodova



program prekogranične suradnje Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Dodatno sufinanciranje osigurale su Sisačko – moslavačka, Zagrebačka i Karlovačka županija te Grad Karlovac.

Ovaj drveni izletnički brod je 25 metara duljine i 4 metra širine s gazom od 57 cm, ima toalet i natkriven je u potpunosti. Do samog mjesta ukrcanja ima pristupna cesta kao i uređen parking za autobuse.

Jedinstveni pogled na prirodu s drvenog riječnog broda moguć je za 60 putnika koji će osim povijениh priča o lađi i bogatstvima biljnog i životinjskog svijeta Kupe, uživati i u ponudi domaćih proizvoda lokalnih OPG-ova. Redovna plovidba po redu vožnje organizirana je svake subote i nedjelje od 11h i po dogovoru za veće grupe.



Slika 15: Žitna lađa-Zora  
Izvor: [www.visitkarlovac.hr](http://www.visitkarlovac.hr)

Na rijeci Savi primjer turističko-izletničke plovidbe nalazimo u Parku prirode Lonjsko polje koji je u jesen 2015. godine u ponudi za izletničke vožnje i krstarenje rijekom Savom uveo turistički brod "Katarina Jedan". Brodom se plovi do ušća Une u Savu pokraj Jasenovca, kao i Krapja, a kapacitet putnika je 70 osoba. Na velikoj palubi moguće je provođenje edukativnih, promotivnih i zabavnih sadržaja uz gastronomsku ponudu, najčešće prilikom održavanja nekih manifestacija i vožnje većih grupa. Ovaj turistički brod nalazi se na vezu u pristaništu Jasenovac, a vožnje su moguće prema unaprijed dogovorenoj najavi.



Slika 13: Katarina Jedan  
Izvor: [www.pp-lonjsko-polje.hr](http://www.pp-lonjsko-polje.hr)



Do Lonjskog od nedavno se može i brodom Juran i Sofija koji ima novi vizualni identitet, s prepoznatljivim bojama Lonjskog polja. Juran i Sofija nakon remonta, vlasnik Grad Sisak dao je na upravljanje Parku prirode Lonjsko polje. Prije kompletnog remonta, brod je dvije godine bio na navozu van uporabe. Osim za potrebe PP Lonjsko polje, brod je na raspolaganju preko tjedna i vikendima za grupne ili pojedinačne vožnje Sišćanima i svim posjetiteljima grada. Kapacitet broda je 78 putnika, a cilj je povezati turističke programe obilaska grada Siska s programom obilaska PP Lonjsko plovibom od Siska do Parka.








Slika 14: Juran i Sofija  
Izvor: [www.pp-lonjsko-polje.hr](http://www.pp-lonjsko-polje.hr)

### 7.3.2. Analiza preduvjeta razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja

Razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja kao turističkog proizvoda obzirom na vrijeme trajanja i vrstu plovila možemo nazvati izletnička ili turistička plovidba. Iz navedenih primjera dobre prakse u okruženju na rijekama Republike Hrvatske, vidimo pozitivne pomake u smjeru razvoja ove vrste turističkog proizvoda koji do prije nekoliko godina nije bio razvijen. U navedenim primjerima većina usluga izletničke plovidbe nije do kraja zaokružena sa stajališta propisa iz unutarnje plovidbe, uglavnom nedostaje pristanišna infrastruktura za ukrcaj i iskrcaj putnika. Razlog tome je sveobuhvatnost propisa koji reguliraju ovakvu vrstu turizma, paralelna gradnja pristanišne infrastrukture i samog plovila, odnosno propisi o gradnji i nadzoru gradnje plovila unutarnje plovidbe.







Iz tog razloga u nastavku Studije dan je i pregled zakonske regulative vezane uz razvoj ove vrste turističkog proizvoda, od gradnje pristanišne infrastrukture i plovila do procedure najave plovidbe.

Osnovni preduvjeti za razvoj izletničke plovidbe mogu se sažeti kroz sljedeće stavke:

-  postojanje uređenog plovnog puta
-  pretpostavka plovnosti za manja izletnička plovila
-  uređena pristanišna infrastruktura za ukrcaj i iskrcaj putnika
-  izletničko plovilo
-  turistička atraktivnost destinacije

Kao što je vidljivo iz navedenih primjera organizirane izletničke plovidbe, ona se bazira na motivima uživanja u riječnim krajobrazima i prirodi, promatranju ptica, u parkovima prirode vrlo često i nekih zaštićenih vrsta. Putnici prije svega stječu doživljaj i iskustvo plovidbe rijekom što je i osnovni motiv odabira ovog turističkog proizvoda. Uz plovidbu vezani su obilasci drugih turističkih atrakcija poput

kulturnih, povijesnih, sakralnih znamenitosti. Kako je svaka regija bogata i specifičnom eno-gastro ponudom, vrlo često izletnička plovidba povezana je i s ponudom autohtonih proizvoda na samom plovilu tijekom plovidbe ili organiziranim ručkom/večerom u nekom od obiteljskih turističkih gospodarstava ili restorana.

Naziv	Opis	Infrastrukturni preduvjeti
<b><i>Kružna izletnička plovidba</i></b>	Kružna izletnička plovidba podrazumijeva ukrcaj i iskrcaj putnika na istom pristaništu, kružnu plovidbu rijekom Savom uzvodno ili nizvodno od pristaništa, kraća ili duža plovidba ovisno o programu koji može biti samo na brodu ili povezan s programom na kopnu	<ul style="list-style-type: none"> <li> pristanište za ukrcaj i iskrcaj putnika na jednoj lokaciji</li> <li> turistički/izletnički brod</li> <li> plovnost rijeke Save</li> </ul>
<b><i>Jednosmjerna/dvosmjerna izletnička plovidba između dva pristaništa</i></b>	Izletnička plovidba koja podrazumijeva ukrcaj putnika na jednom pristaništu, jednosmjernu plovidbu uzvodno ili nizvodno, iskrcaj putnika na drugom pristaništu, kombinira se s cestovnim prijevozom u povratku do mjesta ukrcaja, može biti kraća ili duža ovisno o lokacijama i udaljenosti samih pristaništa te o programu koji može biti izveden samo na brodu ili povezan s programom na kopnu	<ul style="list-style-type: none"> <li> pristaništa za ukrcaj i iskrcaj putnika na dvije lokacije</li> <li> turistički/izletnički brod</li> <li> plovnost rijeke Save</li> </ul>

Ovisno o broju dostupnih mjesta za ukrcaj i iskrcaj putnika, odnosno pristanišne infrastrukture, izletnička plovidba može biti organizirana kao kružna ili između dva mjesta pristajanja. Obzirom na mali broj uređene pristanišne infrastrukture na unutarnjim vodnim putovima RH, izletnička plovidba za sada se uglavnom odvija kružno. Izuzetak je povremena plovidba na Dunavu na relaciji Ilok-Vukovar kao i plovidba na Savi od Siska do Lonjskog polja.

Ako uzmemo u obzir činjenicu da je u tijeku razvoj projekta putničkog pristaništa u Slavanskom Brodu čija je dokumentacija pred ishodom građevinske dozvole, u skorije vrijeme infrastrukturni uvjet polazišne točke za ukrcaj i iskrcaj putnika u kružnoj izletničkoj plovidbi biti će ostvaren. Buduće

pristanište predviđeno je prostornim planom na Šetalištu braće Radić u neposrednoj blizini centra grada, uz njega se nalazi i parking i odlična je lokacija za polazišnu i završnu točku kružne plovidbe. Kružna izletnička plovidba uz sami centar grada omogućit će putnicima osim doživljaja plovidbe i doživljaj mnogih turističkih atrakcija Slavanskog Broda pogledom s rijeke.

Da bi bili ostvareni infrastrukturni preduvjeti za izletničku plovidbu uzvodno ili nizvodno od jednog pristaništa do drugog, uz planirano pristanište u Slavanskom Brodu potrebno je infrastrukturno urediti još jedno pristanište uzvodno ili nizvodno od Slavanskog Broda. Prema važećoj prostorno-planskoj dokumentaciji prva lokacija planiranih pristaništa nizvodno nalazi se u mjestu Jaruge u Općini Sikirevci, a uzvodno u Općini Bebrina. Poznavanje stacionaže budućih lokacija pristaništa važno je ne samo radi planiranja gradnje infrastrukture, nego i vremena trajanja plovidbe između dva pristaništa.

U ovom poglavlju analizirat će se mogući koncepti jednodnevnih riječnih krstarenja za koje je od velike važnosti vrijeme plovidbe. Ono se može izračunati temeljem utvrđenih stacionaža budućih pristaništa i prosječne brzine plovidbe turističkim/izletničkim brodom. Ako se kao polazišna točka u jednodnevnim riječnim krstarenjima definira Slavonski Brod i lokacija budućeg putničkog pristaništa koje je planirano na rkm 370, uzvodno do prvog pristaništa u Općini Bebrina koje se nalazi na rkm 388+800 je ukupno 18,8 km. Između Slavanskog Broda i prvog pristaništa nizvodno u Općini Sikirevci na rkm 321 je 49 km. Pod pretpostavkom prosječne brzine broda od 10 km/h iz Priloga I ove Studije, izračuna uzvodne i nizvodne sile koja djeluje na brzinu plovidbe, dolazi se do sljedećih podataka o vremenu plovidbe.

<i>Polazište</i>	<i>Stacionaža</i>	<i>Odredište</i>	<i>Stacionaža</i>	<i>Udaljenost</i>	<i>Brzina</i>	<i>Vrijeme plovidbe</i>
Sl. Brod	rkm 370	Dubočac	rkm 388+800	18,8 km	10 km/h <sup>1</sup>	<b>3 h</b>
Sl. Brod	rkm 370	Jaruge	rkm 321	49 km	10 km/h <sup>2</sup>	<b>3,5 h</b>

<sup>1</sup>minus sila uzvodne plovidbe

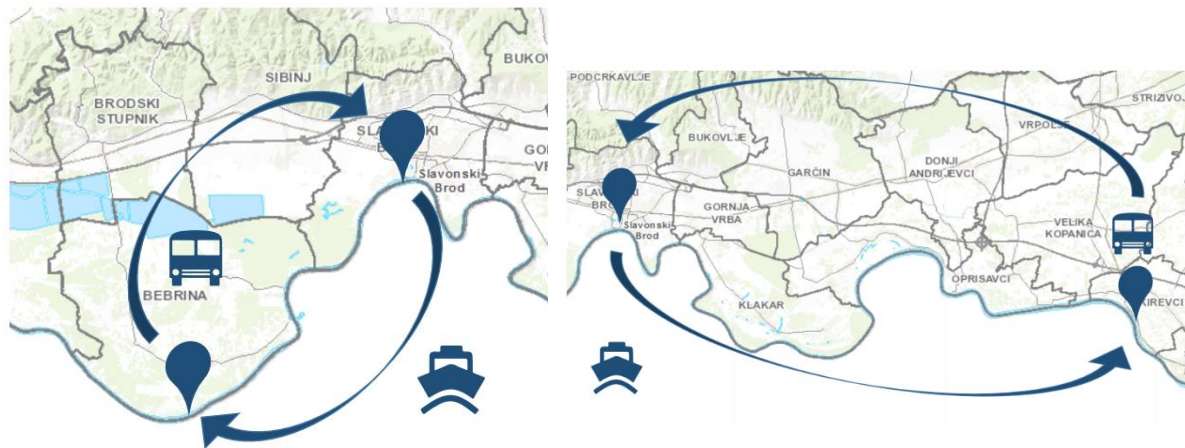
<sup>2</sup>plus sila nizvodne plovidbe

Navedeno vrijeme je informativnog karaktera, ovisi najvećim dijelom o brzini plovila koje će biti u službi izletničke plovidbe i koja može biti veća što će smanjiti trajanje vremena plovidbe. U obzir treba uzeti i prosjek brzine toka rijeke Save koji može biti drugačiji za vrijeme niskog u odnosu na visoki vodostaj, odnosno mogućih bujičnih uvjeta što otežava plovidbu uzvodno.

Prijedlog navedenih lokacija uzet je pod pretpostavkom riječnim putem jednake udaljenosti od polazišnog pristaništa. Oba prijedloga plovidbe mogu se u programu izvesti i obrnutim smjerom, nizvodno od Dubočca prema Slavanskom Brodu što će smanjiti vrijeme plovidbe, odnosno uzvodno od Jaruga do Slavanskog Broda što će uvelike povećati vrijeme plovidbe. Oba programa zahtijevaju povratno prijevoz autobusima do polazišne točke, kao i prijevoz autobusima u obilasku turističke ponude uže destinacije.

*Program uzvodno  
Slavonski Brod - Dubočac*

*Program nizvodno  
Slavonski Brod - Jaruge*



Karta 1: Prikaz uzvodne i nizvodne plovidbe u jednodnevnim riječnim krstarenjima

Ostala mjesta u Brodsko-posavskoj županiji u kojima su prostornim planovima predviđena pristaništa su uz navedene općine Bebrinu i Sikirevce, i Općina Vrbje, Općina Davor, Općina Nova Kapela uzvodno i općina Slavonki Šamac nizvodno od Slavanskog Broda. U konačnici pristaništa za razvoj nautičkog turizma mogu se planirati na svim navedenim lokacijama što bi svakako doprinijelo bogatijoj ponudi ovog oblika turizma, mogućnosti više različitih programa i mjesta polazišta i odredišta, odnosno ukrcaja i iskrcanja putnika. To će dakako ovisiti o razvojnim programima samih općina na kojima se nalaze lokacije budućih pristaništa, strateškim planovima Županije vezano uz razvoj turizma kao i raspoloživim financijskim sredstvima za gradnju infrastrukturnih preduvjeta. Mjesta i općine u kojima prostorno-planskom dokumentacijom nije predviđena lokacija pristaništa, a žele razvijati ovaj oblik turizma, moraju započeti proceduru izmjene prostornih planova kako bi ostvarili preduvjet za razvoj turističke plovidbe. Obzirom na sveobuhvatnost analize prostornih planova ona se obrađuje u posebnom poglavlju.

### 7.3.3. Analiza turističke osnove za razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja

#### **Promet**

Za razliku od međunarodnih riječnih krstarenja gdje posjetitelji u destinaciju dolaze riječnim putem, za razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja iznimno je bitna dobra prometna povezanost Županije s najvažnijim prometnim pravcima i koridorima. Brodsko-posavska županija sa stajališta cestovne prometne povezanosti ima jako dobar položaj. Na području Županije nalazi se sjecište dvaju glavnih europskih prometnih koridora X i Vc, u smjeru zapad - istok njome prolazi autocesta A3 Bregana - Zagreb - Slavonki Brod - Bajakovo i željeznička pruga Savski Marof - Zagreb - Slavonki Brod - Vinkovci - Tovarnik kao dio koridora X, a poprečno u smjeru sjever - jug na istoku Županije autocesta A-5 Beli Manastir -

Osijek - Đakovo - Svilaj i željeznička pruga Beli Manastir - Osijek - Đakovo - Vrpolje kao dio koridora Vc. Sve općine su zbog geografskog položaja Županije udaljene od autoceste A3 do 30 min vožnje, a dobra prometna povezanost je i između općina putem županijskih i lokalnih cesta. Prema zapadu autocesta A3 glavna je prometna veza Županije sa Zagrebom i ostalim dijelovima Hrvatske, a u smjeru istoka s Beogradom. U smjeru sjevera prema Osijeku i dalje prema Budimpešti u Mađarskoj, za Županiju je bitna autocesta A5 koja je dio Paneuropskog koridora Vc - Budimpešta - Osijek - Sarajevo - Mostar – Ploče. Od Slavenskog Broda u oba smjera zapadno i istočno, najbliže zračne luke Osijek i Zagreb udaljene su više od 100 km.

### Turistička potražnja

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u Brodsko-posavskoj županiji u 2019. godini ostvareno je 36 759 dolazaka gostiju sa ukupno 60 030 noćenja. U odnosu na 2018. godinu ostvareno je povećanje od 6,5% u dolascima odnosno 7,6% u broju noćenja. Najveći broj dolazaka i noćenja bilježi sjedište Županije Slavonski Brod gdje je ostvareno 25 150 dolazaka i 41 834 noćenja. Zatim slijedi Nova Gradiška s 3 420 dolazaka i 6 089 noćenja gostiju. Ostali gosti bilježe dolazak i noćenje u turistički razvijenijim jedinicama lokalne samouprave od kojih se ističe Općina Nova Kapela sa 627 dolazaka i 963 ostvarena noćenja.


	<i>BPŽ</i>	<i>Povećanje 2019/2018</i>	<i>Slav. Brod</i>	<i>Nova Gradiška</i>	<i>Nova Kapela</i>
<b>Broj dolazaka</b>	36 759	6,5%	25 150	3 420	627
<b>Broj noćenja</b>	60 030	7,6%	41 834	6 089	963

Tabela 4: Broj dolazaka i noćenja u Brodsko-posavskoj županiji u 2019. godini  
Izvor: Državni zavod za statistiku, vlastita obrada

Prema podacima eVisitora, a u obradi Instituta za turizam u periodu 2016.-2018. godine, udio inozemnih gostiju u strukturi ostvarenog broja dolazaka postupno se povećava, a u 2018. godini inozemni gosti imali su udio od 63,3% dolazaka u ukupnom broju dolazaka u Županiju. Prema zemlji porijekla najveći udio u noćenjima imaju gosti iz Njemačke od 13,6%, zatim gosti iz Italije udjelom od 8,5% svih noćenja i gosti iz Bugarske s 8,3% udjela u svim noćenjima inozemnih gostiju. Slijede ih gosti iz susjednih zemalja BiH, Srbije i Slovenije, a zatim gosti iz ostalih europskih zemalja Francuske, Švicarske, Austrije, Rumunjske. Prema strukturi dobnih skupina, za razliku od gostiju u međunarodnim riječnim krstarenjima čija je prosječna dob 70 godina, gosti u turističkim dolascima u Županiju bili su najzastupljeniji u dobnj skupini 35 – 44 godine i čine 23,7% u ukupnom broju ostvarenih noćenja, zatim dobnj skupina 25 – 34 godine s udjelom od 20,4% i gosti 45 – 54 godine s udjelom od 18,8%.<sup>13</sup> Udio mlađe i srednje životne dobi gostiju u Županiju dobra je pretpostavka razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja jer se programi plovidbe mogu kombinirati s ostalim vrstama turizma za koje ima osigurana turistička infrastruktura, npr. biciklizma „cruise&bike“.

<sup>13</sup> Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2020.

### Turistička ponuda

Prema podacima eVisitora za 2018. godinu na području Brodsko-posavske županije bilo je ukupno 83 smještajnih objekata s 1 328 ležajeva. Najveći udio smještajnih kapaciteta nalazi se očekivano u gradskim središtima Slavskom Brodu i Novoj Gradiški, dok su ostali kapaciteti raspoređeni po ostalim općinama. Najveći broj smještajnih kapaciteta nalazi se u Općini Velika Kapanica, a slijede Općine Garčin, Sibinj i Brodski Stupnik. Obzirom da su jednodnevna riječna krstarenja uvjetovana pristanišnom infrastrukturom, u nastavku se donosi pregled smještajnih kapaciteta po općinama u kojima su ista planirana uključujući smještajne kapacitete u općinama u okruženju.

Grad/Općina	Planirano pristanište	Općine u okruženju	Broj jedinica	Broj kreveta
<b>Općina Vrbje</b>		Okučani	3	43
		Cernik	3	16
		Rešetari	1	37
		Nova Gradiška	5	140
		Stara Gradiška	1	12
<b>Općina Davor</b>		Staro Petrovo Selo	1	25
<b>Općina Nova Kapela</b>		Nova Kapela	6	34
		Oriovac	4	38
<b>Općina Bebrina</b>		Brodski Stupnik	2	42
		Sibinj	1	49
<b>Slavonski Brod</b>		Slavonski Brod	47	755
		Garčin	2	54
<b>Općina Sikirevci</b>		Velika Kapanica	4	68
		Gundinci	1	6
		Oprisavci	2	9
<b>Općina Slavonški Šamac</b>			-	-

Tabela 5 : Smještajni kapaciteti u okruženju budućih pristaništa

Izvor: eVisitor, vlastita obrada



međunarodno putničko pristanište






pristanište za manja plovila

Iz navedenih podataka u tabeli, vidljivo je da je broj smještajnih kapaciteta u okruženju planiranih pristaništa neujednačeno razvijen. Općina Slavonški Šamac tako nema smještajnih kapaciteta, a općine u okruženju gravitiraju bliže planiranom pristaništu u Općini Sikirevci. S druge strane, Općina Davor i Općina Vrbje okružene su brojnim smještajnim kapacitetima u općinama u okruženju te bez obzira na prikazani raspored, zbog blizine pristaništa smještajni kapaciteti mogu biti u službi razvoja jednodnevnih krstarenja u obje općine. Prema podacima eVisitora prosječna godišnja stopa iskorištenosti smještajnih kapaciteta bila je u 2018. godini na razini 12,3%. Razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja rijekom Savom mogao bi doprinijeti boljoj popunjenosti smještajnih kapaciteta u Županiji.



### Turistička atrakcijska osnova

Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije, kao zadnji dokument s obrađenom turističkom atrakcijskom osnovom u Županiji, grupirao je turističke atrakcije u:

-  Prirodne atrakcije
-  Kulturno - povijesne atrakcije
-  Manifestacije i turističku infrastrukturu

S obzirom da cijelom južnom granicom Županija izlazi na plovni put rijeke Save, rijeka kao prirodna turistička atrakcija ima najveći značaj za razvoj jednodnevnih riječnih krstarenja. Kako je prethodno analizom plovnosti zaključeno da nema znatnijih ograničenja za plovidbu turističkim plovilima manjeg gaza, može se zaključiti da je ova prirodna atrakcija spremna kao turistička osnova. S druge strane, nepostojanje pristanišne infrastrukture koja je tek planirana na navedenim lokacijama, rijeku Savu definira kao prirodnu atrakciju tek djelomično spremnu za razvoj riječnog turizma.

Cjelokupna turistička atrakcijska osnova Županije nedvojbeno može biti u službi razvoja bilo kojeg od oblika riječnog turizma, pa tako i jednodnevnih riječnih krstarenja. Obzirom da je ista detaljno opisana uz analizu tržišne spremnosti u navedenom Marketinškom planu turizma, ova Studija neće dodatno analizirati njene potencijale. Iz navedenog, izdvojit će se četiri prijedloga programa organizacije jednodnevnih riječnih krstarenja povezanih s turističkom atrakcijskom osnovom u okruženju.

<b>Naziv programa</b>	<b>„Cruise&amp;Bike“</b>
<b>Pristaništa</b>	Slavonski Brod – Dubočac (Općina Bebrina)
<b>Turistička atrakcijska osnova</b>	Rijeka Sava Slavonia Bike
<b>Opis programa</b>	Program izletničke plovidbe od pristaništa u Slavonskom Brodu do pristaništa u Dubočcu, nastavak biciklističkom rutom „Savski nasip i slavonska ravnica“, eno-gastro ponuda TOPG Kereković, noćenje Stupnički dvori

<b>Naziv programa</b>	<b>„Cruise&amp;Hunt“</b>
<b>Pristanište</b>	Davor - Nova Kapela
<b>Turistička atrakcijska osnova</b>	Rijeka Sava Lovište Radinje Ribarske večeri u Davoru
<b>Opis programa</b>	Posjet ribarskim večerima u Davoru, izletnička plovidba do pristaništa u Novoj Kapeli, lov, ribolov, foto safari, noćenje u lovačkoj kući ili Eko-etno selu Stara Kapela



<b>Naziv programa</b>	<b>„Cruise&amp;Vine“</b>
<b>Pristaništa</b>	Slavonski Brod – Dubočac (Općina Bebrina)
<b>Turistička atrakcijska osnova</b>	Rijeka Sava Stupnička berba grožđa
<b>Opis programa</b>	Program izletničke plovidbe od pristaništa u Slavonskom Brodu do pristaništa u Dubočcu, nastavak vinskim cestama Stupničkog vinogorja, noćenje Stupnički dvori

<b>Naziv programa</b>	<b>„Cruise&amp;Ride“</b>
<b>Pristaništa</b>	Slavonski Brod – Jaruge (Općina Sikirevci)
<b>Turistička atrakcijska osnova</b>	Rijeka Sava Ranč Ramarin u Garčinu Ergela „Olanović“ Poljanci
<b>Opis programa</b>	Program izletničke plovidbe od pristaništa u Slavonskom Brodu do pristaništa u Jarugama, nastavak organiziranim prijevozom do Općine Oprisavci, jahanje u Garčinu ili Poljancima, noćenje Eko-etno imanje Kuća dida Tunje

Osim navedenih primjera programa, cjelokupna turistička atrakcijska osnova na području Županije može biti u službi razvoja jednodnevnih riječnih krstarenja obzirom na njen geografski položaj i blizinu rijeke Save odnosno planiranih pristaništa.





#### 7.4. Održivost proizvoda riječnih krstarenja

Osnovna definicija održivosti može se primijeniti i na održivost proizvoda riječnih krstarenja. To znači da se pri planiranju, odlučivanju i provođenju aktivnosti s ciljem razvoja riječnih krstarenja na rijeci Savi treba uzeti u obzir ekonomske i društvene činitelje kao i činitelje vezane uz zaštitu okoliša. Održivi razvoj riječnih krstarenja trebao bi biti usklađen s prirodnom resursnom osnovom, a planiran prema prioritetnoj listi investicija. Da bi bio održiv, proizvod riječnih krstarenja mora biti ne samo lokalno i regionalno planiran, nego dio nacionalnih strateških politika.

Prema definiciji UNWTO održivi turizam je proizvod koji vodi računa o svojim trenutnim i budućim ekonomskim, društvenim i ekološkim utjecajima, koji zadovoljava potrebe posjetitelja, „industrije“, okoliša i lokalne zajednice. Održivi turizam nije recept nego koncept.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu, Marušić, Z., Horak, S., Zagreb, 2018.

Svako održivo planiranje i upravljanje proizvodom zahtijeva detaljnu SWOT analizu. Ovom analizom se razmatraju sadašnje i buduće snage (strengths), slabosti (weakness), prilike (opportunities) i prijetnje (threats). SWOT analizom također razmatramo utjecaj vanjske i unutarnje okoline na proizvod/uslugu i njihovu međuovisnost. Dobro strateško upravljanje podrazumijeva definiranje mjera koje je potrebno poduzeti, identificiranje šansi, odnosno rizika kako bi što bolje poslovali i postali konkurentni. Analiza se vrši u svim vrstama proizvoda i usluga, neovisno o prirodi, a popularna je i prihvaćena zbog svoje jednostavnosti i učinkovitosti. Kako bi bolje uvidjeli kako dobro strateški upravljati proizvodom riječnih krstarenja, u startu je potrebno analizirati koje su to snage i prednosti koje imamo u destinaciji, a koje su nam slabosti i prijetnje.

<b>Snage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Dobra mreža unutarnjih plovnih putova</li> <li> Dobra prometna povezanost destinacije</li> <li> Bogata turistička atrakcijska osnova</li> <li> Geografski položaj destinacije</li> </ul>
<b>Slabosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Nedostatak pristanišne infrastrukture</li> <li> Neusklađenost prostornih planova</li> <li> Nedostatak strategije razvoja riječnog turizma</li> <li> Nedovoljna koordinacija razvojnih projekata</li> </ul>
<b>Prilike</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Rast potražnje za riječnim krstarenjima</li> <li> Gradnja nove riječne flote</li> <li> Potražnja za novim destinacijama riječnih krstarenja</li> <li> Gradnja nove pristanišne infrastrukture</li> <li> Financiranje projekata iz Eu fondova</li> </ul>
<b>Prijetnje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Povećanje lučkih pristojbi</li> <li> Uvođenje turističke pristojbe</li> <li> Ulazak u Schengensku zonu</li> <li> Plovnost rijeke Save</li> <li> Izostanak koordinacije razvojnih projekata</li> </ul>

Najveća prednost regije je svakako dobra mreža unutarnjih plovnih putova i povezanost rijeke Save s Dunavom koji je vodeća rijeka u regiji za međunarodna riječna krstarenja. Brodsko-posavska županija odlično je prometno povezana i sa zračnom lukom u Zagrebu, a ostalim cestovnim pravcima i sa susjednim županijama. Dobar geografski položaj uz rijeku Savu i bogata turistička atrakcijska osnova osnovne su pretpostavke za razvoj riječnih krstarenja u svim oblicima.

Nedostatak pristanišne infrastrukture može biti riješen dobrim strateškim planiranjem i zajedničkim ulaganjima iz sredstava Državnog proračuna i sredstava jedinica lokalne i regionalne samouprave, a članstvo u Eu otvara mogućnost financiranja i iz različitih programa poticanja razvoja turizma i riječnog prometa. Nedovoljna ulaganja u pristanišnu infrastrukturu posljedica su nedostatka strateških

nacionalnih i regionalnih dokumenata vezanih uz razvoj riječnog turizma općenito kao i nedovoljne koordinacije prioriteta projekata i jasno postavljenih ciljeva.

Rast potražnje za riječnim krstarenjima zabilježen u RH i Europi, prilika je za ekonomski razvoj cijele destinacije koju treba iskoristiti i pripremiti jasno postavljene ciljeve i aktivnosti u smjeru razvoja riječnih krstarenja na Savi.

Prijetnje razvoju ovog turističkog proizvoda svakako treba prepoznati na vrijeme, donijeti jasne stavove i sve odluke temeljiti na postavljenim ciljevima. U fazi uvođenja novog proizvoda na tržište prilagoditi se zahtjevima korisnika konkurentnim cijenama usluga koje će povećati interes za destinacijom, a dobrom koordinacijom svih dionika provoditi promocijske aktivnosti direktnim marketingom usmjerenim na ciljne korisnike, kruzinge kompanije i touroperatore.

Prognoze potražnje za turističkim proizvodom međunarodnih riječnih krstarenja su pozitivne, a iz analize broja dolazaka riječnih kruzera u putnička pristaništa na Dunavu u RH vidljiv je stalni godišnji porast od 10-15% s tim da je najveći porast zabilježen 2019. godine kada je broj pristajanja porastao za gotovo 50% u odnosu na prethodnu 2018. godinu. Pozitivni trendovi u rastu potražnje za riječnim krstarenjima vidljivi su i kroz podatke o novim narudžbama gradnje riječnih kruzera vodećih kruzinge kompanija, primjerice vodeća kompanija za riječna krstarenja Viking u 2019. godini naručila je gradnju 7 novih riječnih kruzera.

S gledišta okoliša do sada nisu provedena značajnija istraživanja o utjecaju razvoja riječnih krstarenja na zaštićene vrste i prirodu, ali pri izgradnji pristanišne infrastrukture treba voditi računa o mogućoj potrebi izrade dokumenata procjene utjecaja na okoliš. Dugoročna održivost riječnih krstarenja kroz prizmu klimatskih promjena mogla bi biti predmet detaljne analize obzirom na sve češća i dugoročnija razdoblja iznimno niskih vodostaja kao i trendove gradnje novih ekološki održivih plovila. Trend u riječnim krstarenjima je turizam kroz novu prizmu održivosti. Kako je sve veća svijest o posljedicama koje na globalnoj razini proizlaze iz turizma, i kruzinge kompanije okreću se filozofiji „*think globally act locally*“ i brizi o okolišu tijekom svojih putovanja. Radi smanjenja razine buke kao i manje potrošnje goriva prilikom boravka u luci, brodovi gase motore i koriste se energetske priključcima s obale.

Za razliku od krstarenja Mediteranom i gornjim turistički atraktivnijim dijelom Dunava, riječna krstarenja na Savi ne očekuju problem prostornog ograničenja kao ni ograničenja kapaciteta prihvat plovila i posjetitelja te se ne očekuje dugoročno negativan društveni učinak.

Analizom prostorno-planske dokumentacije kao i plovnosti rijeke Save u nastavku je prikazana resursna osnova razvoja riječnih krstarenja. Prijedlog je dan temeljem postojeće prostorno-planske dokumentacije kao i razvojnih projekata Lučke uprave Slavonski Brod i općina uz rijeku Savu. Uz jedno međunarodno putničko pristanište i šest lokacija putničkih pristaništa za prihvat manjih izletničkih plovila s dodatnim vezovima za manja plovila (jahting), Brodsko-posavska županija imala bi dovoljne resurse za razvoj svih oblika riječnog turizma.








<i>Grad/Općina</i>	<i>Destinacija međunarodnih riječnih krstarenja</i>	<i>Destinacija jednodnevnih riječnih krstarenja</i>
<i>Općina Vrbje</i>		
<i>Općina Davor</i>		
<i>Općina Nova Kapela</i>		
<i>Općina Bebrina</i>		
<i>Slavonski Brod</i>		
<i>Općina Sikirevci</i>		
<i>Općina Slavonski Šamac</i>		

Tabela 6: Prikaz polazišnih lokacija razvoja riječnih krstarenja

Uz pretpostavku dobro razvijene turističke osnove u destinaciji, proizvod riječnih krstarenja dugoročno bi trebao proizvesti pozitivne ekonomske učinke. Obzirom da se zbog nedostatnih mjerodavnih i točnih podataka o broju putnika u izletničkoj plovidbi trenutno ne može izračunati prihod od jednodnevnih riječnih krstarenja, u nastavku su opisani prihodi od međunarodnih riječnih krstarenja.

Prihodi od međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji dolaze iz tri osnovne izvora prihoda kako je prikazano u nastavku:














<i>Izvor prihoda</i>	<i>Stavka</i>
Pristojbe	 Lučke pristojbe
	 Turističke pristojbe
Usluge u putničkom pristaništu	 Prihvat otpada s brodova
	 Opskrba vodom
	 Opskrba električnom energijom
	 Opskrba namirnicama
	 Opskrba gorivom
	 Brodske agenture (brodski agenti)
	 Obavljanja revizije (Carina, MUP)
Usluge u destinaciji	 Vođenja izleta (turistički vodiči)
	 Organiziranih izleta u destinaciji (turističke agencije)
	 Osobnu potrošnju putnika u destinaciji
	 Osobnu potrošnju posade u destinaciji

Tabela 7 : Vrste prihoda u riječnim krstarenjima

Odluku o visini lučkih pristojbi donosi lučka uprava koja ih temeljem javnih ovlasti i naplaćuje i koje čine prihod lučke uprave. U riječnim krstarenjima naplaćuju se dvije vrste lučkih pristojbi, pristojba po putniku i pristojba za opskrbu. Visina lučkih pristojbi u međunarodnim riječnim krstarenjima iznosi 2€ i naplaćuje se po putniku dok se u domaćim jednodnevnim krstarenjima naplaćuje u manjem iznosu ( 2,00 kn po putniku na području nadležnosti Lučke uprave Vukovar). Druga vrsta lučke pristojbe naplaćuje se samo u slučajevima opskrbe broda izvan lokacije ukrcaja/iskrcaja putnika kada se pristojba naplaćuje u iznosu od 2€ kn po dužnom metru broda.<sup>15</sup>

Turistička pristojba naplaćuje se temeljem Zakona o turističkoj pristojbi, a plaćaju je brodovi na kružnom putovanju kako u pomorskom tako i u međunarodnom prometu na unutarnjim vodama. Naplaćuje se po brodu kada se nalazi na vezu u putničkom pristaništu ili sidrištu. Visina turističke pristojbe (max 2.000,00 kn) utvrđuje se odlukom općine/grada na čijem području se nalazi pristanište i prihod je proračuna jedinica lokalne i regionalne samouprave.

Ovisno o opremljenosti samog pristaništa i dodatnih usluga dok je brod na vezu, prihodi se direktno mogu ostvariti i kroz dodatne usluge brodu za vrijeme boravka u pristaništu, a direktan su prihod tvrtki za pružanje ovih vrsta usluga. Iz navedenog popisa u dosadašnjoj praksi koristile su se usluge prihvata otpada i opskrbe vodom, dok brodovi na vezu u dosadašnjoj praksi nisu imali potrebe za opskrbom električnom energijom. Prihvat otpada organizira se s lokalnim komunalnim poduzećem, naplaćuje se po kontejneru i u prosjeku iznosi 1.000,00 kn/kontejner. U praksi brod koristi u prosjeku 2 kontejnera otpada. Opskrba vodom naplaćuje se također u skladu s visinom cijene vode, u prosjeku ona je 15kn/m<sup>3</sup>, a količine vode su između 60-100m<sup>3</sup>. Opskrba namirnicama lučka je djelatnost i za nju ovlaštena tvrtka treba imati ishoduenu koncesiju od lučke uprave što je dodatni prihod. Do sada takvu koncesiju imao je u počecima razvoja riječnih krstarenja „Konzum“, ali u praksi opskrba namirnicama nije zaživjela. Posljednjih nekoliko godina u putničkom pristaništu Vukovar uslugu opskrbe namirnicama koriste brodovi kruzing kompanije Viking te se značajan prihod ostvaruje i na lučkoj pristojbi za opskrbu. Opskrba gorivom je usluga koja se trenutno ne pruža niti u jednom od putničkih pristaništa na unutarnjim vodnim putovima RH, ali bi prihod iz ovog izvora bio značajan.

Uz navedene usluge na samom pristaništu, prihod u destinaciji ostvaruje se i kroz naplatu usluga brodske agenture i revizije. Iznos usluge obavljanja brodske agenture je oko 110-150€<sup>16</sup> ovisno o mjestu pristajanja, naplaćuje ju brodski agent koji obavlja administrativne poslove za riječnu kompaniju/touperatora i angažiran je direktno od kruzing kompanije/touperatora. U navedenom iznosu je i naknada koja se plaća Kapetaniji za obavljanje revizije. Iznos obavljanja revizije ovisan je o udaljenosti mjesta obavljanja revizije od mjesta sjedišta službi revizije, naplaćuje se po službeniku 50,00 kn i 2 kn/km udaljenosti i u prosjeku iznosi 50€.

Prihod u destinaciji ostvaruje se i kroz organizaciju izleta u destinaciji kao i osobnu potrošnju. Iz analize programa riječnih krstarenja i ponude izleta u destinaciji vodećih kruzing kompanija za potrebe ove Studije te podataka turističkih agencija, može se zaključiti da je prosječna cijena izleta u destinaciji s uključenim prijevozom, vodičem i ulaznicama oko 50€<sup>17</sup>. Prema istraživanju Instituta za turizam provedenom za potrebe izrade Studije održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom, prosječna potrošnja posade na kopnu iznosi 24€ dok je prosječna potrošnja putnika 11€<sup>18</sup>. Obzirom da su istraživanja rađena kroz 2013. i 2014. godinu za očekivati je da se iznos potrošnje povećao, no kako

<sup>15</sup> Odluka o visini lučkih pristojbi u lukama i pristaništima Lučke uprave Vukovar

<sup>16</sup> Izvor podatka Luka Vukovar d.o.o.

<sup>17</sup> Izvor podataka Adriatic DMC d.o.o.

<sup>18</sup> Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom, Institut za turizam, Zagreb, 2014.

nema novijih podataka u nastavku izračuna ukupnih prihoda koristit će se podatci navedenog istraživanja.

Iz navedenog može se napraviti procjena ukupnih prihoda od međunarodnih riječnih krstarenja po jednom pristajanju riječnog kruzera u destinaciji temeljem prosjeka navedenih količina kako slijedi:

<i>Vrsta prihoda</i>	<i>Stavka obračuna</i>	<i>Količina</i>	<i>Cijena (€)</i>	<i>Prihod (€)</i>
Lučka pristojba prihvat/otprema putnika	Putnik	145	2,00	290,00
Lučka pristojba opskrba brodova	m dužni	130	2,00	260,00
Turistička pristojba	Brod	1	260,00	260,00
Brodaska agentura	Brod	1	130,00	130,00
Usluga revizije	Brod	1	50,00	50,00
Prihvat otpada	Kontejner	2	130,00	260,00
Opskrba vodom	m <sup>3</sup>	80	2,00	160,00
Organizacija izleta	Putnik	145	50,00	7.250,00
Osobna potrošnja putnika	Putnik	145	11,00	1.595,00
Osobna potrošnja posade	Po članu posade	35	24,00	840,00
<b>Ukupno</b>				<b>11.095,00</b>

Tabela 8: Prihod destinacije od riječnih krstarenja

Uz pretpostavku rasta potražnje za riječnim krstarenjima na rijeci Savi i daljnjeg razvoja međunarodnih riječnih krstarenja, temeljem navedenog izračuna može se zaključiti da je svako ulaganje u infrastrukturu putničkih pristaništa opravdano s pozitivnim ekonomskim učinkom u regiji.

## 8. Analiza prostorno planske dokumentacije

Brodsko-posavska županija smještena je u južnom dijelu slavonske nizine, između planina Psunja, Požeškog i Diljskog gorja sa sjevera i rijeke Save s juga. Obuhvaća prostor od 2.034 km<sup>2</sup> što čini 3,61 % ukupnog teritorija Republike Hrvatske i po veličini je na 14. mjestu među hrvatskim županijama. Sa svojih prosječno 7 km širine i 117 km dužine jedna je od najužih i najdužih županija koja na istoku graniči s Vukovarsko-srijemskom, na sjeveroistoku s Osječko-baranjskom, na sjeveru s Požeško-slavonskom i na zapadu sa Sisačko-moslavačkom županijom. Najveća prednost geografskog položaja Županije s gledišta razvoja riječnih krstarenja, njena je južna granica na rijeci Savi od 174 km.

Od ukupno 26 općina na području Brodsko-posavske županije, uz grad Slavonski Brod čak 11 općina ima granicu na rijeci Savi: Stara Gradiška, Vrbje, Davor, Nova Kapela, Oriovac, Bebrina, Klakar, Oprisavci, Velika Kapanica, Sikirevci i Slavonski Šamac.






Karta 2 : Općine Brodsko-posavske županije

Izvor: [www.tzbpz.hr](http://www.tzbpz.hr)

Razvoj turizma općenito na području Brodsko-posavske županije pod izravnim je utjecajem važeće prostorno planske dokumentacije, prvenstveno prostornog plana Županije kao i prostornih planova uređenja gradova i općina u Županiji. Ovi planovi podloga su za razvoj cjelokupne infrastrukture za razvoj nautičkog turizma na rijeci Savi, a označene lokacije pristaništa namijenjenih ukrcaju i iskrcaju putnika preduvjet su gradnje istih.

Ciljevi izrade Prostornog plana Brodsko-posavske županije su:

-  postizanje harmoničnog i ujednačenog razvitka prostora Županije kroz osiguranje prostornih i normativnih pretpostavki za zadovoljenje materijalnih, socijalnih, zdravstvenih, kulturnih i duhovnih potreba njenih stanovnika,
-  osiguranje uvjeta za gospodarski razvitak na osnovama održivog razvitka uz istovremeno osiguranje ekonomskog i socijalnog optimuma, uz najmanje moguće štete po okoliš,
-  osiguranje uvjeta za očuvanje i revitalizaciju integriranih prirodnih i kulturnih vrijednosti prostora (urbanih i ruralnih cjelina), te ekološki i gospodarski posebno vrijednih i važnih resursa,



- ✚ usklađivanje i povezivanje s prostorno-planskim sustavima susjednih područja, te stvaranje uvjeta za koordinirani monitoring i intervencije u sferi zaštite okoliša,
- ✚ preuzimanje strateško-razvojnih odrednica kroz elemente sustava i prostora od važnosti za Državu,
- ✚ stvaranje normativne osnove za planove nižeg reda.

Mjerama provedbe Prostornog plana Županije utvrđena je obveza izrade dokumenata prostornog uređenja i to Prostornih planova posebnih obilježja (PPPO), Prostornog plana uređenja općine / grada PPUO/G) za 2 grada, 26 općina, GUP i UPU-ove te detaljnih planova uređenja za turističke lokalitete izvan građevinskih područja.<sup>19</sup> Prostorni plan Brodsko-posavske županije predvidio je stavljanje raspoloživih prirodnih resursa koje pruža rijeka Sava u svrhu razvoja plovidbe i turizma uz maksimalno uvažavanje granica ekološke snošljivosti. Plan predviđa gradnju luka i pristaništa na niz lokacija duž rijeke Save u granicama Županije kao i gradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava kojim bi se stvorili uvjeti za uključivanje rijeke Save u plovni sustav Podunavlja. Na ukupnoj duljini plovnog puta na području Županije od 174,7 km, predviđena je gradnja dvije luke srednje veličine u Slavskom Brodu i Slavskom Šamcu te manja luka u široj zoni Nove Gradiške i u zoni naselja Davor. U tabeli u nastavku nalazi se prikaz svih mjesta pristaništa i sidrišta na rijeci Savi na području Županije.

<b>Redni broj</b>	<b>Mjesto</b>	<b>Stacionaža</b>
1.	Slavonski Šamac	rkm 313+800
2.	Jaruge	Rkm 319+500 - 321
3.	Novi Grad	rkm 325+100
4.	Slavonski Brod	rkm 370
5.	Migalovci	rkm 379
6.	Dubočac	rkm 388+800
7.	Slavonski Kobaš	rkm 400+100
8.	Nova Kapela	415+300
9.	Davor	rkm 424+100
10.	Orubica	rkm 441+500
11.	Dolina	rkm 448+200
12.	Mačkovac	rkm 452+900
13.	Stara Gradiška	rkm 466+800

*Tabela 9: Lokacije pristanšta i sidrišta*

*Izvor: Prostorni plan BPŽ i prostorni planovi uređenja općina BPŽ, vlastita obrada*

<sup>19</sup> Izvješće o stanju u prostoru Brodsko-posavske županije, Brodsko-posavska županija, Slavonski Brod, 2013.

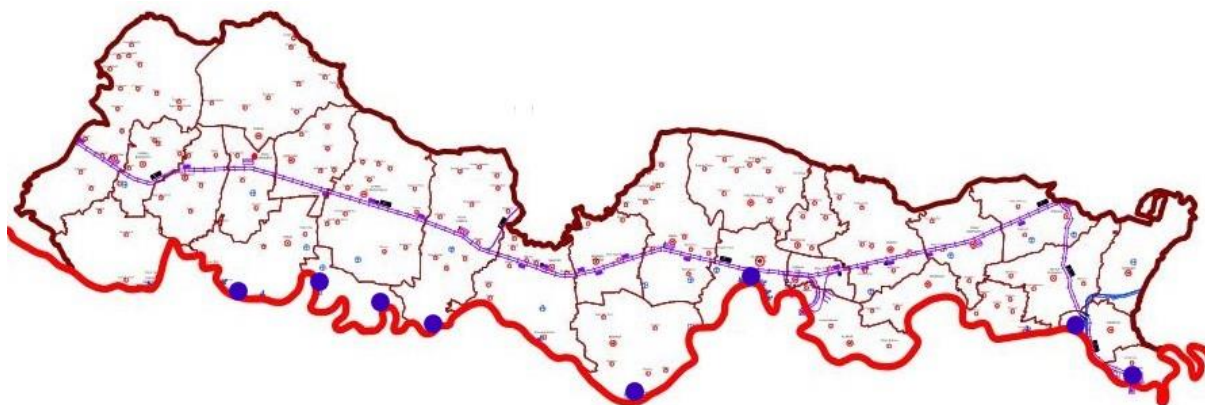
Nadalje, na prostoru općine Davor Prostornim planom planiran je razvoj riječne remontne radionice te manjeg brodogradilišta, dok je u zoni Slavenskog Broda i riječni granični prijelaz II. kategorije za teretni i putnički promet.

Za razvoj riječnih krstarenja rijekom Savom, osim preduvjeta plovnosti, potrebna je i zakonom propisana infrastruktura za ukrcaj i iskrcaj putnika kako je opisano u poglavlju o zakonskoj regulativi. Promet putnika bilo da se radi o međunarodnom ili domaćem prometu odvija se preko pristaništa koji je dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje plovila. Bez obzira na njegovu namjenu i vrstu, pristaništa su u prostornim planovima uglavnom označena kategorijom „pristaništa ostale namjene“, a njihova vrsta i namjena navodi se u Odluci o otvaranju i razvrstavanju koje dolazi nakon završenih svih infrastrukturnih radova i ishoda uporabe dozvole.

Unatoč činjenici da je čak 11 općina Brodsko-posavske županije smješteno uz rijeku Savu, analizom njihovih prostornih planova utvrđeno je da sve općine nemaju predviđena mjesta za razvoj pristanišne infrastrukture. Isto tako pojedine općine imaju detaljno razrađene uvjete gradnje, dok je u prostornim planovima uređenja pojedinih općina samo navedena lokacija i namjena pristaništa.

Za potrebe ove Studije analiziran je Prostorni plan Brodsko-posavske županije kao i svi prostorni planovi uređenja općina na rijeci Savi i grada Slavonski Brod. Pregledom dostupne dokumentacije i kartografskih prikaza uočene su određene neusklađenosti. U Prostornom planu BPŽ nisu označene lokacije pristaništa u općini Nova Kapela kao ni mjestu Jaruge u općini Sikirevci, a koja se nalaze u prostornim planovima uređenja ovih općina. S druge strane, Prostornim planom Županije predviđene su lokacije pristaništa u mjestima Dubočac i Kaniža u općini Bebrina dok prostornim planom uređenja općine Bebrina na lokacijama stoji oznaka sidrišta. Obzirom da je prostorni plan preduvjet planiranja izgradnje pristaništa, navedeno je potrebno uskladiti za potrebe razvoja riječnih krstarenja.

Na donjoj karti prikazane su sve lokacije pristaništa opisane prostornim planom BPŽ i prostornim planovima općina u kojima se nalaze nizvodno redom kako slijedi: Općina Vrbje, Općina Davor, Općina Bebrina, Slavonski Brod, Općina Sikirevci, Općina Slavonski Šamac. Obzirom da je na lokaciji pristaništa Općine Klakar predviđena međunarodna teretna luka, ova općina nije u prikazanom planu.



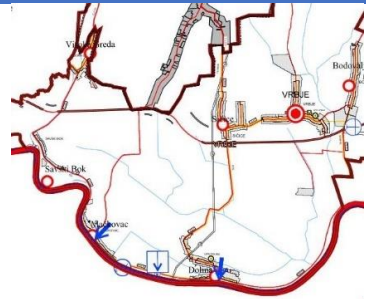
Karta 3: Lokacije pristaništa na Savi u Brodsko-posavskoj županiji

U nastavku ovog poglavlja biti će prikazani izvodi iz Prostornih planova uređenja općina Brodsko-posavske županije koje u svojim prostornim planovima uređenja imaju predviđene lokacije gradnje budućih pristaništa, kratki opis iz prostornog plana uređenja i stacionaža izražena u riječnim kilometrima *rkm* te prikaz kroz GIS ili PPU. Pristaništa su prostornim planovima označena strelicom plave boje u kvadratiću i treba ih razlikovati od plave strelice bez kvadratića koja je oznaka za sidrište.

Ovdje je važno napomenuti da je došlo do usklađivanja riječnih kilometara na rijeci Savi i na način da je dodano približno 8 rkm na rkm iskazane u prostornim planovima.<sup>20</sup>

### **Prostorni plan uređenja Općine Vrbje**

Prostor Općine Vrbje nalazi se unutar Brodsko-posavske županije, te obuhvaća sljedeća naselja: Bodovaljci, Dolina, Mačkovac, Savski Bok, Sičice, Visoka Greda i Vrbje. U Prostornom planu predviđena je luka i pristanište županijskog značaja kao i sidrišta.

<i>Općina</i>	<i>Mjesto</i>	<i>Stacionaža</i>	<i>Opis</i>	<i>GIS</i>
Vrbje	Dolina Mačkovac	rkm 448+200 rkm 452+900	Luka i pristanište županijskog značaja	

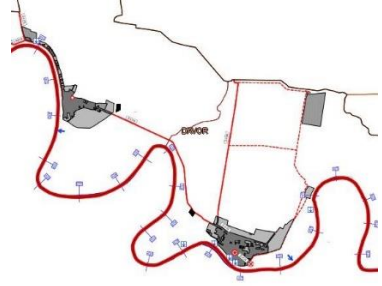
Upravo na lokacijama Dolina i Mačkovac, PP predviđa uređenje turističke zone Mačkovac kao i zone sportsko-rekreativne namjene, prvenstveno za ugostiteljstvo i turizam. Na navedenim lokacijama nalazi se i niz arheoloških lokaliteta kao i objekata sakralne kulture.<sup>21</sup>

### **Prostorni plan uređenja Općine Davor**

Prostor Općine Davor smješten je uz samu rijeku Savu koja je i najvažniji prometni koridor južnom granicom Općine. Općina je poznata po brodarstvu i riječnoj plovidbi, a njenim prostornim planom predviđena su dva sidrišta/privezišta za čamce u zonama naselja Orubica i Davor. U Općini Davor na prostoru jednog od ukupno četiri velika meandra koje stvara rijeka Sava, nalazi se izletničko i vikend područje Bokovi, izvan građevinskog područja naselja Davor. To je prostor od cca 70 ha u kojemu je izgrađeno i nekoliko građevina za povremeno stanovanje. Ovo nizinsko područje uz lijevu obalu Save, pogodno je za izlete i rekreaciju, kampiranje i vikend izlete, a zbog prirodnog položaja pogodno za rekreaciju vezanu za rijeku Savu poput kupanja, ribolova, vožnje čamcem. Prostorni plan prepoznao je rijeku Savu i njeno uže okruženje kao najveći potencijal promatranog prostora i to ne samo u prometnom smislu, već i u iskorištavanju jedinstvenog krajobraza.

<sup>20</sup> Podatak Lučke kapetanije Slavonski Brod

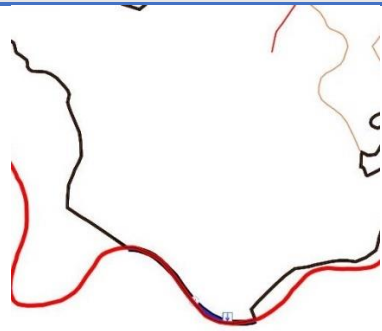
<sup>21</sup> Prostorni plan uređenja općine Vrbje

Općina	Mjesto	Stacionaža	Opis	GIS
Davor	Orubica Davor	rkm 441+500 rkm 424+100	Luka i pristanište županijskog značaja	

U cilju ukupnog razvitka općine Davor izrađen je dugoročni program integralnog razvoja općine Davor pod nazivom „Projekt Davor“, gdje je turizam procijenjen kao jedan od najznačajnijih pravaca razvoja Općine. Razvitak turizma na području općine Davor u skladu je sa suvremenim tokovima turističkog razvoja usmjerenim prema kontinentalnom prostoru, odnosno kontinentalnom turizmu. U ostvarivanju takvog cilja, a s obzirom na raspoložive resurse, postoje mogućnosti za razvitak ruralnog turizma vezanog za valorizaciju rijeke Save te izletnički, rekreacijski, lovni i ribolovni turizam. Uz postojeća izletničko-rekreacijska područja uz rijeku Savu (Bokovi), postoje mogućnosti i razvitka ribolovnog turizma te rekreacijskog korištenja rijeke za kupališni turizam, sportove na vodi, riječni turistički promet. U tom pravcu se planira razvitak riječnog nautičkog turizma na području Općine kroz izgradnju riječne marine s manjim brodogradilištem i mogućnostima servisiranja riječnih turističkih plovila, što znači i povezivanje gospodarskih i turističkih kapaciteta. Također se planira i mogućnost pružanja ostalih usluga riječnim nautičarima kroz aktiviranje ruralnog turizma, odnosno poticanja seoskih gospodarstava za uključivanje u turističke segmente ponude kroz pružanje usluga smještaja, proizvodnju zdrave hrane, poticanje tradicionalnih zanata i obrta te organiziranja odmora, sporta, rekreacije, lova kroz programe aktivnog odmora.<sup>22</sup>

#### **Prostorni plan uređenja Općine Nova Kapela**

Prostornim planom uređenja Općine Nova Kapela na rijeci Savi i njenim obalama za potrebe odvijanja riječnog prometa omogućena je korekcija korita, izgradnja putničkog i teretnog pristaništa, stovarišta za šljunak, sidrišta, hidrotehničkih građevina i prilaznih puteva.<sup>23</sup>

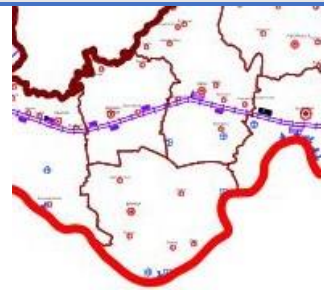
Općina	Mjesto	Stacionaža	Opis	GIS
Nova Kapela	Šuma Radinje	rkm 415+300	Ostale riječne luke i pristaništa	

<sup>22</sup> Prostorni plan uređenja Općine Davor

<sup>23</sup> Prostorni plan uređenja općine Nova Kapela

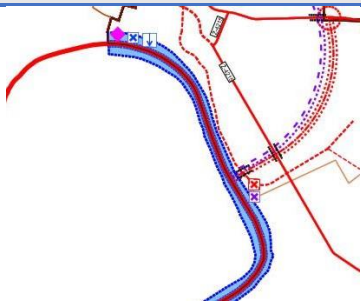
### Prostorni plan uređenja Općine Bebrina

Strateški razvojni program Općine Bebrina navodi da je plovni put na rijeci Savi u okviru prostora općine Bebrina duljine cca 18,0 km, a loše stanje uređenosti plovnog puta rezultat je nestandardiziranosti radova.<sup>24</sup>

Općina	Mjesto	Stacionaža	Opis	GIS
Bebrina	Dubočac	rkm 388+800	Nije opisano u prostornom planu Općine	

### Prostorni plan uređenja Općine Klakar

Prostorni plan Općine Klakar predviđa gradnju državne riječne luke i pristaništa. No ovdje se u razvojnim planovima Lučke uprave Slavonski Brod radi o lokaciji teretne luke otvorene za međunarodni teretni promet čija je infrastruktura u tijeku gradnje. Stoga se ova lokacija neće uzeti kao preduvjet razvoja riječnih krstarenja.

Općina	Mjesto	Stacionaža	Opis	GIS
Klakar	Ruščica	rkm 363+600	Državna riječna luka i pristanište	

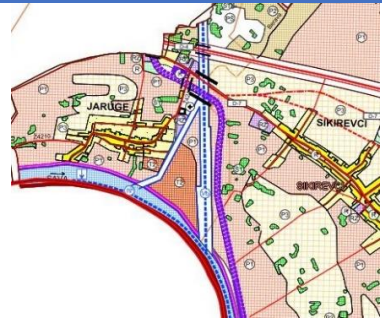
### Prostorni plan uređenja Općine Sikirevci

Na rijeci Savi i njenim obalama Prostornim planom uređenja Općine Sikirevci, za potrebe odvijanja riječnog prometa predviđena je korekcija korita, izgradnja stovarišta za šljunak, sidrišta, hidrotehničkih građevina, prilaznih puteva i platformi.

Obzirom da je na prostoru Općine planirana izgradnja budućeg višenamjenskog kanala Dunav-Sava, Plan je predvidio gradnju građevina u funkciji kanala. Točna lokacija pristaništa odredit će se naknadno

<sup>24</sup> Strateški razvojni program Općine Bebrina


vodeći računa o rješenju višenamjenskog kanala, a na grafičkom prikazu je označena shematski načelna lokacija.

Općina	Mjesto	Stacionaža	Opis	PPU
Sikirevci	Jaruge	319+500-321	Pristanište	

Prostorni plan uređenja Općine Sikirevci vrlo je detaljno za razliku od planova ostalih općina, predvidio postavljanje plutajućih objekata u službi razvoja nautičkog turizma. Plutajući objekti na rijeci Savi mogu se postavljati uz lijevu obalu rijeke Save, u zoni predviđenoj stacionažom do mjesta gdje zapadna granica Općine Sikirevci izlazi na rijeku Savu. Lokacija plutajućeg objekta mora biti usklađena s planiranim pristaništem na rijeci Savi u zoni naselja Jaruge. Vlasnik plutajućeg objekta mora ishoditi odobrenje od nadležnih javnopravnih tijela, u kojem će se odrediti da li postoji mogućnost postavljanja plutajućeg objekta, kao i nautičko-tehnički uvjeti za privez i sidrenje plutajućeg objekta. Plutajući objekt ne smije ometati normalno prometovanje rijekom Savom, te na obali mora imati uređaje za privez.<sup>25</sup>

#### **Prostorni plan uređenja Općine Slavonski Šamac**

Južnim rubom Općine prolazi rijeka Sava i u okviru nje trasa međunarodnog plovnog puta. U zoni Slavnskog Šamca na rijeci Savi planirana je izgradnja luke. Lokacija luke predviđa se između obale i savskog obrambenog nasipa, a ustroj luke provest će se temeljem važećeg Zakona o lukama unutarnjih voda. Do ustrojavanja planirane luke, tj. u I. fazi uređenja savske obale planirana je podjela uređenja prostora po dionicama među kojima se nalazi i prostor za vezivanje čamaca, postavljanje plutajućih tijela, prostor za putničko i turističko pristanište uz uređenje obale za pristajanje i postavljanje pristana.

Općina	Mjesto	Stacionaža	Opis	GIS
Slavonski Šamac	Slavonski Šamac	rkm 313+800	Pristanište	

<sup>25</sup> Prostorni plan uređenja općine Sikirevci

Budući da je Općina Slavonski Šamac svojim južnim i istočnim dijelom na obalama rijeke Save, na cijelom prostoru uz obalu Save nalaze se prostornim planom predviđena kupališno-rekreacijska područja te izletnička područja za stanovništvo iz okolnih naselja kao i pristanište.<sup>26</sup>

### **Prostorni plan uređenja grada Slavonski Brod**

Najveće investicije u riječnom prometu Brodsko-posavske županije planirane su na području grada Slavonski Brod. Prostorni plan uređenja grada Slavonski Brod prepoznao je važnost rijeke Save kao međudržavne rijeke koja je prema postojećim karakteristikama u rangu II. i III. klase plovnosti, a prostoru od oko 10 riječnih kilometara predviđeno je pristanište za opće namjene, pristanište za mala plovila i putničke brodove.

Dužina rijeke Save kroz sam grad iznosi oko 15 km, od ušća Istočnog lateralnog kanala u Savu do crpne stanice Migalovci. Prostornim planom su predviđeni gradnja riječne luke i putničkog pristaništa te detektirani problemi u uspostavi riječnog prometa: uspostava plovnosti rijekom Savom temeljem međudržavnih ugovora, uređenje plovnog puta više razine i uređenje korita.<sup>27</sup>

Na širem gradskom području nasipi štite grad od visokih voda, dok su na užem gradskom području obale uređene i zaštićene obaloutvrdama. Obala Save južno od grada iznimno je povoljna za sportske i rekreacijske aktivnosti na vodi. Na području grada od rkm 368+200 – rkm 371+600 smješteni su pristanište za mala plovila i putničke brodove, pristanište za plovila carine i MUPa, pristanište za sidrenje i vezivanje plutajućih objekata i pristanište za plovila tvrtke „Brodsko Posavina“.

<i>Općina</i>	<i>Mjesto</i>	<i>Stacionaža</i>	<i>Opis</i>	<i>GIS</i>
Slavonski Brod	Slavonski Brod	rkm 370	Riječno pristanište za mala plovila i putničke brodove	

Koncept razvoja grada planiran je na lijevoj obali rijeke Save uz vrednovanje interakcija u širem prostornom obuhvatu te isticanje više razine i identiteta grada. Prostorni plan temelji se na komparativnim prednostima smještaja u prostoru, prirodnoj i izgrađenoj strukturi, a posebice na prometnoj povezanosti među kojima je i međudržavni plovni put rijeke Save s planiranom industrijskom lukom i putničkim pristaništem.

Osim manje neusklađenosti prostornih planova, Županija ima dovoljno planiranih lokacija budućih pristaništa. S druge strane, neke od stacionaža predviđenih prostornim planovima nisu pogodne za

<sup>26</sup> Prostorni plan uređenja općine Slavonski Šamac

<sup>27</sup> Prostorni plan uređenja grada Slavonski Brod



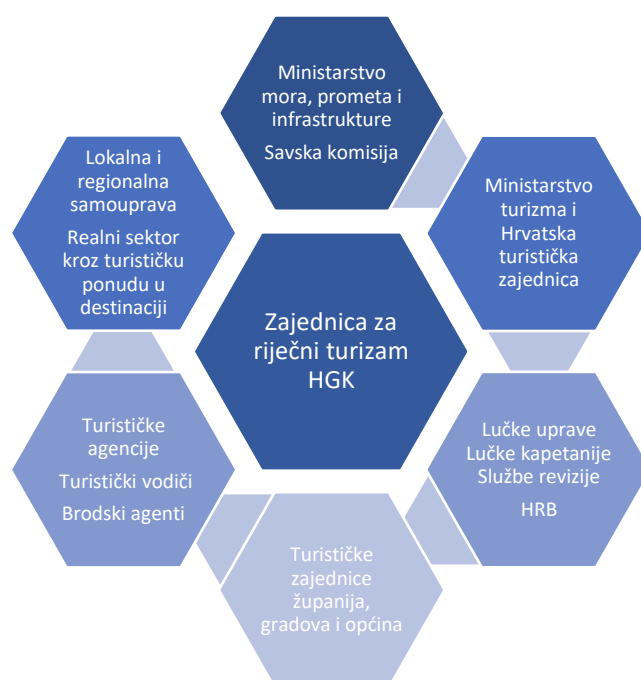
gradnju pristanišne infrastrukture zbog izrazito udaljenih nasipa, nepostojanja ili velike udaljenosti pristupne ceste ili vrste same obale. Kako ulaganja u infrastrukturu pristaništa i obim infrastrukturnih radova ovise i o prikladnosti i izgrađenosti same lokacije pristaništa, prilikom procjene opravdanosti gradnje pristaništa treba voditi računa i o ovim uvjetima.

## 9. Analiza dionika u projektu

U dosadašnjim prijedlozima unaprjeđenja proizvoda riječnih krstarenja često se ističe važnost koordinacije svih dionika uključenih u pružanje usluge. Bilo da se radi o osiguravanju uvjeta pristajanja riječnih kruzera, pružanju usluga promocije ili usluge programa u destinaciji, suradnja dionika i koordinacija projekata od presudne je važnosti kako u drugim oblicima razvojnih projekata tako i u riječnim krstarenjima. Problemi u planiranju, organizaciji i koordinaciji aktivnosti riječnih krstarenja su značajni i uključuju brojne dionike i interesne skupine uz integraciju javnog i privatnog sektora. Svakako da će ključnu ulogu u planiranju i financiranju imati i državna tijela poput Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva turizma i Hrvatske turističke zajednice, no inputi svakako trebaju dolaziti od strane dionika iz destinacije.

Ovakav koordinirani koncept upravljanja proizvodom riječnih krstarenja i riječnog turizma općenito, započet je osnivanjem Zajednice za riječni turizam pri Hrvatskoj gospodarskoj komori u lipnju ove godine. Obzirom na trend rasta pristajanja riječnih kruzera u regiji kao i sve veću potražnju za jednodnevnim riječnim krstarenjima i ostalim vrstama riječnog turizma, cilj Zajednice za riječni turizam je stvaranje preduvjeta za unaprjeđenje proizvoda riječnog turizma.

U nastavku analize dan je prikaz ključnih dionika u razvoju riječnih krstarenja i nautičkog turizma na rijekama općenito.



**Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture** u svojim strateškim razvojnim planovima mora uvrstiti razvoj i gradnju pristanišne infrastrukture u službi razvoja riječnog turizma. Strateškim planiranjem odrediti prioritetne projekte s jasno postavljenim ciljevima uz financijsku podršku lučkim upravama u gradnji infrastrukture kao i budućim upraviteljima pristaništa u održavanju iste kroz sustav potpora.

**Ministarstvo turizma i Hrvatska turistička zajednica** moraju prepoznati važnost razvoja riječnog turizma u Republici Hrvatskoj te ekonomske učinke koje ova vrsta turizma ima u regiji. Kao preduvjet razvoja riječnog turizma trebaju se donijeti strateški razvojni planovi s jasno postavljenim ciljevima i prioritetnim projektima.

**Lučke uprave** u skladu sa Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda obavljaju poslove upravljanja lukama i pristaništima na unutarnjim vodama temeljem javnih ovlasti. U vezi s obavljanjem poslova upravljanja lučke uprave imaju Zakonom propisane javne ovlasti koje obuhvaćaju između ostalog i naplatu lučkih pristojbi te davanje koncesija za javne usluge. Njihova glavna zadaća u smjeru razvoja proizvoda riječnih krstarenja je gradnja, održavanje i modernizacija pristanišne infrastrukture. Za održavanje pristanišne infrastrukture lučke uprave financiraju se iz lučkih pristojbi koja se naplaćuje po putniku. U zadaći lučkih uprava je i koordinacija najave dolazaka riječnih kruzera. Na unutarnjim vodama Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda osnovane su 4 lučke uprave sa sjedištima u Vukovaru (za rijeku Dunav), Osijeku (za rijeku Dravu), Slavanskom Brodu i Sisku (za rijeku Savu). Obzirom na ulogu lučkih uprava u razvoju riječnih krstarenja iste bi trebale biti nositelj inicijative za osnaživanje suradnje među dionicima. Na području Brodsko-posavske županije poslovi upravljanja lukama i pristaništima na rijeci Savi u nadležnosti su Lučke uprave Slavonski Brod.

**Lučke kapetanije** obavljaju poslove nadzora sigurnosti plovidbe, koordinacije spašavanja plovila, plutajućeg objekta i plutajućeg tijela i osoba s plovila, plutajućeg objekta i plutajućeg tijela na unutarnjim vodama u slučaju plovidbene nesreće, provode istrage plovidbenih nesreća, inspeksijske poslove, poslove utvrđivanja sposobnosti čamaca za plovidbu osim čamaca za javne namjene i za gospodarske namjene za prijevoz putnika i stvari, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti članova posade za stjecanje zvanja u unutarnjoj plovidbi, tehničke i druge stručne poslove sigurnosti plovidbe. U riječnim krstarenjima osim nadzora sigurnosti njihova uloga je da zajedno s carinom i pograničnom policijom sudjeluju u postupku revizije putnika koja je od iznimne važnosti iz perspektive trajanja. Brzim i efikasnim postupkom revizije zadovoljstvo putnika je veće, a vrijeme predviđeno za boravak u destinaciji duže. Na području Brodsko-posavske županije ovi poslovi su u nadležnosti Lučke kapetanije Slavonski Brod.

**Turističke zajednice** u skladu sa Zakonom o turističkim zajednicama i promicanju hrvatskog turizma djeluju po načelu destinacijskog menadžmenta, a osnivaju se radi promicanja i razvoja turizma Republike Hrvatske i gospodarskih interesa pravnih i fizičkih osoba koje pružaju ugostiteljske usluge i usluge u turizmu na način da upravljaju destinacijom na razini za koju su osnovane (promoviraju destinaciju, provode aktivnosti s ciljem unapređenja ponude u destinaciji). Obzirom da je zadaća lokalnih i regionalnih turističkih zajednica suradnja s tijelima jedinica lokalne samouprave, upravo bi TZ prateći trendove u turizmu zajedno s tijelima lokalne i regionalne samouprave trebala davati prijedloge projekata s ciljem podizanja konkurentnosti destinacije. Nautički turizam sa svim svojim podvrstama primjenjivim na unutarnjim plovnim putovima mogao bi biti nositelj cjelokupne turističke ponude regije i osnova za razvoj imidža destinacije kao destinacije riječnih krstarenja. Kako se riječna krstarenja odvijaju na području tri županije Vukovarsko-srijemske, Brodsko-posavske i Osječko-baranjske, županijske turističke zajednice uz suradnju s turističkim zajednicama općina i gradova na kojima se nalaze putnička pristaništa, trebale bi ojačati i proširiti suradnju na provođenju promocijskih aktivnosti u području riječnih krstarenja.

**Međunarodna komisija za sliv rijeke Save** (Savska komisija) je zajedničko tijelo s međunarodnom pravnom sposobnošću potrebnom za implementaciju Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save (FASRB) s ciljem

- uspostavljanja međunarodnog režima plovidbe na rijeci Savi i njenim plovnim pritokama što podrazumijeva uspostavljanje uvjeta za sigurnu plovidbu na rijeci Savi i njenim pritokama
- uspostavljanje održivog upravljanja vodama što podrazumijeva suradnju u oblasti upravljanja vodnim resursima u slivu rijeke Save na održiv način, uključujući integralno upravljanje površinskim i podzemnim izvorima voda.

Vizija Međunarodne komisije za sliv rijeke Save je prekogranična suradnja radi održivog razvoja regije, koja je uključuje i aktivnosti vezane uz plovidbu, hidrotehniku, vodoopskrbu, navodnjavanje, ali i rekreaciju i turizam.

**Brodski agenti** temeljem odobrenja lučkih uprava obavljaju i koordiniraju administrativne poslove za brodarku, prijavljuju točan dolazak broda, dostavljaju popis putnika i vrše naplatu lučkih pristojbi kao i ostalih troškova brodarku u destinaciji. Na području Brodsko-posavske županije za sada nema upisanih i registriranih brodskih agenata.

**Službe revizije** (MUP, Carina) bitni su dionici u riječnim krstarenjima radi pravovremene organizacije i koordinacije izlaska na pristanište i obavljanja carinske i granične kontrole.

**Turističke agencije i vodiči** od iznimne su važnosti za organizaciju i pružanje usluga izleta u destinaciji. Turistički vodiči imaju izravan kontakt s putnicima, oslušuju njihove želje i preporuke te su svojevrsni „ambasadori“ destinacije. Turističke agencije imaju zadaću osmišljavanja programa u destinaciji i preuzimanja putnika nakon izlaska s riječnih kruzera. O kvaliteti njihove usluge i ponude kruzing kompanijama i touroperatorima te cijeni aranžmana, ovisi i zadovoljstvo ukupnim doživljajem destinacije. Turističke agencije trebale bi ojačati svoju suradnju s lokalnim i regionalnim turističkim zajednicama s ciljem unaprjeđenja itinerera u destinaciji i zajedničke promocije na tržištu.

**Lokalna i regionalna samouprava** ima zadaću poticanja razvoja riječnih krstarenja raznim vrstama potpora u turizmu usmjerenih prema turističkom sektoru. Održavanje infrastrukture i hortikulture u okruženju putničkih pristaništa kao i destinacijama obilazaka od iznimne su važnosti za doživljaj putnika. Jedinice lokalne i regionalne samouprave također mogu biti i inicijator daljnjih razvojnih projekata na svom području upravljanja s ciljem unaprjeđenja proizvoda riječnih krstarenja. Od 2021. godine ovi dionici će imati pravo naplate turističke pristojbe na putničkim pristaništima koje se nalaze u granicama njihove uprave te tako uz lučke uprave imati izravan prihod od riječnih krstarenja.

**Hrvatski registar brodova** (HRB) je neovisna, neprofitna, prema općem dobru usmjerena javna ustanova koja između ostalog pruža usluge statutarne certifikacije plovila unutarnje plovidbe sukladno odredbama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda i nadležno je inspeksijsko tijelo za provedbu Direktive 2006/87/EC i Direktive EU/2016/1629 te je ovlašten za preglede svih vrsta brodova pod zastavama EU, a koji spadaju pod opseg primjene navedenih Direktiva. Između ostalog, Hrvatski registar brodova obavlja i certifikaciju brodova unutarnje plovidbe temeljem Tehničkih pravila za statutaru certifikaciju plovila unutarnje plovidbe i Pravila za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe. Pravila se bave svim aspektima sigurnosti života i imovine na unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštitom

okoliša. HRB je uspostavio i sustav Pravila za klasifikaciju brodova unutarnje plovidbe sukladno kojima brod mora biti nadziran tijekom gradnje te održavan i pregledavan u službi. Time su direktno obuhvaćene slijedeće aktivnosti:

- ✚ odobrenje tehničke dokumentacije;
- ✚ nadzor kod proizvođača tijekom proizvodnje materijala, strojeva, uređaja i opreme koja će se ugraditi na brod;
- ✚ nadzor tijekom gradnje u brodogradilištu;
- ✚ nadzor tijekom obavljanja završnih ispitivanja i pokusne plovidbe;
- ✚ pregledi i uvjeti za obavljanje pregleda postojećih brodova.

U skladu s navedenim, tijekom projektiranja /gradnje plutajućih objekata u unutarnjoj plovidbi, HRB ima ulogu odobrenja tehničke dokumentacije te nadzora gradnje.

**Zajednica za riječni turizam** novoosnovano je tijelo pri Hrvatskoj gospodarskoj komori s ciljem unaprjeđenja razvoja svih oblika riječnog turizma:

- ✚ međunarodnih riječnih krstarenja
- ✚ jednodnevnih riječnih krstarenja
- ✚ domaćeg i međunarodnog jahtarenja

Aktivnosti Zajednice za riječni turizam su:

- ✚ koordinacija svih dionika u riječnom turizmu kroz redovne sastanke Zajednice i informiranje članova
- ✚ koordinacija projekata razvoja infrastrukture na unutarnjim vodnim putovima kroz prijedloge projekata razvoja i unaprjeđenja pristanišne infrastrukture
- ✚ povećanje investicija u riječnom turizmu kroz poticanje razvoja malog i srednjeg poduzetništva (izrada investicijskog vodiča)
- ✚ aktivno sudjelovanje u izradi strateških dokumenata vezanih uz razvoj turizma i unutarnje plovidbe kroz preporuke i mišljenja Zajednice
- ✚ kontinuirano praćenje trendova u riječnom turizmu kroz godišnji bilten ili newsletter Zajednice
- ✚ zajednički marketing kroz različite oblike udruženog djelovanja dionika u provođenju promocijskih aktivnosti
- ✚ suradnja s drugim asocijacijama i udruženjima u sektoru turizma i unutarnjih vodnih putova

Ako riječna krstarenja promatramo kao integralni turistički proizvod u destinaciji pristajanja čiji su ključni elementi lokacija pristaništa, pristanišna infrastruktura, dodatni sadržaji i usluge na pristaništu te atraktivnost destinacije, tada je ključna suradnja svih dionika kao bi proizvod bio u potpunosti iskorišten. Naglasak je svakako i na institucionalnoj podršci na nacionalnoj razini u smislu financijske podrške i resorne koordinacije projekata.






Pristup razvoju riječnih krstarenja na području istočne Hrvatske treba temeljiti na konceptu „integralnog upravljanja cijelom destinacijom“ koji uključuje sinergijsko djelovanje destinacijskih luka ticanja, destinacijske menadžment kompanije, sustava turističkih zajednica, brodskih agenata, svih privatnih i javnih ponuditelja pojedinačnih turističko-ugostiteljskih usluga koje bi mogle postati sastavni dio ponude nekog itinerera riječnog krstarenja.

## 10. Analiza zakonske regulative

Kada govorimo o razvoju nautičkog turizma na rijekama ili riječnog turizma potrebno je prije svega poznavati terminologiju određenih pojmova sukladno propisima iz unutarnje plovidbe, zatim zakonske pretpostavke za gradnju i upravljanje infrastrukturom na unutarnjim vodama kao i načinom odvijanja turističkih aktivnosti koje podliježu propisima u smislu plovidbe unutarnjim plovnim putovima i tehničkih karakteristika plutajućih objekata.

### 10.1. Upravljanje pristaništima unutarnjih voda








Pristaništa na unutarnjim vodama, njihova izgradnja, tehnički uvjeti, održavanje kao i način upravljanja regulirani su:

-  Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda,
-  Uredbom o pristaništima unutarnjih voda,
-  Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda,
-  Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe,
-  Pravilima za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe.

Temeljem Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u daljnjem tekstu Zakon), obavljanje poslova upravljanja lukama i pristaništima na unutarnjim vodama u nadležnosti je lučkih uprava. Za područje nadležnosti na rijeci Savi ustrojene su dvije lučke uprave, Lučka uprava Slavonski Brod i Lučka uprava Sisak. Lučka uprava Slavonski Brod nadležna je za upravljanje i razvoj luka i pristaništa na rijeci Savi od rkm 207 do 467, dakle i za projektiranje i gradnju pristanišne infrastrukture na području Brodsko-posavske s ciljem razvoja nautičkog turizma.

Zakon je definirao pristanište kao dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila. Pristanišno područje je područje pristaništa kojim upravlja upravitelj pristaništa, a koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti i na kojem vrijedi poseban režim kontrole dolaska i odlaska plovila te ulaska i izlaska vozila i osoba. Obavljanje lučkih djelatnosti u pristaništima dozvoljeno je temeljem koncesije ili odobrenja koje dodjeljuje temeljem javnih ovlasti nadležna lučka uprava.









Uredba o pristaništima unutarnjih voda (u daljnjem tekstu Uredba o pristaništima) definira sljedeće vrste pristaništa:

-  putničko,
-  industrijsko-trgovačko,
-  brodogradilišno,
-  sportsko,
-  turističko,
-  komunalno te
-  posebne vrste pristaništa tovarište i zimovnik.






Sukladno važećoj Uredbi<sup>28</sup> upravljanje u turističkim pristaništima obavlja osoba koja upravlja nacionalnim parkom ili parkom prirode, iz čega se zaključuje da je prema trenutno važećim propisima ovu vrstu pristaništa moguće graditi samo u područjima nacionalnih parkova i parkova prirode. Obzirom da bi po svojoj namjeni buduća pristaništa za razvoj nautičkog turizma trebala imati svrhu razvoja turizma i turističke plovidbe neovisno o mjestu gradnje, prijedlog izmjena Uredbe ići će u smjeru da se uvede nova kategorija pristaništa ili prošiti opseg upravljanja u postojećima.

Sukladno Uredbi o pristaništima pristanište može biti otvoreno za domaći i/ili međunarodni javni promet putnika i roba te za vlastite potrebe korisnika pristaništa. Pristaništa za međunarodni promet putnika biti će otvorena u svrhu razvoja međunarodnih riječnih krstarenja, dok se za razvoj ostalih vrsta turističke plovidbe unutar granica države pristaništa otvaraju za domaći promet. Ova kategorizacija bitna je zbog uvjeta koja moraju ispunjavati pristaništa u pogledu opremljenosti i infrastrukture.







Putničko pristanište je javno pristanište, na njemu se mora omogućiti pristajanje svih plovila koje će ga koristiti za ukrcaj i iskrcaj putnika i mora biti opremljeno propisanom infrastrukturom i opremom kako slijedi:

-  pristane čija veličina odgovara vrsti plovila, uređaje i opremu za siguran privez plovila,
-  pristupni most ili pokretni sifon za transfer putnika, konstruiran i opremljen na način koji jamči sigurno kretanje putnika,
-  informacijsku ploču s osnovnim podacima o pristaništu,
-  objekte sigurnosti plovidbe postavljene u skladu s planom obilježavanja,
-  uređene i osvijetljene prilaze pristaništu i plovilu,
-  prostor na pontonu ili objekt na obali uređen za prihvat putnika i prtljage i kraći boravak putnika,
-  opremu za sprječavanje onečišćenja voda s plovila koja se nalaze u pristaništu,
-  opremu i obučeno osoblje za zaštitu od požara, prema posebnim propisima.

U putničkom pristaništu lučka uprava kao upravitelj pristaništa mora korisnicima osigurati sljedeće usluge:

-  privez i odvez plovila,
-  prihvat i otpremu putnika,
-  opskrbu plovila vodom i električnom energijom,
-  prihvat otpada s plovila,
-  službu hitne zdravstvene pomoći.

Poslovi upravljanja pristaništem sukladno Uredbi o pristaništima obuhvaćaju:

-  kontrolu i evidenciju dolazaka i odlazaka plovila, prekrcaja i transporta,
-  osiguravanje kontinuiteta obavljanja lučkih djelatnosti u pristaništu,
-  prihvat otpada, fekalnih, kaljužnih i zauljenih voda s plovila,
-  provođenje reda u pristaništu i nadzor nad obavljanjem lučkih djelatnosti u pristaništu,
-  redovito održavanje infrastrukture,
-  redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na području pristaništa.

---

<sup>28</sup> U trenutku pisanja Studije u proceduri je izmjena važeće Uredbe



Redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na području pristaništa do 1. siječnja 2019. godine bilo je u nadležnosti Agencije za vodne putove. Nakon pripajanja Agencije resornom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, poslovi na održavanju u direktnoj su nadležnosti ovog Ministarstva.

## 10.2. Procedura najave dolaska plovila

Za potrebe unaprjeđenja korištenja vodnih putova u smislu riječnih krstarenja i turističkih izleta, potrebno je poznavati proceduru najave dolaska i osiguranja veza. Ova procedura ustaljena je u međunarodnim putničkim pristaništima na Dravi i Dunavu gdje većinu poslova za kruzing kompanije obavlja brodski agent.

Najava dolaska plovila potrebna je iz dva razloga, radi osiguranja veza u dolasku i radi vođenja statistike o broju putnika. Najava dolaska u međunarodnim riječnim krstarenjima obavlja se prije početka sezone pristajanja za cijelu godinu uz mogućnost manjih izmjena satnice dolaska. U pristaništima poput Vukovara i drugih popularnijih europskih destinacija gdje se odvija najgušći putnički riječni promet s nekoliko stotina pristajanja u sezoni, ova najava je od velike je važnosti jer lučka uprava mora procijeniti ima li dovoljno mjesta za vez bez ugrožavanja plovnog puta i sigurnosti putnika. Najavu dolazaka za neke kruzing kompanije i touroperatore u praksi je preuzeo brodski agent.

U nastavku je procedura najave dolaska plovila sukladno važećim propisima. U praksi većinu obveza nakon uplovljenja kad je riječ o putničkom prometu, preuzima brodski agent.

Najava dolaska plovila u pravilu sadrži sljedeće podatke:

- ✚ ime i/ili oznaku plovila, državnu pripadnost, ukupnu nosivost, gaz i duljinu plovila za plovilo koje podnosi najavu i za ostala plovila u sastavu;
- ✚ popis posade i popis putnika;
- ✚ vrstu i količinu tereta na svim plovilima u sastavu;
- ✚ vrstu i količinu tereta za ukrcaj ili iskrcaj u luci;
- ✚ prethodnu luku, datum i vrijeme isplovljenja;
- ✚ datum i vrijeme predviđenog dolaska.

Najava dolaska podnosi se putem ERI poruka, elektroničke pošte, radio veze ili telefaksa. Kada plovilo dođe na područje luke ili na poziciju prilaza luci koju je odredila lučka kapetanija, zapovjednik plovila dužan je radio vezom uputiti obavijest o dolasku RIS centru te zatražiti daljnje instrukcije. Upravitelj luke dužan je plovilu koje je najavilo dolazak pravodobno dodijeliti vez ili mjesto za sidrenje te o tome izvijestiti RIS centar.

Po dolasku u luku, zapovjednik plovila ili agent broдача dužan je dostaviti Prijavu dolaska nadležnoj lučkoj kapetaniji. U slučaju opravdane spriječenosti Prijava dolaska mora se podnijeti najkasnije u roku 6 sati od dolaska plovila u luku. Prijava dolaska podnosi se na obrascu koji mora sadržavati sljedeće podatke:

- ✚ ime, državnu pripadnost, luku upisa, deplasman, nosivost, gaz plovila, vrstu i količinu tereta i luku ukrcaja za sva plovila u sastavu;
- ✚ ime i prezime zapovjednika, ime/naziv brodarka, ime/naziv agenta, vrstu i količinu tereta za ukrcaj ili iskrcaj u luci, prethodnu luku, datum i vrijeme isplovljenja i datum i vrijeme dolaska u luku za plovilo za koje se podnosi prijava (na kojem se nalazi zapovjednik sastava).

Na temelju prijave iz članka te pregleda dokumentacije, isprava i knjiga plovila, lučka kapetanija daje plovilu odobrenje za uplovljenje. Plovilo ne smije započeti ukrcaj i iskrcaj tereta ili putnika, ako nije dano odobrenje za uplovljenje.

### 10.3. Tehnička pravila i nadzor brodova unutarnje plovidbe

Hrvatski registar brodova (HRB), javno i neovisno tijelo, uspostavio je sustav Pravila za klasifikaciju brodova unutarnje plovidbe sukladno kojima brod mora biti nadziran tijekom gradnje te održavan i pregledavan u službi. Time su direktno obuhvaćene sljedeće aktivnosti:

- ✚ odobrenje tehničke dokumentacije;
- ✚ nadzor kod proizvođača tijekom proizvodnje materijala, strojeva, uređaja i opreme koja će se ugraditi na brod;
- ✚ nadzor tijekom gradnje u brodogradilištu;
- ✚ nadzor tijekom obavljanja završnih ispitivanja i pokusne plovidbe;
- ✚ pregledi i uvjeti za obavljanje pregleda postojećih brodova.

Tehnička pravila za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe i Pravila za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe bave se svim aspektima sigurnosti života i imovine na unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštitom okoliša na unutarnjim plovnim putovima te u tom smislu propisuju prihvaćene i primjenljive norme glede:

- ✚ konstrukcije trupa objekata unutarnje plovidbe;
- ✚ sigurnosti i pouzdanosti porivnog stroja, pomoćnih strojeva, uređaja i sustava;
- ✚ stabiliteta, pregrađivanja i nadvođa;
- ✚ radioopreme, pomagala za navigaciju i sredstava za signalizaciju;
- ✚ zaštite pri radu i smještaju posade i putnika;
- ✚ sprečavanja zagađivanja s objekata unutarnje plovidbe;
- ✚ baždarenja plovnih objekata unutarnje plovidbe.

U skladu s navedenim, tijekom projektiranja /gradnje plutajućih objekata u unutarnjoj plovidbi, HRB ima ulogu odobrenja tehničke dokumentacije te nadzora gradnje. Ponton kao infrastrukturni objekt u putničkom pristaništu sa svrhom priveza broda te ukrcaja i iskrcaja putnika, također je plutajući objekt te podliježe svim navedenim propisima o projektiranju i gradnji. U smislu plovidbe unutarnjim vodama svi brodovi koji se bave javnim prijevozom putnika moraju imati od HRB-a Svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu kao i Svjedodžbu o baždarenju.

## 11. Analiza strateških dokumenata

Obzirom da je nautički turizam u RH zastupljeniji na moru, tako se i u strateškim dokumentima više prostora posvećuje razvoju nautičkog turizma na obali negoli na rijekama. Međutim unazad nekoliko godina od kada riječni kruzing bilježi visoke stope rasta i ovoj se vrsti nautičkog turizma posvetila pažnja te kroz strateške dokumente dane smjernice njegovog razvoja. U nastavku se navode najvažniji nacionalni strateški dokumenti kao i regionalne strategije u kojima se spominje kruzing, a s ciljem oslanjanja na postojeće podloge u strateškim dokumentima prilikom traženja izvora financiranja daljnjih projekata za razvoj nautičkog turizma u destinaciji.

### **Strategija razvoja turizma RH do 2020.**

Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. obrađuje proizvod nautičkog turizma kao proizvod iznimne globalne atraktivnosti koji u svijetu bilježi kontinuirano visoke stope rasta. Strategija ističe povoljan geoprometni položaj i razvedenu obalu koje uz ugodnu klimu i pogodne vjetrove Hrvatsku svrstavaju u jednu od najpoželjnijih nautičkih destinacija na svijetu. Kada se govori o Republici Hrvatskoj kao nautičkoj destinaciji, prije svega se misli na razvoj nautičkog turizma na moru, kako zbog nerazmjerno većih brojki u dolascima u odnosu na riječni nautički turizam tako i zbog razlika u izgradnji i uređenosti infrastrukture u marinama. Neovisno o tome, Strategija ukazuje da yachting turizam u Hrvatskoj nekoliko posljednjih godina obilježava stagnacija u razvoju ponude novih vezova u marinama, iako uz optimalan razvojni koncept potražnja za njima nije upitna. Pa iako kruzing turizam u posljednjih desetak godina obilježava povećan broj dolazaka megakruzera, ali i rastuća potražnja za krstarenjem na malim domaćim krizerima, investicije u infrastrukturu nisu dostatne zbog nepovoljnog investicijskog okruženja. Strategija predviđa daljnji trend globalnog rasta yachtinga, a ekološka odgovornost i 'zelena' praksa postat će sve važnije teme za kruzing industriju.

Strategija navodi prioritete aktivnosti s ciljem razvoja nautičkog turizma kako slijedi:

- ✚ *„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 'Prijatelja 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 prihvata 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.*<sup>29</sup>

Obzirom da je Strategija razvoja turizma pisana za razdoblje do 2020., u narednom razdoblju se očekuje formiranje novog stručnog tima koji će pristupiti izradi nove Strategije. S ciljem daljnjeg razvoja riječnog krzivanja treba se angažirati na dostavljanju smjernica za razvoj ove vrste turizma u tri istočne županije, Brodsko-posavskoj, Osječko-baranjskoj i Vukovarsko-srijemskoj kao i ostalih vrsta nautičkog turizma na rijekama.

### **Akcijski plan razvoja nautičkog turizma**

U Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma iz 2015. godine, prepoznaje se važnost riječnih krstarenja te se posebno poglavlje posvećuje upravo ovoj vrsti nautičkog turizma. U Akcijskom planu navode se između ostalog posebni ciljevi razvoja:

- ✚ *„Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma;*
- ✚ *Povećanje broja ticanja;*
- ✚ *Unapređenje lučke/pristanišne infrastrukture i suprastrukture;*
- ✚ *Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja;*
- ✚ *Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa;*
- ✚ *Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja;*
- ✚ *Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama;*
- ✚ *Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš;*
- ✚ *Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji.“*

Nadalje, Akcijskim planom predviđeni su sljedeći programi s ciljem ostvarenja prethodno navedenih ciljeva, a koji uključuju naziv programa, ciljeve u koje se program uklapa, opis razloga pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u njegovu provedbu, izvore financiranja te prioritetnost programa:

- ✚ *„Unapređenje suradnje dionika*
- ✚ *Marketing*
- ✚ *Unapređenje ponude pristaništa i njihovog neposrednog okruženja*
- ✚ *Unapređenje destinacijske komunalne i prometne infrastrukture u funkciji riječnih krstarenja*
- ✚ *Zaštita okoliša i prirode*
- ✚ *Obrazovanje*
- ✚ *Unapređenje informacijske osnove*
- ✚ *Razvoj riječnih jednodnevnih krstarenja (izleta)*
- ✚ *Razvoj jahtarenja na rijekama“*<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Ministarstvo turizma, Zagreb, 2013.

<sup>30</sup> Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Institut za turizam, Zagreb, 2015.

### ***Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije do 2020.***

U razvojnoj strategiji Brodsko-posavske županije, riječna krstarenja kao oblik turizma nisu istaknuta u potencijalima razvoja turističkog proizvoda. Strategija navodi da se turistički proizvodi temelje na etno i gastro ponudi, lovnom turizmu, ruralnom turizmu, ciklo-turizmu i dr. Međutim Strategija s druge strane naglašava da se potencijal razvoja turističkog proizvoda temelji se prije svega na prirodnim i kulturnim vrijednostima područja, s naglaskom na tradicijske vrijednosti. Strategija prepoznaje problem nedostatka raznovrsne turističke ponude kao i neiskorištene potencijale kulturne i prirodne baštine u turističke i promotivne svrhe.<sup>31</sup>

Obzirom da je rijeka Sava prirodna vrijednost ovog područja koja može poslužiti kao osnova za razvoj novih i raznovrsnih oblika turističke ponude, u idućoj Strategiji razvoja svakako treba predvidjeti aktivnosti s ciljem unaprjeđenja svih oblika nautičkog turizma vezanih uz rijeke i jezera na području Županije.

### ***Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.***

I Strategija prometnog razvoja prepoznala je potencijal razvoja infrastrukture u pristaništima unutarnjih voda te navodi: "Zahvaljujući geografskim obilježjima unutarnji plovni putovi nude velik potencijal za razvoj usluge prijevoza od jedne do druge točke. Rijeke se često isprječuju na pravcima drugih vidova prometa, a time i produljuju vrijeme putovanja. U ovakvoj konfiguraciji prijevoz plovnim putovima doprinosi otvaranju izoliranih područja i povezivanju susjednih, ali geografski razdvojenih područja. Otvaranje direktnih ruta za izravan prelazak rijeke, odnosno putovanje plovnim putem skratilo bi vrijeme putovanja u odnosu na isto putovanje kopnenim putem, što čini tzv. shuttle uslugu atraktivnijom. Bolji pristup urbanim odnosno susjednim područjima nije samo stvar prometne politike nego i urbanog razvoja."<sup>32</sup>

### ***Okvirni sporazum o slivu rijeke Save***

Okvirni sporazum o slivu rijeke Save potpisale su Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Republika Slovenija i Savezna Republika Jugoslavija prepoznajući presudnu važnost prekogranične suradnje usmjerenu na održivi razvoj sliva rijeke Save. Okvirni sporazum je osnovni dokument koji definira ciljeve, principe, oblike i mehanizme prekogranične suradnje u slivu rijeke Save, a Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (Savska komisija) je tijelo nadležno za provođenje Okvirnog sporazuma. Okvirni sporazum stupio je na snagu krajem 2004. godine, a u proteklom razdoblju pokazao se kao dobra regionalna platforma za poticanje i poboljšanje suradnje između država članica, razmjenu iskustava i dodatnu izobrazbu stručnjaka, provedbu zajedničkih regionalnih projekata, usklađivanje nacionalne regulative te poboljšanu međusektorsku suradnju, osobito među nadležnim tijelima u državama članicama. Okvirni sporazum Savskoj komisiji određuje najširi djelokrug rada među svim međunarodnim riječnim ili jezerskim komisijama u Europi, istodobno obuhvaćajući pitanja razvoja gospodarskih aktivnosti, kao što su plovidba i riječni turizam te vidove zaštite voda i vodnog ekosustava. Okvirni sporazum osnova je za predviđanje konkretnih koraka za prevladavanje prepreka poput manjka ljudskih

<sup>31</sup> Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije, Brodsko-posavska županija, 2018.

<sup>32</sup> Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017-2030, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2017.

i financijskih resursa država članica, osiguranja sredstava za provedbu prioritarnih projekata, manjka prikladnih institucionalnih struktura te u pojedinim državama nedovoljna usklađenost zakonodavstva s pravnom stečevinom EU.

## 12. Prijedlog promocijskih aktivnosti s ciljem unaprjeđenja razvoja riječnih krstarenja

Promocija podrazumijeva svaki vid marketinške komunikacije koja se koristi s ciljem informiranja o vrijednosti brenda, usluge i/ili proizvoda, a s ciljem utjecaja na kupovne odluke potrošača. Potrošači se u proizvodu riječnih krstarenja s obzirom na smjer djelovanja promocijskih aktivnosti mogu svrstati u tri osnovne grupe: kruzinge kompanije/touroperatori, putnici i lokalni dionici.

Ciljevi promocije općenito govoreći su upoznavanje s novim proizvodom, diferenciranje proizvoda, stvaranje interesa za proizvodom, povećanje svijesti, naglašavanje vrijednosti proizvoda, povećanje prodaje, kao i stvaranje lojalnosti potrošača. Promocija je jedan od osnovnih elemenata marketing mixa. Promotivni marketing je upotreba bilo koje posebne ponude koja ima za cilj povećanje interesa potrošača za proizvod i/ili uslugu kao i na to da se određeni proizvod izdvoji među konkurentima. U proizvodu riječnih krstarenja promocija treba biti usmjerena na diferencijaciju, stvaranje interesa i izdvajanje od konkurencije u susjednim zemljama pristajanja, a s ciljem privlačenja interesa kruzinge kompanija i touroperatora za programima riječnih krstarenja rijekom Savom i povećanja broja pristajanja riječnih kruzera u destinaciji.

S obzirom da je ova Studija izrađena za potrebe planiranja promocijskih aktivnosti Turističke zajednice Brodsko-posavske županije i Lučke uprave Slavonski Brod, u nastavku su obrađene samo one aktivnosti u kojima su ovi nositelji ključni dionici u realizaciji.

### *Prijedlog promocijskih aktivnosti*

<p><b><i>Provođenje radionica na temu riječnih krstarenja</i></b></p>	<p><b>Opis</b> Upoznavanje lokalnih dionika (TZ općina i gradova, lokalna samouprava, turističke agencije, turistički vodiči, OPG-ovi i dr.) s trendovima u riječnim krstarenjima, projektima u pripremi, oblikovanje ponude za itinerere u destinaciji i sl.</p> <p><b>Cilj</b> Oblikovanje ponude u programima riječnih krstarenja i upoznavanje lokalnih dionika s potencijalima turističkog proizvoda riječnih krstarenja</p> <p><b>Nositelji</b> TZ Brodsko-posavske županije Lučka uprava Slavonski Brod</p>
<p><b><i>Izrada promocijskih materijala</i></b></p>	<p><b>Opis</b> Izrada info brošure koja će uključivati lokaciju putničkog pristaništa i udaljenosti do turističkih atrakcija s naglaskom na turističke atrakcije prilagođene programima u riječnim krstarenjima, popisom turističkih manifestacija, rutama, prijedlozima tematskih itinerera i sl.</p> <p><b>Cilj</b> Povećanje vidljivosti i prepoznatljivosti destinacije u programima riječnih krstarenja</p>



	<p><b>Nositelji</b> TZ Brodsko-posavske županije</p>
<i>Izrada video sadržaja destinacije</i>	<p><b>Opis</b> Snimanje 10 minutnog videa cijele destinacije s prepoznatljivim turističkim atrakcijama iz postojećih i planiranih itinerera, turističkim manifestacijama, uključenim snimkama izleta u destinaciji, intervjuima putnika/kapetana i sl. Video se koristi u: - distribuciji kruzing kompanijama s uključenim pristajanjima u Hrvatskoj kako bi se prije iskrcaja gosti upoznali s destinacijom - kruzing kompanijama koje nemaju u svojoj ponudi program u destinaciji s ciljem predstavljanja destinacije - prilikom sudjelovanja na specijaliziranim sajmovima - za potrebe web stranice</p>
	<p><b>Cilj</b> Unaprjeđenje imidža destinacije kroz direktni marketing prema krajnjim korisnicima i kruzing kompanijama</p>
	<p><b>Nositelji</b> TZ Vukovarsko-srijemske županije TZ Osječko-baranjske županije TZ Brodsko-posavske županije</p>
<i>Organizacija studijskih putovanja</i>	<p><b>Opis</b> Organizacija studijskih putovanja za predstavnike touroperatora i riječnih kruzing kompanija kao i novinare, blogere i kritičare koji se bave praćenjem proizvoda riječnih krstarenja kroz tematske magazine ili direktno za kruzing kompanije</p>
	<p><b>Cilj</b> Stvaranje pozitivnog imidža destinacije kao poželjne destinacije u riječnim krstarenjima i povećanje interesa za programima riječnih krstarenja koji uključuju plovidbu rijekom Savom</p>
	<p><b>Nositelji</b> TZ Brodsko-posavske županije HTZ</p>
<i>Sudjelovanje na specijaliziranim sajmovima</i>	<p><b>Opis</b> Zajedničko predstavljanje destinacije na specijaliziranim sajmovima za riječna krstarenja kao i konferencijama i ostalim događajima koji imaju za cilj promociju riječnih krstarenja</p>
	<p><b>Cilj</b> Promocija destinacije i uključivanje plovidbe rijekom Savom u veći broj programa riječnih krstarenja</p>

	<p><b>Nositelji</b> TZ Brodsko-posavske županije HTZ Lučka uprava Slavonski Brod</p>
<p><i>Oglašavanje u specijaliziranim magazinima i on-line izdanjima</i></p>	<p><b>Opis</b> Plaćeni oglasni prostori u tematskim magazinima i on-line izdanjima vezanim uz riječna krstarenja (Cruise Trade News, Cruise Critic, Seatrade Cruise News i sl), prezentacija destinacije kroz kulturno i povijesno nasljeđe, predstavljanje novih itinerera, turističkih atrakcija i manifestacija</p>
	<p><b>Cilj</b> Promocija Hrvatske kao poželjne destinacije u riječnim krstarenjima</p>
	<p><b>Nositelji</b> TZ Vukovarsko-srijemske županije TZ Osječko-baranjske županije TZ Brodsko-posavske županije HTZ</p>
<p><i>Izrada jedinstvenog vizualnog obilježja</i></p>	<p><b>Opis</b> Izrada jedinstvenog vizualnog obilježja destinacije (znaka) koji će biti postavljen na sva međunarodna putnička pristaništa u destinaciji i koristiti se u ostalim promocijskim materijalima</p>
	<p><b>Cilj</b> Unaprjeđenje prepoznatljivosti destinacije prema pripadnosti državi/regiji i povećanje atraktivnosti mjesta iskrcaja</p>
	<p><b>Nositelji</b> TZ Vukovarsko-srijemske županije TZ Osječko-baranjske županije TZ Brodsko-posavske županije</p>
<p><i>Uključivanje proizvoda riječnih krstarenja na web stranice TZ</i></p>	<p><b>Opis</b> Obogaćivanje sadržaja postojećih web stranica turističkih zajednica u destinaciji ponudom novih programa jednodnevnih riječnih krstarenja u destinaciji</p>
	<p><b>Cilj</b> Otvaranje novog komunikacijsko promotivnog kanala u proizvodu riječnih krstarenja i promocija destinacije kao odredišta riječnih krstarenja</p>
	<p><b>Nositelji</b> TZ Brodsko-posavske županije</p>

## 13. Zaključak

Riječna krstarenja oblik su turizma koji bilježi najveću stopu rasta kako u svijetu tako i u Hrvatskoj. Potražnja za pristajanjima u hrvatskim putničkim pristaništima bilježi se još početkom 2000-tih godina, a najveći rast riječna krstarenja doživljavaju posljednjih 10 godina kada se godišnje bilježi prosječna stopa rasta od 15%. Unatoč činjenici da je Hrvatska bogata tzv. velikim rijekama Dunavom, Dravom i Savom klasificiranih kao međunarodni plovni putovi, većina međunarodnih riječnih krstarenja odvija se na Dunavu preko četiri izgrađena putnička pristaništa. Na rijeci Dravi izgrađeno je jedno putničko pristanište u Osijeku s udjelom pristajanja u prosjeku do 10% ukupnog broja pristajanja.

Na rijeci Savi ne bilježi se ozbiljan broj plovila u međunarodnim riječnim krstarenjima zbog problema s plovnošću i neizgrađene pristanišne infrastrukture. No kako su u tijeku dva infrastrukturna projekta koji su preduvjet razvoja riječnih krstarenja na rijeci Savi, potrebno je započeti s pripremom destinacije s ciljem osmišljavanja programa prilagođenih ciljanom tržišnom segmentu. Ova Studija kao i planirana radionica za dionike, doprinijet će da se proizvod riječnih krstarenja sagleda iz perspektive sveobuhvatnije pripreme destinacije za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja.

Rijeka Sava kao prirodna turistička atrakcija ima potencijal biti primarna turistička osnova za razvoj svih oblika riječnog turizma, međunarodnih riječnih krstarenja, jednodnevnih riječnih krstarenja kao i jahtarenja u domaćoj i međunarodnoj plovidbi. Strateškim planiranjem i planskim ulaganjem u infrastrukturu kao i koordinacijom svih dionika stvorit će se preduvjeti za pozicioniranje rijeke Save u programima međunarodnih riječnih krstarenja i uključivanje u cjelokupnu turističku ponudu Županije.



Suradnja Lučke uprave Slavonski Brod i Turističke zajednice Brodsko-posavske županije primjer je dobre koordinacije glavnih dionika u razvoju riječnih krstarenja. S obzirom na prihode koje generira proizvod riječnih krstarenja, ova suradnja poticaj je za uključivanje i ostalih dionika u provođenje aktivnosti s ciljem stvaranja preduvjeta za razvoj novog turističkog proizvoda u Brodsko-posavskoj županiji.

## Prilog I. Prijedlog koncepta turističkog broda za jednodnevna riječna krstarenja

U novije vrijeme se prilikom izgradnje turističkih brodova teži ka novijim tehnologijama te se nastoji udovoljiti zahtjevima turističke potražnje po pitanju udobnosti putovanja, ali i ekonomičnosti. 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. Kada govorimo o trendovima u nautičkom turizmu svakako treba napomenuti trendove izgradnje tzv. *“zero emission”* kompozitnih katamarana namijenjenih kratkim izletničkim linijama, gradskom prijevozu putnika i ostalim turističkim aktivnostima na vodi.

Primjer takve prakse već je implementiran u Nacionalnom parku Mljet gdje su po narudžbi izgrađeni turistički brodovi namijenjeni za plovidbu zaštićenim vodama. Sličan primjer izgrađen je po narudžbi za izletničku plovidbu po Dunavu, lokacija Otok sportova u Vukovaru. Ovaj kompozitni katamaran namijenjen je kratkim izletničkim linijama, gradskom prijevozu putnika te raznim turističkim aktivnostima. Električni pogon novo je iskustvo u plovidbi, gdje jedinu buku i vibracije stvaraju vjetar i valovi. Veliki bočni otvori dodatno doprinose udobnosti putovanja, osiguravajući iznimnu vidljivost sa svih sjedala. Solarna elektrana integrirana je u krovnu konstrukciju te prati hidro dinamičku formu broda, ne narušavajući vizualno konturu broda. Osim na solarni pogon, brod može biti opskrbljen električnom energijom i s obalnog priključka, što u početnoj fazi uvelike smanjuje investiciju.

U nastavku je dan prijedlog koncepta solarnog broda hrvatskog proizvođača s okvirnim troškovima gradnje. Ovaj kompozitni katamaran projektiran je s ciljem kratkih izletničkih tura vodeći računa o udobnosti plovidbe. Instalirana snaga solarne elektrane od 7,5 kW osigurava dnevnu autonomiju plovidbe do 10 sati tijekom ljetnih mjeseci pri brzini od 5 čvorova. Katamaran pogone dva elektro motora s permanentnim magnetima snage 2x12 kW koji omogućavaju maksimalnu brzinu plovidbe od 8 čvorova. Uz pramčani potisnik snage 75 kgf katamaran je iznimno upravljiv i pri zahtjevnoj plovidbe kod pristajanja. LiFePO4 baterije kapaciteta 50 kWh osiguravaju potrebnu energiju za 8 sati plovidbe pri te iznimno velik životni vijek od +15 godina. Punjenje baterija sa kopna te vlastite solarne elektrane daje dnevnu autonomiju od 8+8 sati plovidbe. Ukrcaj i iskrcaj putnika predviđen je putem bočno postavljene ukrcajne rampe koja se preklapa prema obali ili palubi, ovisno o tome da li je obala viša ili niža od palube. Na ovaj način ne postoje ograničenja pri pristajanju, a katamaran je primjeren plovidbe postojećim pristaništima bez prilagodbe. Smještanjem ukrcajne rampe po sredini broda omogućen je jednostavan ukrcaj putnika sa posebnim potrebama te njihov smještaj pored kormilarnice čime je osigurana brza i nesmetana komunikacija s posadom. Jednostavnim ukrcajem, katamaran je namijenjen prijevozu većeg broja bicikla, čiji je smještaj predviđen u pramčanom i krmenom dijelu palube. Kormilarnica je smještena s prednje desne strane broda, pružajući time iznimnu vidljivost pri plovidbi. Velike staklene plohe koje se nalaze sa svih strana kormilarnice pružaju osjećaj transparentnosti dodatno smanjujući vizualne barijere putničkom prostoru. U kormilarnici se nalaze sjedala za dva člana posade, ormarići za odlaganje stvari te svi potrebni uređaji za upravljanje katamaranom čime je sama plovidbe iznimno jednostavna.

Stavka	Karakteristike	Slika
<b>Tehničke karakteristike</b>  <b>Kapacitet</b>	Duljina: 15 m Širina: 4,95 m Gaz: 0,70 m  Posada: 2 člana Putnici: 54 Dodatno: do 16 bicikala	
<b>Operativne karakteristike</b>  <b>Trajanje plovidbe</b>	Brzina: 9,3 km/h Brzina max: 15,7 km/h  *Ovisna o vodostaju i smjeru plovidbe  Baterije: 8 h Baterije+solari: 8+8 h	
<b>Procjena investicije</b>	Osnovni koncept: 4.100.000 kn  Klimatizacijski uređaji: 750.000 kn  Dodatne baterije: 830.000 kn	

Prijedlog koncepta riječnog katamarana  
 Izvor: iCat d.o.o., Zagreb

## Prilog II. Prijedlog koncepta pristaništa za potrebe ukrcaja i iskrcaja putnika u jednodnevnim riječnim krstarenjima

Analizom prostornih planova za potrebe izrade ove Studije uočeno je da sve lokacije predviđene prostorno planskom dokumentacijom za potrebe pristaništa, nisu infrastrukturno uređena na istoj razini. S jedne strane u Slavanskom Brodu i Slavanskom Šamcu kao i Davoru postoji uređena obaloutvrda uz koju se dodavanjem pontona i pristupnog mosta može na jednostavniji, brži i financijski prihvatljiviji način riješiti osnovna infrastruktura za putničko pristanište namijenjeno jednodnevnim riječnim krstarenjima, odnosno izletničkoj i turističkoj plovidbi.

Na primjeru nove izgrađene obaloutvrde u Slavanskom Brodu može se vidjeti ova infrastrukturno jednostavnija varijanta prijedloga koncepta pristaništa gdje je uz izgrađenu obaloutvrdu potreban infrastrukturno manji zahvat u obliku postavljanja pristupnog mosta, pontona i priveznih elemenata. Sam ponton svojom veličinom mora biti prilagođen sigurnom bočnom pristajanju manjih izletničkih brodova, a pristupni most izveden zglobovom vezom s obaloutvrdom radi prilagodbe oscilacijama vodostaja. Cijena ovakvih elemenata ovisi o vrsti materijala gradnje koji mogu biti betonski, čelični, aluminijski ili čak plastični koji su i najjeftiniji. Osim projektiranja i gradnje po narudžbi, ovakvi pontoni dolaze i u tipskim modelima raznih proizvođača s već standardiziranom opremom poput instalacijskih kanala za vodu, struju i protupožarnu instalaciju.



Slika 16 : Obaloutvrda u Slavanskom Brodu  
Izvor: Vlastita arhiva

Primjer pristaništa uređenog na postojećoj obaloutvrđi s aluminijskom konstrukcijom pontona nalazi se u Vukovaru, na lokaciji Otok sportova i namijenjeno je ukrcaju i iskrcaju putnika u izletničkoj plovidbi. Pristanište je javnog karaktera, a na njemu se trenutno na vezu nalazi plovilo namijenjeno izletničkoj plovidbi Vukovar Waterbus. Cjelokupna investicija pristanišne infrastrukture bila je oko 400.000 kn i osigurana je u Državnom proračunu RH preko Lučke uprave Vukovar.

Kao što je vidljivo na donjoj slici, ponton osim za pristajanje izletničkih brodova može služiti i za razvoj drugih oblika nautičkog turizma poput kajakinga. Ovisno o njegovoj veličini na pontonu se sukladno propisima iz unutarnje plovidbe, mogu postaviti i drugi pripadajući sadržaji vezani uz ugostiteljstvo i turizam općenito.

**Osnovni tehnički podaci pontona:**

Duljina (m):	12
Duljina preko svega (m):	12,2
Širina (m):	3,2
Visina (m):	1,13
Gaz (m):	0,37
Istisnina prazan (t):	2,55
Istisnina pun (t):	8,55
Materijal:	Aluminij
Mjesto gradnje:	Čakovec
Vlasnik:	Lučka uprava Vukovar



*Slika 17: Pristanište Vukovar  
Izvor: Vlastita arhiva*

S druge strane, na lokacijama na kojima nema izgrađene obaloutvrde i na kojima je inundacijski pojas razmjerno širok, potreba je gradnja cjelokupne infrastrukture što iziskuje i obuhvatniju projektno-tehničku dokumentaciju i znatnija financijska ulaganja. Na ovakvim lokacijama moguće je za potrebe pristajanja izgraditi pontonsko pristanište usidreno pilotima kako je prikazano u nastavku. Pontonsko pristanište definirano je pod pretpostavkom da će na ista pristajati turistički brodovi do 15 m dužine i kapaciteta do 60 putnika.

Kod odabira lokacija na terenu potrebno je voditi računa o slijedećem:

- ✚ osiguran pristup do lokacije pristaništa postojećim koridorima na krunama obrambenih nasipa;
- ✚ odabir lokacija s užom inundacijom - udaljenošću od nasipa do glavnog korita;
- ✚ odabir lokacija u konkavnim krivinama (dubine neophodne za normalno funkcioniranje pristaništa pri najnižim vodostajima);
- ✚ odabir lokacija sa što višim terenom u inundaciji (nesmetano funkcioniranje pristaništa pri višim vodostajima).

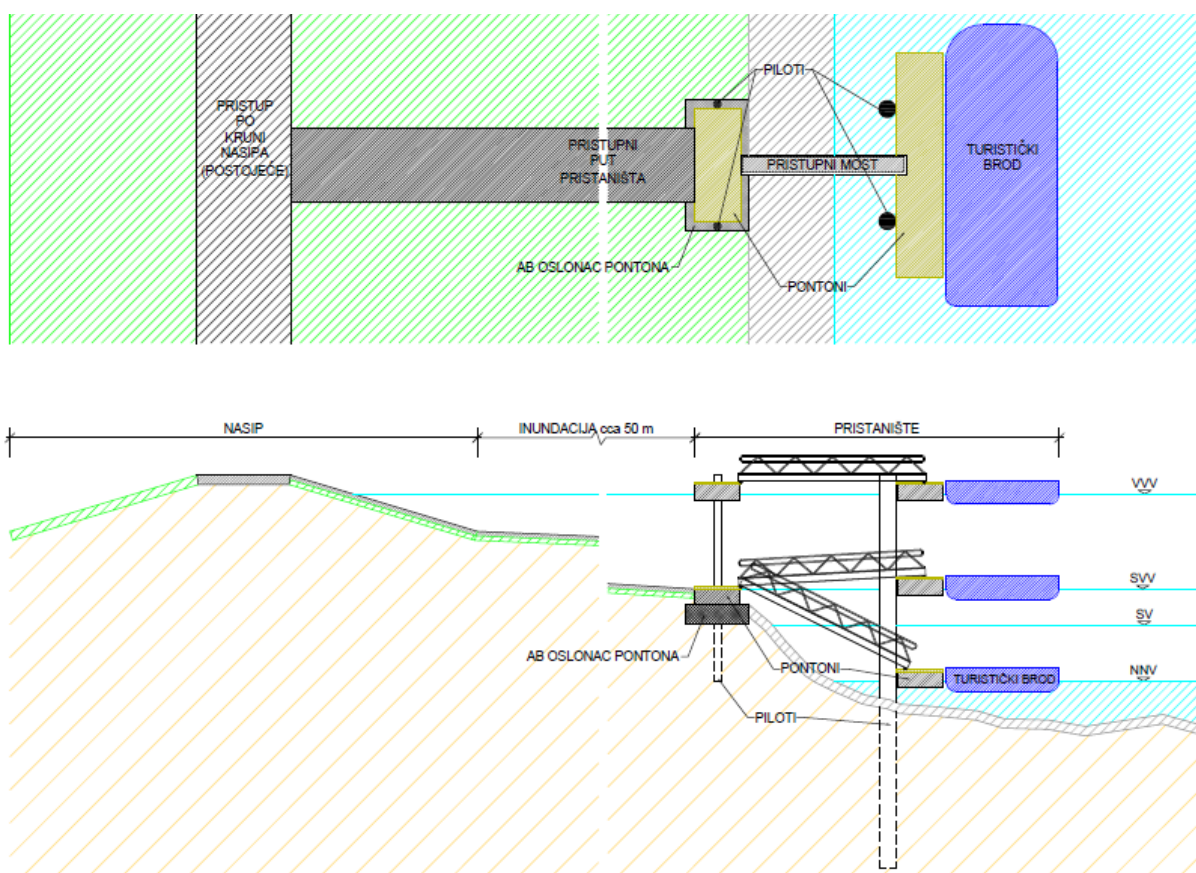
Takvih lokacija koje ispunjavaju sve navedene uvjete u naravi nema te je predviđeno da su ispunjena prva tri uvjeta dok ispunjavanje posljednjeg tehnički/ekonomski nije opravdano. Posljedica navedenog je da je pristanište u funkciji u domeni najnižih vodostaja (NNV najniži niski vodostaj do SVV srednje visoki vodostaj). U domeni od SVV do vrlo visokih vodostaja (VVV) pristanište nije u funkciji jer nije moguće prići pontonima.

Tehničko rješenje pristaništa pretpostavlja da je pristup pristaništu putnicima osiguran postojećom koridorima na kruni obrambenog nasipa (visokoj obali). Kako bi se osigurao pristup od krune nasipa do pontonskog pristaništa predviđa se izgradnja pristupnog puta kroz inundaciju do glavnog korita.



Pristupni put predviđen je u širini 4 m od betonskih opločnjaka. Prilikom izgradnje potrebno je osigurati izgradnju silazne rampe s krune nasipa do inundacije te uređenje inundacije do ruba glavnog korita rijeke Save.

Na samoj obali glavnog korita pobijaju se dva čelična pilota kojima je usidren betonski ponton (6x2,5x0,85 m), ispod pontona izvodi se armirano betonski oslonac (7x3,5x1m). O navedeni ponton ovješeno je deset metarski most širine 1m koji je slobodno oslonjen na glavni ponton pristaništa radi praćenja oscilacija vodostaja. U koritu rijeke potrebo je pobiti dva pontona kojima je osiguran glavni ponton pristaništa (12x2,5x0,85m).



Slika 18 : Tlocrt i presjek tipskog pontonskog pristaništa

Obzirom da ova Studije nema zadatak definiranja budućih lokacija pristaništa, prijedlog navedenog rješenja dan je temeljem analize prostorno-planske dokumentacije te pregledom jedne od lokacija predviđenih za gradnju pristaništa, a koja nemaju uređenu obaloutvrdu. Procjena troškova gradnje dana je na temelju prethodno predloženog koncepta gradnje, no ona je svakako podložna korekcijama obzirom na točan odabir lokacije i odabir tehničkog rješenja.

U nastavku je prikaz okvirnih troškova izgradnje predloženog koncepta pristaništa na rijeci Savi:

<i>R.br.</i>	<i>Opis stavke</i>	<i>Cijena</i>
1.	Pripremni radovi (krčenja, iskopi, odvoz materijala, mobilizacija plovne mehanizacije)	180.000,00 kn
2.	Uređenje pristupnog puta pristaništa (širine 4 m, duljine 50 m) u betonskoj galanteriji, na posteljici od lomljenog kamena na geotekstilu	90.000,00 kn
3.	Armirano betonska ploča ispod manjeg pontona (3,5x7x1)	45.000,00 kn
4.	Čelični piloti za manji ponton fi 50 cm, duljine 12 m, dva komada	140.000,00 kn
5.	Betonski manji ponton (2,5x6x0,85)	80.000,00 kn
6.	Čelični piloti za veći ponton fi 90 cm, duljine 25 m, dva komada	440.000,00 kn
7.	Betonski veći ponton (2,5x12x0,85)	120.000,00 kn
8.	Čelični most 1.2 x 10.0 m (dva komada)	160.000,00 kn
9.	Oprema pontona (ležajevi pilota, bitve, odbojnici, montažni materijal, obilježavanje)	190.000,00 kn
11.	Gazišta iz impregniranog drveta (2,5 m širine)	35.000,00 kn
12.	Završni radovi i zaštita terena	100.000,00 kn
<b>UKUPNO kn</b>		<b>1.580.000,00</b>

Uz troškove gradnje potrebno je dodatno uključiti troškove usluga istražnih radova, projektiranja za potrebe ishođenja lokacijske i građevinske dozvole (idejni, glavni, izvedbeni projekt) kao i nadzora za sve struke (građevinski dio i dio HRB) koji se procjenjuje se na oko 300.000,00 kn.

Godišnji troškovi održavanja i funkcioniranja pristaništa procjenjuju se na 4% vrijednosti investicije odnosno 60.000,00 kn.

## Literatura i izvori:

1. Sava nautičko -turistički vodič, HGK, Zagreb, 2011.
2. Priručnik za plovidbu na rijeci Savi, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, Zagreb, 2014.
3. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017-2030, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2017.
4. Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Institut za turizam, Zagreb, 2015.
5. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Ministarstvo turizma, Zagreb, 2013.
6. Turistički master plan za grad Slavonski Brod, Institut za turizam, Zagreb, 2010.
7. Županijska razvojna strategija Brodsko-posavske županije, Brodsko-posavska županija, 2018.
8. Izvješće o stanju plovnosti na međunarodnim dionicama vodnih putova u Republici Hrvatskoj u 2018. godini, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Agencija za vodne putove, Slavonski Brod, 2019.
9. Prekogranična suradnja u slivu rijeke Save u oblasti upravljanja vodama, Komatina, D., Zlatan-Jugović, J., Znanstveni skup, Hrvatske vode, 2010.
10. I-Cat, Zagreb, informativna ponuda
11. Glavni projekt uređenja obale za potrebe putničkog pristaništa na lijevoj obali rijeke Save u Slavskom Brodu, Hidroing d.o.o. Osijek, 2020.
12. Analiza riječnih krstarenja u Republici Hrvatskoj, Ancoris d.o.o., Osijek, 2019.
13. Studija održivog razvoja turističkih krstarenja Dunavom, Institut za turizam, Zagreb, 2014.
14. Perspektive održivog razvoja nautičkog turizma na Jadranu, Marušić, Z., Horak, S., HAZU, Zagreb, 2018.
15. Graničarsko Posavlje, Turistička zajednica Brodsko-posavske županije, Slavonski Brod, 2018.
16. Specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Grubišić, N., Pomorski zbornik, 2010.
17. Marketinški plan turizma Brodsko-posavske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2020.
18. Izvješće o stanju u prostoru Brodsko-posavske županije, Brodsko-posavska županija, Slavonski Brod, 2013.
19. Prostorni plan Brodsko-posavske županije
20. Prostorni plan uređenja grada Slavonski Brod
21. Prostorni plan uređenja Općine Slavonski Šamac
22. Prostorni plan uređenja Općine Sikirevci
23. Prostorni plan uređenja Općine Klakar
24. Prostorni plan uređenja Općine Bebrina

25. Prostorni plan uređenja Općine Nova Kapela
26. Prostorni plan uređenja Općine Davor
27. Prostorni plan uređenja Općine Vrbje