



Razvojnica ROD



Območna razvojna agencija
Kraša in Biskinjov
Gospodarska
zbornica
Slovenije

Območna zbornica za severno Primorsko



Slovensko deželno
gospodarsko združenje
www.sdz.it
Unione regionale
economica slovena
www.ures.it



Navtika in ladjedelnštvo v Sloveniji



2007-2013
cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera
Italia-Slovenia
evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Investiamo nel
vostro futuro!

Naložba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di
sviluppo regionale

Projekt sofinancira Evropski sklad
za regionalni razvoj

KAZALO

1 UVOD	3
2 NAVTIKA IN TURIZEM	4
2.1. RAZVOJ NAVTIČNEGA TURIZMA V SLOVENIJI.....	4
3 NAVTIČNE KAPACITETE V SLOVENIJI	6
3.1. NAVTIČNI PROIZVODI V SLOVENIJI	7
4 LADJEDELNIŠTVO V SLOVENIJI	12
5 ZAKLJUČEK	13

1 UVOD

V Sloveniji imamo zelo malo morske obale in sicer le 46 km. Celotna navtika in ladjedelništvo je povezano na tem delu obale, ki predstavlja tudi programsko območje, saj se nahaja v Obalno kraški regiji. Navtiko lahko v celoti povežemo s turizmom, zato bomo v nadaljevanju tudi opisali pomen navtike v tej panogi.

2 NAVTIKA IN TURIZEM

Turizem je z mednarodnega vidika vodilna gospodarska panoga in hkrati nosilec nove kulture 21. stoletja. Slovenija ima, turistično gledano, tri strateška področja: navtični turizem na 30 obali, igralniško - zabavišni turizem v obmejnem območju in zdravilniški turizem v notranjosti države. Navtični turizem se hitro razvija. Po svetu je že nekaj milijonov turističnih plovil (jaht, motornih čolnov, jadrnic, in podobno) najrazličnejših tipov, dimenzij in vrednosti. Tak pojav velja najprej pripisati visoki kakovosti in trajnosti sodobnih plovil, še bolj pa posledici zadovoljstva, ki ga človek vsakokrat doživi ob srečanju z morjem. Za človeka, ki živi na kopnem, je plovba po morju sinonim za neutesnjeno prostost, njegovo plovilo pa sredstvo, ki mu omogoča beg iz vsakdanjosti. Pri tem užije mnogo zadovoljstva, ki se mu potem, ko ga enkrat okusi, ne more več odreči.

Kot tak, je navtični turizem pomembna sestavina turistične ponudbe in turistični produkt, še posebej v času, ko turist postavlja v ospredje doživetja in emocije. Navtični turizem je tista veja turizma, ki temelji na uporabi plovil in infrastrukture športno - rekreacijskih organizacij

Poglavitna dejavnost te zvrsti turizma je vsekakor križarjenje, ki se lepo ujema z drugimi oblikami rekreacije. Poleg osnovne - rekreativne - funkcije ima navtični turizem vse več posrednih in neposrednih povezav z gospodarskimi in negospodarskimi aktivnostmi. Navtični turisti se poslužujejo pristaniških, upravno - komunalnih in servisnih služb. Razen teh pa tudi trgovskih, gostinskih in hotelirskih storitev ter seveda dejavnosti in storitev, ki jih nudijo marine. Udeležujejo se tudi športnih ter rekreacijskih, kulturnih in zabavnih prireditev.

V svojih začetkih, ki segajo v čas po 2. Svetovni vojni, so navtični gostje izhajali praviloma iz premožnejših slojev. Temu primerno so bila velika tudi njihova plovila. V zadnjih treh desetletjih pa je, zaradi rasti življenjskega standarda, postal navtični turizem masovni pojav.

Njegov velik razvoj gre pripisati povečanju sredstev, ki jih ljudje namenjajo zadovoljevanju svojih sekundarnih, »luksuznih« potreb ter rasti deleža prostega časa. Po drugi strani pa je temu pripomogel tudi razvoj sodobne navtične turistične dejavnosti.

Podatki o svetovnem obsegu navtičnega turizma med drugim navajajo, da je vanj vključenih okrog 100 milijonov ljudi, od tega kar 20 milijonov Evropejcev ter da letna stopnja rasti dosega okoli 3- 4% v zadnjih dveh letih, prej pa celo 10 %.

2.1. Razvoj navtičnega turizma v Sloveniji

Ugodna geografska lega in mediteranska klima ter bližina gravitacijskega območja srednje Evrope je na Slovenski obali logično narekovala tudi razvoj navtičnega turizma in z njim izgradnjo sodobnih marin. Navtičnim turistom, ki sem prihajajo po morju ali kopnem z jahtami, motornimi čolni, jadrnicami in drugimi vrstami plovil, so tu na razpolago praktično vse potrebne sestavine sodobne navtične ponudbe: od varnih privezov, specializiranih strokovnih storitev ter osebja in kakovostnega okolja, do najrazličnejših konkurenčnih ponudb: gostinstva, trgovine in drugih storitev, športa ter rekreacije, kulturnih ter zabavnih prireditev in tudi usposabljanja za varno navigacijo.

Iz povedanega vsekakor izhaja, da je navtični turizem, tako v svetu, kot v Sloveniji, perspektivna, poslovno zanimiva in okolju dovolj prijazna dejavnost. Zato jo velja sistematično dograjevati, posodabljanje njeno ponudbo in ji zagotavljati konkurenčne pogoje poslovanja, ki bodo privabljale na naše morje navtične goste, ki spadajo v kategorijo »dobrih gostov« in vsestranskih potrošnikov. V doseganje takih ciljev velja vlagati, tako v nove priveze, kot tudi v naprave in opremo, ki zagotavlja tudi aktiven odnos doohranjanja kakovostnega naravnega okolja. Zagotovo velja še naprej vlagati v nova znanja, ki se porajajo v tem segmentu turizma. In ne nazadnje, Slovenija mora oblikovati ustrezne sistemske ukrepe, ki

bodo v podporo nadaljnemu razvoju te pomembne zvrsti turizma ter s tem tudi krepili pomorsko usmerjenost naše države.

Ko je govor o novih privezih, velja spomniti na podatek o relativno bistveno manjšem številu privezov na naši obali v primerjavi s sosednjo italijansko. Tudi v tem smislu dobiva na veljavi izgradnja sodobne marine v Kopru, ki je, ob upoštevanju vseh sodobnih možnosti in spoznanj do zahtev ohranjanja naravnih danosti, realna in v prostorskih dokumentih že dolgo načrtovana možnost povečanja zmogljivosti privezov v slovenskem morju. Strokovnjaki za navtični turizem se ob vprašanju morebitnih drugih tovrstnih možnosti zavzemajo za izdelavo ustrezne interdisciplinarne študije, ki naj bi dala na to vprašanje objektivni, strokoven odgovor. Razvoj tehnologije plovil, namenjenih navtičnemu turizmu, vpliva tudi na povečanje dolžin sodobnih jaht. Po mednarodnih ocenah naj bi se v povprečju vsako leto gradile za okrog 40 cm daljše jahte. Tudi to narekuje ustrezno ukrepanje pri posodabljanju in izgradnji marin.

Ob dejstvu, da je turizem najbolj sestavljena dejavnost, zahteva prav navtični turizem in njegovi osvešeni, zahtevni ter dobri gostje, razvito in kakovostno ponudbo v turistični dejavnosti. Zato je ena bistvenih postavk v zagotavljanju njene konkurenčnosti, vsestranski razvoj kakovosti turistične ponudbe. Ob zagotavljeni kvalitetni hotelski in gostinski ponudbi so tu še vse ostale sestavine sodobnega turističnega produkta kraja, ki naj omogoči gostu pričakovana doživetja, za katera bo voljan seči tudi globlje v žep. V taki zahtevi pa se navtični turizem nujno srejuje in sodeluje z vsemi drugimi dejavniki v pristojnosti subjektov privatnega, javnega in društvenega sektorja. V slednjem so pomemben dejavnik turistična in druga društva, ki delujejo na ozaveščanju prebivalcev o sodobnem turizmu.

Med navtični turizem spadajo tudi tako imenovani »modri športi«, predvsem športno in rekreacijsko jadranje, surfanje, veslanje in potapljanje. V ta namen so na slovenski obali že dolgo obdobje dejavni štirje jadralski klubi, ki nastopajo v vlogi organizatorjev domačih in mednarodnih regat ter raznih prvenstev na nacionalni, evropski ali svetovni ravni, pa tudi kot izvajalci vrste jadralskih šol. Podobno je z veslaškim športom, ki je organiziran v treh obalnih veslaških klubih. Že dlje časa sta aktivna dva potapljaška centra, formirajo pa se še novi. Sem sodi tudi morski športni ribolov, ki je tudi dobro organiziran in aktiven. Tukajšnji ugodni klimatski pogoji omogočajo omenjenim zvrstem modrih športov aktivnosti praktično skozi vse leto, kar lahko v pomembnejšem obsegu ugodno vpliva tudi na podaljšanje navtične turistične sezone. Pomembna razvojna naloga, tako na nacionalni kot na lokalni - podjetniški ravni, je tudi nadaljnje razvijanje in spodbujanje pomorskih športnih zvrsti - »modrih športov«. Ti so prava naložba v bodoče pomorščake, v ljubitelje morja ter v navtične turiste.

Obenem pa udeleženci takih športov predstavljajo pomemben segment domačih in tujih gostov, predvsem izven glavne sezone in s tem vplivajo na njeno podaljšanje in ustvarjajo dodatne zasluge zaposlenim in lastnikom kapitala, ki je vložen v to zvrst navtičnega turizma. Najboljša promocija za navtiko so mednarodni sejmi navtike. Dobro razvit navtični turizem ter ustrezna infrastruktura sta pravi osnovi že nekajletnemu mednarodnemu navtičnemu salonu Internavtika, ki ga organizira Marina Portorož. Vse tri slovenske marine se predstavljajo skupaj, kar povečuje prepoznavnost in znižuje stroške. Mednarodni salon navtike, ki se odvija vsako leto maja v Marini Portorož, je bil prvič odprt leta 1996. Na 7000m pokritih površinah in več kot 15 tisoč razstavnih površinah se predstavlja več kot 200 svetovnih proizvajalcev plovil in navtične opreme. Tu se zbirajo predstavniki domače in inozemske navtične industrije, turizma in modrih športov, pa tudi naravovarstveniki. Gre za prireditve, ki se je že dobro prijela v jadranskem in srednjeevropskem prostoru. Ena njenih prednosti pred drugimi podobnimi sejmi je v tem, da je del razstavnega prostora na privezih v morju. To omogoča tudi praktično preizkušanje razstavljenih plovil. Ob razstavi so na salonu organizirane tudi razne obsejemske prireditve. Kar 60 odstotkov vseh gostov prihaja iz

Nemčije in Avstrije, ki se udeležujejo sejmov tudi v Dusseldorfu, Munchnu, Genovi, Berlinu in Friedrichshafnu.

3 NAVTIČNE KAPACITETE V SLOVENIJI

Navtičnega turizma si ne moremo zamišljati brez njegove temeljne sestavine - marine. Naziv »marina« je nastal v ZDA in pomeni sodobno zgrajen pristan, namenjen varnim privezom, predvsem za jahte. Poleg tega mora marina zagotavljati svojim gostom še vrsto drugih storitev. Njihova izgradnja in poslovanje ima zato tudi pomembne gospodarske in socialne vplive na kraj in njegovo širšo okolico, saj zagotavljata delovna mesta in dohodek ter prispevata dodaten vir sredstev državnim in lokalnim proračunom. Ugotovljeno je, da marina, ob svojih delovnih mestih, zagotavlja še pomembno število posrednih delovnih mest zaradi potrošnje gostov v kraju (0,3 posrednega delovnega mesta na privez, oziroma 60 delovnih mest za marino z 200 privezi). Uporabnikom v marini je zagotovljen tudi najprikladnejši prostor za prezimovanje njihovih plovil v vodi ali na kopnem. Od tu je tudi najbolj prikladno izhodišče za odhod na bližnja in bolj oddaljena križarjenja.

V Sloveniji so doslej tri specializirana pristanišča za jahte - marine: v Portorožu, Izoli in Kopru. Nekaj je še komunalnih pristanov v vseh treh občinah slovenske Istre ter jahtni center v Izoli. Vse tri marine so že tudi dobitnice evropskega ekološkega znaka modra zastava.

Omenjene tri marine razpolagajo z vso sodobno opremo in varnimi privezi.

MARINA PORTOROŽ d.d. Cesta solinarjev 8, SI - 6320 Portorož

Marina Portorož je Srednji Evropi najbližje sodobno pristanišče za jahte in idealno izhodišče za križarjenja med tisočimi otoki v jadranskem morju.

V Marini Portorož je na voljo več kot tisoč privezov za plovila, dolga do 22m in z ugrezom do 3,5m, v morju, na kopnem in v dveh halah, s priključki za vodo, elektriko, z obsežnimi parkirišči, sanitarijami in s črpalno za gorivo.

Marina Portorož je tudi športno in rekreacijsko središče, kjer se da najeti plovila, igrati tenis na 17 peščenih in pokritih igriščih, golf in mini golf, plavati v bazenu ali sprostiti v centru za fitnes.

Za organizacijo mednarodnih regat in za bogato družabno življenje članov in ljubiteljev morskih športov pa skrbi [Jahtni klub Portorož](#).

V Sloveniji, na severu Jadranskega morja, nedaleč stran od Avstrije in Italije se nahaja IZOLA, prijetno mesto, ki objema turistično pristanišče "MARINA V IZOLI", arhitektonski biser, ki izkazuje prijaznost okolju. Lahek dostop za vsako plovilo v vseh vremenskih pogojih, kvalitetna asistenca in pomoč pri privezu plovila, varnost ter gostoljubnost na nivoju, so dejavniki, ki označujejo marino v Izoli.

Marina v Izoli ima 620 privezov za plovila dolžine do 30 m ter vgrez do 5 m, katere upravitelj je družba PORTING d.o.o. Izola, Tomažiceva 10, Izola.

Razpolaga s samohodnim dvigalom za dvig in spust plovila, z dvigalom za jamborje, z delavnicami za popravila motorjev, navigacijskih naprav, barvanje ter z delavnicami za delo s plastiko, jeklom in lesom. Srce projekta je kompleks "AMFORA", stanovanjski objekt, kjer so poleg uprave in recepcije marine tudi restavracije, trgovine, apartmaji ter garaža. "AMFORA" se razteza na očarljivem mestu, nedaleč stran od pomolov, v samem središču marine. Težnja tega kompleksa je v prvi vrsti njegova funkcionalnost in zadovoljitev različnih potreb gostov.

Razdeljen je na pet stopenj: podzemni del, pritličje, I. nadstropje, II. nadstropje ter mansarda.

MARINA KOPER

Družba Marina Koper, članica skupine Grafist, upravlja najsevernejšo marino v Jadranskem morju.

Zaradi svoje ugodne lege in kakovostnega servisa je Marina Koper priljubljeno tranzitno pristanišče in eno izmed pomembnih evropskih središč za dostavo novih plovil vodilnih evropskih proizvajalcev.

V Marini Koper vam poleg osnovnih storitev marine nudimo tudi popravila in vzdrževanje ladijskih

motorjev, elektronike, plastike, lesa, jader in ponjav. V trgovini se lahko oskrbite z navtično opremo, se okrepčate v restavraciji Skipper ali se odločite za športno udejstvovanje v jadralskem ali veslaškem klubu ter centru za fitnes .

Tehnični podatki MARINE KOPER

-Število privezov: 75,
-največja dolžina plovil: 18 metrov,
-največji dovoljen ugrez: 3,5 metra,
-Število prostorov na kopnem: 25,
-priključki: električna, voda,
-v recepciji: telefon, faks, e-pošta, WI-FI.

Opremljenost MARINE KOPER:

-premično dvigalo 70 ton,
-konzolno dvigalo 3,5 ton,
-črpalka za gorivo: dizel in neosvinčeni bencin,
-možnost odlaganja odpadkov: olja, barve,
-akumulatorji, temne vode,
-60 parkirišč za stalne goste,
-sanitarije: WC, tuši, pralnica za posodo in perilo

3.1. Navtični proizvodi v Sloveniji

Majhnost našega morja in ljubezen do njega sta si v Sloveniji v pravem nasprotju. Tudi zato sodijo naši proizvajalci v sam vrh navtične industrije, obenem pa jih je za naše razmere veliko in tudi zelo uspešni so.

MARSIKDO NITI NE VE, koliko dobrih navtičnih proizvodov se da kupiti od slovenskih proizvajalcev v navtični industriji. To niso le plovila, ki jih omenjamo v tem članku. Naše navtično gospodarstvo zajema še mnogo več. Pri nas najdemo proizvajalce elektronske opreme, izdelovalce ladijskega interieria, oblikovalce, izdelovalce dodatne opreme, serviserje, uvoznike, navtične transportne storitve, marketing, turizem, in še bi lahko našteval. Zato je prav, da jih omenimo in slovenskim kupcem predstavimo tudi možnosti nabave slovenskih produktov, ki sodijo po kvaliteti v sam svetovni vrh. Proizvajalci plovil Nekako najbolj izstopajoč segment navtične industrije so proizvajalci plovil. Po zaslugi prepoznavnih blagovnih znamk si neka veja gospodarstva v posamezni državi pridobi renome. In Slovenija postaja na zemljevidu proizvajalcev plovil vedno bolj prepoznavna. V zadnjih

letih so v največjem vzponu pri blejskem podjetju Seaway, kjer so se z blagovnimi znamkama Shipman in Skagen lansirali v vrh kvalitetnih proizvajalcev ne ravno najcenejših plovil. Njim ob boku hodi tudi begunjski Elan, ki že tri desetletja izdeluje jadrnice in motorna plovila. Vedno novi proizvodi in sledenje modernemu toku sprememb na navtičnih trgih in zahteve modernega kupca jih še vedno uvrščajo med zelo prepoznavnega proizvajalca, ki izdeluje plovila za malodane ves svet. Ob tem ne gre pozabiti ostalih proizvajalcev, ki že zaradi svoje nenehne prisotnosti in pozitivnega poslovanja dokazujejo pravo usmeritev svojih podjetij. Morda so nekateri le še premalo smeli, da bi se spustili v boj z večjimi proizvajalci, ali pa enostavno nočejo tvegati, kajti vemo, da preboj med res velike zahteva velike vložke. Majhne ladjedelnice pa tudi odlično živijo, če imajo dobre izdelke, kar nenazadnje dokazuje italijanski model, kjer je število po količini izdelkov malih podjetij zelo veliko. Ob veliko dobrih informacijah pa na žalost najdemo tudi slabše. Adria Event kot proizvajalec jadrnic in motornih plovil je namreč na razpotju, ko se odločajo, ali bodo s proizvodnjo nadaljevali ali jo ukiniteli in se preusmerili v kaj drugega. Kakorkoli se bodo odločili, jim želimo vso srečo.

Argo d.o.o.

Je podjetje, ki že celo desetletje proizvaja plovila. Trenutno proizvajajo družinsko jadrnico Argo 680, ki jo je preizkusila tudi testna ekipa naše revije, in rečemo lahko, da je odlična. V razvoju imajo večjo jadrnico Argo 790, ki naj bi jo splovili prihodnje leto. Prodajno območje podjetja so predvsem Slovenija, Hrvaška, Srbija in Črna gora ter Nemčija in Avstrija.

Elan Marine d.o.o.

Posebej vam begunjskega Elana in njegove zgodovine verjetno ni potrebno predstavljati. Gigant, ki je v svoji proizvodnji izdeloval malodane vse velikosti jadrnic in motornih čolnov za šport in razvedrilo. Trenutna proizvodnja obsega jadrnice Elan 31, Elan 333, Elan 37, Elan 40 in novo linijo Impression 344, Impression 384 in Impression 434. Od motornih plovil proizvajajo v tovarni v hrvaškem Obrovcu motorni jahti Elan Power 42 in Elan Power 35. Kljub trem predstavljenim novostim v letu 2005 Elan Marine v letu 2006 ne bo stal križem rok. Po uspešnem prodoru na trg z novo linijo potovalnih jadrnic Impression je čas za predstavitev novitet v liniji regatno-potovalnih jadrnic Elan. Pričakuje se predstavitev oziroma zamenjava za najstarejši model, in sicer tudi najuspešnejšo jadrnico Elan 333. Ideja je tudi zaključiti range Impression jadrnic. Trenutno je v izdelavi dvokabinska različica Elan Power 42. Elan Marine je preko svoje dilerske mreže prisoten domala na vsek koncih sveta, z izjemo Južne Amerike. Zagotovo je najbolj zastopana v Evropi, kjer proda 90% proizvodnje. V zadnjem času je zaznati porast povpraševanja v ZDA, Avstraliji in Aziji.

Novomar d.o.o.

Podjetje je bilo ustanovljeno v letu 1989 z imenom Mar & Ter, Portorož, s poslovno enoto za proizvodnjo pnevmatskih čolnov. V letu 1996 se je preimenovalo v NOVOMAR d.o.o. - izdelava pnevmatskih čolnov in trgovina, in se kmalu preselilo v večje in ustrežnejše prostore na obrobju Izole. V podjetju je trenutno zaposlenih 10 delavcev. Osnovna dejavnost podjetja je izdelava pnevmatskih čolnov s poliestrskim dnom v velikosti od 2,15 - 2,30 - 2,50 - 2,80 - 3,00 do 3,60 m, ki so lahko opremljeni s sedežno ali volansko konzolo in so predvsem namenjeni kot pomožni čolni na večjih plovilih. Večje velikosti od 4,30 - 5,00 - 5,30 - 5,80 - 6,30 do 7,50 m v serijski izdelavi in linija SW, kjer razpolagajo s šestimi modeli z vgrajenim ali izvenkrmnim motorjem v velikosti od 6 - 7,50 m. Nudijo tudi modele HD - (havy duty) za profesionalno uporabo. Letna proizvodnja znaša približno 150 čolnov različnih velikosti. Načrtovane novosti za sezono 2006 sta dva nova modela. Čoln v velikosti 3,60 m, ki je namenjen kot večji pomožni čoln ali manjši samostojno plovilo, ter model NM 6,90 m s sredinskim komandnim stolpom. Prodajna mreža Novomarja obsega Slovenijo, Italijo, Hrvaško, Nemčijo, Avstrijo in Grčijo.

Kliplast d.o.o.

Kot proizvajalec plovil podjetje Kliplast deluje že 3 leta, svojo blagovno znamko pa je podjetje prvič začelo oglaševati pred enim letom, plovila F BOATS pa so bila prvič predstavljena letos, in sicer na navtičnih sejnih v Zagrebu, Ljubljani in Portorožu. Novoustanovljeno podjetje nadaljuje družinsko tradicijo izdelave plovil. Kdo ne pozna gliserja z imenom Kliček? Trenutno podjetje proizvaja model F boats 22 OPEN, v prihodnjem letu pa bo predstavilo še novost, model 22 CABIN. Prodajno mrežo podpira podjetje Burin in preko njega poteka prodaja na slovenskem in hrvaškem trgu.

Marinar Tomaž Gornik s.p.

Podjetje Marinar bo drugo leto praznovalo desetletnico svojega obstoja. Uspešno izdelujejo čolne s trdim poliestrskim dnom, rafting čolne, zložljive pomožne oziroma reševalne čolne. Njihova proizvodnja obsega tudi pripomočke za reševanje in igre na vodi. Današnja proizvodnja obsega modele napihljivih čolnov s stekloplastičnim dnom S275, S350, S400, S480 in S550, čolne z napihljivim dnom (RB) v dimenzijah 210, 250, 275, 295, 350 in 400, čolne TRI z lesenim dnom in napihljivo kobilico, v dimenzijah 225, 250, 275 in 295, rafting čolne za 6 do 14 oseb v izvedbi UNI in TOUR v dimenzijah 420, 450, 500 in 550 ter mini raft čolne AVANT za 2 do 3 osebe v dimenzijah 380, 400 in 420. Tržišče, ki je trenutno podjetju najpomembnejše, obsega Slovenijo, Hrvaško, Avstrijo, Italijo, Madžarsko, Češko, Slovaško in Nemčijo. Za naslednje leto se načrtuje predvsem povečan obseg proizvodnje.

BLUMAR d.o.o.

Sežansko podjetje Blumar je eno najmlajših proizvajalcev plovil pri nas. Na tržišču so šele štiri leta, a tudi to je čas, ko se že pokaže, ali bo nekemu uspelo ali ne. Blumarju očitno uspeva. Zaenkrat predstavljajo na tržišču svoj edini izdelek BM Sport Cruiser, ki je slabih devet in pol metrov dolg gliser tipa OPEN. V prihodnosti načrtujejo novo inačico svojega čolna, in sicer čoln tipa fisherman z oznako BM Sport Fisherman. Svoje tržišče vidijo zaenkrat predvsem v Sloveniji in na Hrvaškem.

VENTURA d.o.o.

Podjetje Ventura je v sodelovanju s priznanim navtičnim arhitektom Andrejem Justinom splovilo že številne uspešne projekte. Njihove jadrnice so naravnane predvsem v hitro - regatno jadranje. Podjetje že sedem let uspešno trži in razvija modele pod imenom Fast Wave. Kdo ne pozna legendarne FW40, s katero je tekmoval tudi Dušan Puh? Ob tej jadrnici izdelujejo še FW 30, LW 37 in LW 42. Ob jadrnicah izdelujejo tudi motorne čolne z oznako EW17 in 23. Njihovo tržišče predstavljajo v glavnem Slovenija, Madžarska, Hrvaška in Italija. Na žalost direktor v času pisanja članka ni bil dosegljiv, zato nimamo njegove izjave in ne moremo predstaviti nadaljnjih načrtov.

NSY d.o.o.

Mlado ljubljansko podjetje NSY se ukvarja predvsem z vpeljavi novih tehnologij in materialov v gradnjo športnih plovil. Plod njihovega znanja je podpis pogodbe z lastniki blagovne znamke Westerly. Tako so v letošnjem letu že izdelali prve jadrnice in jih tudi prikazali na sejmu v Portorožu. Očitno je, da so lastniki blagovne znamke zadovoljni z rezultati podjetja NSY, saj se za prihajajoč e leto že pripravljajo novi - večji modeli. Trenutno proizvajajo dva modela, in sicer) Westerly GK35 in Westerly Ocean 35. Njihovo tržišče je večinoma orientirano v Veliko Britanijo, nekaj malega pa so prisotni tudi v Sloveniji. Za naslednje leto se pričakuje splovitev nove 43-čeveljske jadrnice.

NANARA MARINE d.o.o.

Podjetje izdeluje motorni čoln Kingfisher 600. To je čoln dolžine 5,95 in širine 2,35 metra. Namenjen je dnevni uporabi, na njem pa je možno tudi prenočiti. Posebnosti so konstrukcija trupa, dizajn in uporabnost. Trup je stopničaste izvedbe in s tem zagotavlja manjše trenje in večjo hitrost ter manjšo porabo goriva. Čoln je možno naročiti z vgrajenim ali zunajkrmnim motorjem. Za ostale podatke o podjetju boste morali povprašati Dejana Repovža, ki je kontakta oseba za nabavo plovil.

SEAWAY GROUP d.o.o.

Seaway je svetovno priznana in najverjetneje celo vodilno podjetje za razvoj plovil. Podjetje ima temelje v J&J design studiu, ki sta ga pred 22 leti osnovala brata Jakopin. Danes se Seaway ne ukvarja več le s projektiranjem plovil, temveč tudi s proizvodnjo samih plovil in proizvodnjo orodij za izdelavo plovil. Podjetje zaposluje 110 vrhunskih strokovnjakov s področja dizajna, inženirstva in ladjedelništva. V zadnjih 20 letih so projektirali plovila za 34 ladjedelnic iz 17 držav. Več kot 170 projektov je dalo na morje približno 34.000 plovil. Kaj bi še dodali? Morda nagrade. Ta plovila so prejela 20 nagrad Plovilo leta širom po svetu. Manjših nagrad niti ne bomo omenjali. Danes podjetje med ostalim proizvaja luksuzne jadrnice iz karbonskih vlaken Shipman 50 in 63 ter motorno jahto Skagen 50. Podjetje je vsekakor eno najbolj tehnološko naprednih v Sloveniji, zato se za njihov nadaljnji razvoj ni bati. Izjave vodilnih zaradi prezasedenosti nismo uspeli dobiti.

TRIPLAST NOVAK ANTON s.p.

Samostojni podjetnik Anton Novak je na slovenskem in hrvaškem tržišču prisoten že leta. Njegove jadrnice Y99 in Y40 se še vedno prodajajo v dovolj velikem obsegu. Redno ga vidimo na domačih sejmih in kvaliteta njegovih proizvodov ni sporna. Njegove jadrnice redno opažamo vzdolž jadranske obale in večina tudi strejših letnikov deluje še zelo sveže. Podjetje ima sedež v Medvodah, kjer dobite tudi ostale informacije.

VSR Lab d.o.o.

Podjetje VSR Lab je nastalo z združitvijo podjetja VSR Boats, ki ga je osnoval bivši vrhunski tekmovalni jadralca Samo Potokar, in podjetja Pick & Place Group lastnika Petra Poliča. Novo podjetje deluje v Seči in ima vrhunsko znanje in tehnologijo za proizvodnjo napihljivih čolnov. Njihova specialnost so čolni, namenjeni trenerjem jadralskih moštvev. Čolne dobavljajo jadrnim zvezam in trenerjem v 12 držav, vse do Japonske. Proizvodnja obsega čolne VSR 5.2 Coach, VSR 5.8 Coach in VSR 5.9 Pro. Naslednji model, ki je trenutno še v razvoju, bo VSR 9.5 Pro. Čolni pa niso namenjeni le trenerjem, temveč vsem, ki preživijo veliko časa na vodi in jim je čoln hitro transportno sredstvo. Izjemno primerni so za reševanje in za serviserje ter kot delovni čolni. Odlikujejo jih izjemne sposobnosti plovbe po nemirnem morju. Glavna prednost se pokaže pri valovih, ki so večji od pol metra.

Tri Marin Valter Lakošeljac d.o.o.

Izolski samostojni podjetnik Valter Lakošeljac je na slovenskem tržišču prisoten že zelo dolgo. Izdeluje gumijaste čolne blagovne znamke Trimarin. Modeli, ki jih izdeluje, obsegajo dolžine od 200 do 750 centimetrov. Večji imajo trdno dno iz stekloplastike in celo vgrajene motorje, medtem ko so manjši standardni napihljivi čolni. Več o njihovi proizvodnji, načrtih in ostalem boste izvedeli, če se oglasite pri njih.

EVI Jože Drogenik s.p.

Evi s.p. je podjetje za proizvodnjo in prodajo plovil. Usmerjeno je na tiste vrste kupcev, ki imajo visoke zahteve glede plovnosti, udobja in izgleda plovila. V njihovem portfelju se trenutno nahajata dva modela jadrnic: Commodo 51 in Commodious 53DS jadrnica z

dvignjenim salonom. Kot že ime pove, gre pri slednjem za prostornejši salon in še večje udobje. Ob bogati serijski opremi lahko stranka izrazi tudi dodatne želje, ki jih bodo z vsem trdom skušali izpolniti. Gumar Bahun&Hren d.n.o. Je proizvajalec in serviser gumijastih čolnov znamke Gumar. Podjetje je locirano v Cerknici na Dolenjskem. Izdelujejo tri serije gumijastih čolnov, in sicer čolne z oznako Tender, ki so dolžine od 1,8 do 2,8 metra, čolne Sport, velikosti od 2 do 5 metrov, in delovne čolne od 3,5 do 4,8 metra. Za vse ostale informacije jih je potrebno poklicati ali se oglasiti pri njih.

4 LADJEDELNIŠTVO V SLOVENIJI

V Ladjedelnici Izola so v pomladnih mesecih 2011 podpisali pogodbo s turškim ladjedelniškim podjetjem, ki bo kupilo in čez približno nekaj mesecev odvelo dok v ladjedelnico Famagusta na Cipru. Koliko bo turška ladjedelnica odštela za **36 let star dok**, nam niso hoteli izdati, češ da je poslovna skrivnost. Neuradno pa smo izvedeli, da bi lastniki ladjedelnice (Galeb Group) za takšen dok lahko iztržil več kot dva milijona evrov.

Ladjedelnico so v Izoli zgradili leta **1974**, ko so jo tja preselili iz Bernardina. Leto pozneje je ladjedelnica dobila dok, ki so ga iz jekla in betona izdelali v tedanji Sovjetski zvezi. To je še zmeraj **največji plavajoči objekt, vpisan v slovenski ladijski register**, saj meri v dolžino 139,5 metra, širok je 32 metrov in težak kar 8000 ton.

Žal se edina ladjedelnica na naši obali ne izzide, ne poslovno ne strateško, kar je glede na dolžino slovenske obale res vprašljivo. Ne moremo razvijati vsega.

Kljub častitljivi starosti še zmeraj dobro služi svojemu namenu, zaradi česar bodo zanj iztržili tudi primerno ceno. O vseh podrobnostih nakupa so se menda že dogovorili aprila. Končno pogodbo bodo podpisali morda že danes ali prihodnje dni. Potem bodo morali pridobiti plovno dovoljenje, plovilo pripraviti za dolgo pot, posebno bodo morali pričvrstiti dvigala in na dok spraviti dve 270 metrov dolgi verigi in šest ton težki sidri, ki sta vsa leta vzdržali tudi največja neurja, tramontane in burje. Turški kupec bo dok z vlačilcem počasi odvelkel do Cipra. To naj bi se zgodilo na začetku junija, ko so vetrovi in morje najprimernejši za tak podvig. Za pot bo po izračunih potrebnih 14 dni.

Brez doka bo ladjedelnica ostala brez pomembnega dela svoje dejavnosti, predvsem brez tiste, ki je najbolj problematična za okolje. Odslej tu ne bodo več peskali železja, barvali velikih površin in menjavali velikih železnih oplat na ladijskem trupu (na podvodnem delu). »Najbolj umazanih del ne bo več,« je zatrdil direktor Ladjedelnice Izola **Tomaž Jeločnik**. Bodo pa zato povečali servisno dejavnost v Jahtnem centru, saj bodo imeli za najmanj 50 jaht več prostora. Še zmeraj bodo lahko izdelovali manjše, do 70 metrov dolge ladje in popravljali večje trgovske ladje. Pri teh bodo prišla v poštev le dela, ki jih lahko opravijo s pomola.

Vse kaže, da bo kmalu po doku iz ladjedelnice odplula tudi trajektna ladja Marinos D, ki je v izolski ladjedelnici obtičala avgusta 2004, ker lastniki niso imeli denarja za poplačilo vseh njenih dolgov. Ladjedelnica Izola je prejšnji teden koprskemu sodišču predlagala začetek prodaje te 153 metrov dolge ladje (za 1200 potnikov in več kot 100 avtomobilov) na dražbi. Ladjedelnica upa, da bo od izkupička pridobila vsaj nekaj denarja, ki so ji ga dolžni nekdanji lastniki, zdaj pa sama ladja.

Po odhodu doka in trajektne ladje bo Izoli na severovzhodnem delu kar nekaj »manjkalo«. Lastniki ladjedelnice so zemljišče že leta 2007 (v najprimernejšem času) prodali za 21 milijonov evrov; za podoben denar so šla tudi bližnja Delamarisova zemljišča. Lastniki zemljišča, predvsem slovenska gradbena podjetja in banke, so že v času županovanja **Tomislava Klokočovnika** na tem mestu načrtovali velik gradbeni poseg - razkošno turistično naselje s privezi za jahte, a prav nič ne kaže, da bi lahko v Izoli tak prostorski načrt sprejeli prej kot v dveh letih. Zato bo ladjedelnica na tem mestu delovala še najmanj nekaj let, vse pa kaže, da kmalu v res korenito spremenjenem obsegu in načinu dela.

5 ZAKLJUČEK

Slovenija se je odločila za pospešen razvoj navtičnega turizma in s tem tudi proizvodov, ki so na navtiko zelo povezani. Teh ni malo v Sloveniji. Glede "ladjedelnštva" pa predvsem servisno dejavnost v Jahtnem centru. Še zmeraj bodo lahko izdelovali manjše, do 70 metrov dolge ladje in popravljali večje trgovske ladje. Kar je z vidika nacionalnega interesa tudi dobro.

Projekt iCON / Konkurenčnost MSP - Inovativnost in kooperativno podjetništvo sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

ProgettoiCON / Competitività delle PMI - Innovazione e cooperazione tra imprese finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.