

UNIVERZITET SINGIDUNUM

DEPARTMAN ZA POSLEDIPLOMSKE STUDIJE

RAD NA TEMU:

**STRATEŠKI PRAVCI RAZVOJA NAUTIČKOG
TURIZMA U BEOGRADU**

Mentor:
Prof. dr Slobodan Unković

Student:
Martina Zdravković
M9248/08

Beograd
2010.

SADRŽAJ

UVOD.....	1
I PODUNAVLJE KAO VAŽAN RESURS ZA RAZVOJ TURIZMA.....	3
1. Reke kao turistička vrednost.....	3
2. Dunav – opšte karakteristike.....	3
2.1. Prirodna bogatstva.....	6
2.2. Stvorena bogatstva.....	7
3. Dunav u Srbiji.....	8
3.1. Međunarodne organizacije.....	9
3.2. Domaći nadležni organi.....	10
3.3. Stanje nautičkog turizma u Srbiji na Koridoru 7.....	10
3.3.1. Obim i dinamika turističkog prometa u Srbiji.....	15
3.3.2. Struktura turista.....	16
3.4. Turističko pozicioniranje Srbije na osnovu turističkih krstarenja Dunavom.....	20
II POLOŽAJ BEOGRADA NA TURISTIČKOM KOMPLEKSU DUNAVA	21
1. Opšte karakteristike.....	21
2. Stanje nautičkog turizma u Beogradu.....	21
III ZNAČAJ KVALITETA VODE DUNAVA ZA POZICIONIRANJE TURISTIČKE DESTINACIJE BEOGRADA U PODUNAVLJU.....	28
1. Značaj Dunava kao resursa	28
2. Kvalitet vode Dunava.....	30
3. Saobraćajni i nautički značaj Dunava.....	31
4. Glavni izvori zagađenja Dunava.....	34
5. Aktivnosti na zaštiti kvaliteta Dunava.....	37
IV MOGUĆNOSTI I NEDOSTACI BEOGRADA KAO NAUTIČKE TURISTIČKE DESTINACIJE	40
ZAKLJUČAK.....	45
PRILOZI	49
LITERATURA.....	56

Uvod

Razvoj nautičkog turizma postao je svetski fenomen. Do pojave vazdušnog saobraćaja (početak XX veka) putovanja, naročito međukontinentalna, odvijali su se brodovima, koji su vremenom izrasli u luksuzne hotele. Razvojem drumskog saobraćaja, odnosno pojavom automobila (početak XX veka), otvorena je nova dimenzija načina putovanja (prvenstveno individualnih). Turista na ovakvom putovanju sam određuje tempo i itinerer svog putovanja. Masovna turistička putovanja koja u potpunosti diktira prevozno sredstvo, kao što je npr. turistički krstareći brod, su izgubila značaj.

Poslednje četiri decenije međunarodnog krstarenja doživljavaju preporod zbog svojih specifičnih pogodnosti. Neke pogodnosti kod ovakvog vida putovanja su te da turisti imaju mogućnost da obidu veći broj destinacija u kraćem vremenskom periodu, zatim zbog udobnosti i sadržaja na brodovima, hrane visokog kvaliteta i sl.

Međunarodna turistička krstarenja se odvijaju i u Srbiji zbog plovnosti rečnih tokova za turističke brodove. Dunav je u Srbiji plovao celim tokom, kao i Sava i Tisa, Od preostalih reka, plovne su Tamiš (na deonici od svega 3 km) i Begej (31 km-do Zrenjanina). Pored toga, hidrosistem Dunav-Tisa-Dunav je svojevrsno turistička atrakcija

Međutim, međunarodna turistička krstarenja u Srbiji se odvijaju isključivo Pan-evropskim Koridorom 7, na reci Dunav, na Savi (samo na njenom ušću-pristajanjem brodova u Beogradu tokom krstarenja Dunavom) i na Tisi (za sada samo jedna kruz-kompanija uključuje ovu reku u turističku ponudu kao komplementarni vođeni put tokom krtarenja Dunavom). Stoga je reka Dunav okosnica međunarodnih turističkih krstarenja u Srbiji. Ova reka nudi još mnogo potencijala koje mogu iskoristiti kako turisti, tako i lokalno stanovništvo. Sa sve većim korišćenjem tih potencijala Dunava, uvidelo se da ekologija, a samim tim i kvalitet vode Dunava osnovni preduslov za njegovo korišćenje.

Predmet ovog rada će biti turistički kompleks Podunavlja i položaj Beograda u turističkom kompleksu Podunavlja. Težište će biti stavljeno na analizu nautičkog turizma Srbije sa detaljnijim osvrtom na Beograd, kao nautičke turističke destinacije. Nautički turizam u Srbiji je, s obzirom na organizacioni sistem i odnos ponude i tražnje, u proteklim decenijama prepeo značajne promene, a sigurno je da su one i u budućnosti neophodne, što je predmet istraživanja ovog rada. Činjenica je da je nautički turizam na Koridoru 7 jedan od najperspektivnijih vidova turizma sveobuhvatne turističke ponude Srbije. Ovim radom pokušaćemo da se analizom postojećeg stanja dođemo do konkretnih smernica za budućnost.

Opšta hipoteza rada je neiskorišćenost potencijala Dunava u Beogradu , i Srbiji uopšte. Prilikom početnih istraživanja došlo se do sledećih pretpostavki :

- Da lokalni nautički turizam doživljava ekspanziju iz godine u godinu.
- Da krstarenje Dunavom doživljava ekspanziju iz godine u godinu.
- Da su turisti na krstarenju Dunavom stariji od svetskog proseka turista takvog vida putovanja.
- Da su turisti međunarodnog krstarenja Dunavom pretežno treće starostne dobi.
- Da turisti uglavnom dolaze iz Nemačke, Francuske, SAD-a, Austrije i UK.
- Da je međunarodna turistička krstarenja Dunavom zahvatila globalizacija.
- Da je nemoguće održati razvoj nautičkog turizma na Dunavu bez visokog, odnosno zadovoljavajućeg kvaliteta vode.

Gore navedenom problematikom u Srbiji se niko nije detaljnije bavio, kako na lokalnom tako ni na nacionalnom nivou. Sva istraživanja i statistike se svode na pojedinačne i neusklađene pokušaje privatnih kompanija koje se bave ovim vidom turizma. Ne postoji centralizovana baza podataka na kompletnom Dunavu. Iz literature su dostupni podaci o Dunavu kao geografskom pojmu i pravnoj regulativi na Dunavu. Veoma je malo literature koja istražuje Dunav kao turistički pojam.

U ovom radu je pokušano ga se svi ti šturi podaci sakupe i analiziraju i da se daju neke smernice daljeg razvoja. Na početku rada urađena je analiza Dunava kao geografskog pojma sa posebnim osvrtom na deo toka kroz Srbiju. Takođe je dat osvrt na međunarodnu i domaću zakonsku regulativu koja uređuje Koridor 7. Poseban akcenat je stavljen na stanje nautičkog turizma u Srbiji na Koridoru 7 gde je obrađen obim i dinamika turističkog prometa u Srbiji, kao i struktura turista koji dolaze brodovima u Srbiju (polna, starostna, struktura prema državljanstvu). Drugi deo rada je posvećen položaju Beograda na turističkom kompleksu Dunav. U trećem delu rada je prikazan značaj kvaliteta vode Dunava za pozicioniranje turističke destinacije Beograda u Podunavlju. Završni deo rada fokusiran je na mogućnosti i nedostatke Beograda, i Srbije uopšte, kao nautičke turističke destinacije.

Metode korišćene za izradu rada su:

- Prikupljanje relevantnih podataka (postojeća literatura, izveštaji, dokumenta, statistike, publikacije i slično).
- Kvantitativna i kvalitativna analiza sadržaja.
- Posmatranje i deskripcija.
- Sinteza dobijenih podataka.

Svrha i cilj istraživanja jeste pokušaj skupljanja svih podataka relevantnih za definisanje nautičkog turizma u Srbiji i u Beogradu. Analizom tih podataka došlo se do definisanja nekih smernica razvoja nautičkog turizma na Dunavu, u Srbiji i u Beogradu. Očekivanja rada su da će rad potvrditi da je potencijal Dunava u Srbiji, i u Beogradu neiskorišćen, to jest da će rad verifikovati hipotezu.

KLJUČNI POJMOVI

Nautički turizam – je vid turizma koji podrazumeva kretanje turista plovilima po moru ili rekama uključujući i njihovo pristajanje u lukama i marinama i obuhvata svu infrastrukturu u lukama i marinama potrebnu za njihov prihvata.

Koridor 7 – je Dunavski koridor koji je jedan od najvažnijih evropskih puteva i koji je zapravo reka Dunav.

Kvalitet vode – fizičke, hemijske i biološke karakteristike vode.

I Podunavlje kao važan resurs za razvoj turizma

1. Reke kao turistička vrednost

Reke predstavljaju vrlo značajan hidrografski turistički potencijal jedne zemlje. One imaju prvenstveno rekreativna svojstva i to u vidu kupanja, sportova na vodi, ribolova i sl. Koja će se vrsta rekreativne aktivnosti razvijati na reci zavisi, u prvom redu, od njenih karakteristika (ravničarske ili planinske reke, postojanja vodopada i slapova, temperature vode). Ove aktivnosti na rekama može obavljati lokalno stanovništvo, ali mogu i turisti. Shodno tome, velika pažnja se posvećuje uređenju sportsko-rekreativnim i turističko-ugostiteljskim kompleksima. Kupanje na rekama, ribolov, sportske manifestacije i sl. više i češće posećuju domaći turisti iz neposrednog okruženja, nego strani turisti iz udaljenih zemalja. Iz ovoga proizilazi da se ovaj deo iskorišćenja reka završava na lokalnom ili nacionalnom nivou.

Ali, ono što privlači strane turiste u jednu zemlju kroz koju protiče neka velika reka je upravo plovidba istom. Plovidbe rekama su celogodišnjeg ili sezonskog karaktera i osnova su razvoja nautičkog turizma, pod kojim podrazumevamo plovidbu u cilju odmora, razonode i upoznavanja turističkih vrednosti duž rečnih tokova i u njihovom priobalnom pojasu. Rečni saobraćaj ima dugu tradiciju na mnogim tokovima. Uz stalne i sezonske linije, na nekim rekama odvija se nautički turizam i često se organizuju krstarenja duž najinteresantnijih delova plovnog puta.

2. Dunav – opšte karakteristike

Kada je reč o krstarenjima, Dunav je jedna od najzanimljivijih reka Evrope, a i sveta. Dunav je odavno bio važan put ekonomskih, vojnih i političkih prodiranja evropskih i azijskih naroda. Zbog ogromnih dimenzija svog toka i prostranog razgranatog masiva Dunav ima i veliki vojno-geografski i strateški značaj. Zato je prirodno što je u istoriji Evrope igrao značajnu ulogu u svim ratnim zbivanjima (za vreme Rimljana, Turaka, Nemaca), menjajući naravno svoj značaj i položaj vojnog objekta prema određenim političkim odnosima i snazi ratujućih sila. Za bezbednost podunavskih država od velikog je značaja da režim, koji garantuje slobodu plovidbe na Dunavu, u isto vreme zabrani pristup stranih vojnih brodova u njihove teritorijalne vode. Konvencija od 1948. godine o režimu plovidbe na Dunavu ima u tom smislu pozitivan karakter, jer izričito zabranjuje plovidbu vojnih brodova nepribrežnih država¹.

Ekonomsko-politička uloga Dunava počela je da raste krajem 18.-og i početkom 19.-og veka, pojavom i jačanjem kapitalizma, koji je Evropu probudio iz feudalnog sna, do kada je plovidba Dunavom bila jako primitivna (objektima sagrađenim od drvenog materijala)². Danas je Dunav jedna od najvažnijih saobraćajnica Evrope i značajno tržište nautičkog, tj. rečnog turizma.

Dunav (nem. Donau, slov. Dunaj, mađ. Duna, ukrajinski Дунай, rumunski Dunare, turski Tuna) je najduža reka u Evropskoj Uniji i druga najduža reka u Evropi,

¹ Dr Jovan Paunović – Dunav-reka mog života, Međunarodni naučni forum "Dunav - reka saradnje", Beograd, 1996.

² Isto kao 1

nakon Volge. Izvire u Švarcvaldu od manjih reka Berge i Bregah kod grada Donaušingena. Rečica Breg izvire na 1078 m nadmorske visine, a Brigah na 926 m. Dunav je dugačak 2850 km i protiče kroz, ili čini granicu 10 država: i to Nemačke, Austrije, Slovačke, Mađarske, Hrvatske, Srbije, Rumunije, Bugarske, Moldavije i Ukrajine. Uliva se u Crno more u području delte Dunava (4300 km²) u Rumuniji i Ukrajini. Za razliku od ostalih reka, dužina Dunava meri se od ušća do izvora, a polaznom tačkom smatra se svetionik u Sulini na Crnom moru.³

Tabela 1 - Osnovne informacije o Dunavu

Dužina	2.888 km
Površina sliva	817.000 km ²
Plovnost	2.414 km
Navigacioni period	od 01. 03. do 25. 12.
Minimalna širina Dunava	60 - 100 m
Brzina vode	2,0 - 4,3 km/h

Izvor: www.serbia-tourism.org

Po dužini toka, reka Dunav zauzima 34.-o mesto među najvećim rekama sveta. Dunav teče kroz neke velike gradove Evrope:

Ulm – Nemačka
 Regensburg – Nemačka
 Linz – Austrija
 Beč – Austrija (glavni grad)
 Bratislava – Slovačka (glavni grad)
 Budimpešta – Mađarska (glavni grad)
 Vukovar – Hrvatska
 Novi Sad – Srbija
 Beograd – Srbija (glavni grad)
 Ruse – Bugarska
 Brâila – Rumunija
 Galati – Rumunija
 Tulcea – Rumunija

³ www.wikipedia.org

Tabela 2 - Udeo pojedinih zemalja u dunavskom slivu je sledeći:

Земља	укупна дужина	десна обала			обе обале		лева обала		
		km	%	Дужина тока	km	%	km	%	дужина тока
Немачка	687,00	658,6	23	2888,77– 2230,20	658,6	36	687,0	24	2888,77– 2201,77
Аустрија	357,50	357,5	12	2230,20– 1872,70	321,5	18	321,5	11	2201,77– 1880,26
Словачка	172,06	22,5	1	1872,70– 1850,20	22,5	1	172,1	6	1880,26– 1708,20
Мађарска	417,20	417,2	14	1850,20– 1433,00	275,2	15	275,2	10	1708,20– 1433,00
Хрватска	137,50	137,5	5	1433,00– 1295,50	0,0	0	0,0	0	
Србија	587,35	449,9	16	1295,50– 845,65	220,5	12	358,0	12	1433,00– 1075,00
Румунија	1075,00	374,1	13	374,10–0,00	319,6	18	1020,5	35	1075,00– 134,14 79,63–0,00
Бугарска	471,55	471,6	16	845,65–374,10	0,0	0	0,0	0	
Молдавија	0,57	0,0	0		0,0	0	0,6	0	134,14–133,57
Украјина	53,94	0,0	0		0,0	0	53,9	2	133,57–79,63

Izvor: www.wikipedia.org

U Dunav se uliva 120 pritoka od kojih su 34 plovne. Pritoke Dunava prolaze kroz dodatnih 7 država i nalaze se većinom u Alpima, većinom pritiču s desne strane.

Slika 1



2.1. Prirodna bogatstva

Tok Dunava dele planinski lanci Alpa i Karpata na:

- Gornji alpski Dunav;
- Srednji Dunav koji se prostire od bečkog basena do karpatske prečage, tj. Đerdapa
- Donji pontiski Dunav do ušća u Crno more.

Na prostoru gornjeg toka Dunava dominiraju Alpi, a u srednjem i donjem toku Panonski basen (Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska i Srbija), Pontiski basen (Rumunija, Bugarska, Moldavija, Ukrajina) i planinski masiv Karpati, odnosno obrnoci Transilvanijskih Alpa, kroz koje je Dunav usekao kompozitnu dolinu – Đerdapsku klisuru (Srbija i Rumunija). Đerdapska klisura je najveća probojnica u Evropi o kojoj će više reći biti u narednom delu rada.

Po karakteru svojih obala, korita i vodnog režima, Gornji Dunav ima sve osobine planinske reke. Zbog velike brzine vode, Dunav u ovom delu zamrzava se samo 16-18 dana. Gornji tok Dunava je 905 km, odnosno 34,3% ukupne dužine ove reke i nije u celini mnogo podesan za plovidbu zbog velikog broja sprudova i plicaka.

Đerdapski sektor vezuje Srednji Dunav sa Donjim Dunavom. Do izgradnje sistema Đerdap, to je bio sektor klisura i kotlina. U klisurama je korito reke vrlo usko, npr. u Kazanu, 150 m, a sa dna se dižu stene koje mestimično izbijaju iznad vode. Voda se kreće velikom brzinom zbog jako suženog korita reke, usled čega se stvaraju kovitlaci, koji idu u dubinu od preko 30 m, a najveći od njih u Kazanu dubok je 53 m. Uprkos

velikoj brzini vode, zimi dolazi do velikog zakrčavanja ledom, zbog jako suženog korita reke. Srednji tok Dunava dug je 948 km, što predstavlja 33,2% ukupne dužine ove reke.

Donji Dunav ima obeležje ravničarske reke, malog pada i male brzine vode, zbog čega taloži mnogo materijala i stvara ostrva. Desna obala mu je visoka, ali je leva niska, zbog čega Dunav tu ima veliku širinu. Vodostaj i u ovom delu je dosta kolebljiv, jer u mnogome zavisi od vodostaja u gornjem i srednjem toku. Zaleđenost traje oko 40 dana, a zakrčenost od santi leda još oko 15 dana, što predstavlja znatno smanjenje godišnje plovidbene sezone. Donji tok Dunava obuhvata 32,5% ukupne dužine ove reke, tj. 930 km.

2.2. Stvorena bogatstva

Celokupno stvoreno bogatstvo Podunavlja, počev od istorijsko-kulturnih spomenika stvaranih u proteklim vekovima i milenijuma, pa do savremenih saobraćajnica, energetskih postrojenja kao što su kanali Dunav-Tisa-Dunav i hidroenergetski plovidbeni sistem Đerdap I i II u našoj zemlji, mreža kanala u celoj Evropi, kojima je Podunavlje vezano vodenim putem za ostale delove Evrope, može da se iskoristi za razvoj svih oblasti i grana privrede, a posebno turizma, i svih onih drugih privrednih grana sa kojima je povezan, kao što su poljoprivreda, prehrambena industrija, saobraćaj itd.

Značaj Dunava se još više povećao otkako je povezan sa Majnom i Rajnom (1992.) i postao deo vodene transverzale koja u dužini od 3505 km proseca kontinent od Severnog do Crnog mora.

Ovaj kanal spaja plovidbeni sistem Dunava sa zapadnoevropskom plovnom magistralom Rajnom, sve do Roterdama, najveće evropske luke na Severnom moru. Ova vodena magistrala omogućuje plovidbu na preko 10000 km dužine plovni puteva i proširenje razmene dobara dunavskih zemalja sa zapadnim delovima Nemačke, preko Rajne i ostalih reka i kanala s Holandijom, Belgijom, Francuskom i Švajcarskom.

Sama reka, Dunav predstavlja Koridor 7 koji je jedan od pet saobraćajnih koridora koji se nalaze na prostorima Jugoistočne Evrope, uz to od svih deset evropskih koridora, samo je Koridor 7 vodena saobraćajnica, ostalih devet su kopnjeni putevi.

To samo po sebi govori o značaju Dunava, koji je od pamtiveka bio u centru međunarodnih zbivanja: u vremenima primene sile predmet sukoba, u vremenima mira – nepresušni izvor inicijativa za saradnju.

Ova reka predstavlja put za komunikaciju i saradnju svih evropskih nacija Podunavskog regiona, što znači da spaja više od 80 miliona ljudi, koji žive u deset zemalja, govore desetak i više jezika i pripadaju različitim kulturama i različitim religijama.

3. Dunav u Srbiji

Dunav teče kroz Srbiju u dužini od 588 km. Na znatnom delu je i granična reka – prema Hrvatskoj 137 km, a prema Rumuniji u dužini od 230 km.

Tabela 3 - Osnovne informacije o Dunavu kroz Srbiju

Dužina toka Dunava kroz Srbiju	588 km
Plovnost	celim tokom
Površina sliva	102.350 km ²
Najveća širina	2.000 m (na Đerdapskom jezeru)
Najmanja širina	147 m
Prosečna dubina	3 do 17 m
Najveća dubina	90 m (najveća rečna dubina u Evropi)
Glavne pritoke	Tisa, Sava, Tamiš, Morava, Nera, Timok
Brane	2
Nacionalni parkovi	2

Izvor: www.serbia-tourism.org

Područje cele neposredne zone Dunava ima dugu, bogatu i burnu prošlost i materijalne ostatke brojnih objekata, tragova i dokaza o životu ljudi ka obalama Dunava, kao istorijskih spomenika ili, spomenika kulture.

Tvrđave su u prošlosti bile najznačajniji vojni objekti koji su obezbeđivali odbranu, sigurnost stanovništva, ali i doprinosile političkoj i vojnoj dominaciji na ovom strateški veoma važnom području.

Priobalje Dunava imalo je najveći strateški značaj u očuvanju rečnog puta, koji je bio daleko najznačajnija saobraćajnica ovog dela Evrope, sve do kraja 19.-og veka. Zato su najznačajnije i najmonumentalnije tvrđave u Srbiji podignute upravo na obalama Dunava. Najveći značaj imaju Beogradska tvrđava, Smederevska tvrđava, Petrovaradinska tvrđava, i tvrđava Golubac.

Pored tvrđava, uz Dunav se može videti i najznačajnije nalazište iz neolita – Lepenski Vir. To je naselje u Đerdapskoj klisuri (staro oko 8000 godina), na čijoj su teritoriji arheolozi otkrili 140 kuća trapezoidne osnove i više kamenih skulptura velike arheološke i umetničke vrednosti. Skulpture ljudskih likova u prirodnoj veličini, čine Lepenski vir izuzetnim naučnim otkrićem svetskih razmera.

Kultura Lepenskog Vira je nasledila Vinčansko-Starčevačku kulturu 5500-3200. godine p.n.e., najrasprostranjenija neolitska kultura sa najvećim naseljem do tada na svetu, Vinčom. Na tom prostoru je neolit Evrope dostigao vrhunac, uz pojavu prvih oblika grnčarstva i prvih geometrijskih motiva na grnčariji, a po nekim istraživanjima su koristili prvo pismo na svetu – Vinčansko pismo.

Đerdapski region je bio granični pojas prema varvarima. Tu Rimljani grade utvrđenja, logore i posmatračnice u vreme cara Tiberija gradi se put kroz Gornju klisuru Đerdapa. Posle njegove smrti ostali carevi samo obnavljaju put sve do dolaska cara

Trajana koji preuzima dalju izgradnju puta niz Dunav kroz najnepristupačniji deo kanjona, Donjeg Đerdapa, sve do Kostolca gde se završava mostom. Svedočanstvo o ovom gigantskom delu je na Tabula Traiani na južnoj strani Đerdapa. Od kada je izgrađena Đerdapska akumulacija, tabla je podignuta 20 metara iznad mesta na kome se nalazi. Baza cara Trajana je bio rimski utvrđeni grad na desnoj obali Dunava – Diana koji predstavlja jedan od najvećih i najuočljivijih kastruma – rimskih utvrđenja.

Ovo su samo neki od dokaza života ljudi na obalama Dunava, u prošlosti. Da Podunavlje predstavlja izuzetan deo turističke ponude naše zemlje, pokazuju ne samo prirodne vrednosti ovog regiona, već i antropogene (obale Dunava su naseljene još u doba neolita), koje su ostavili Iliri, Tračani, Dačani, Kelti, Huni, Avari, Germani, Mađari, Bugari, Turci, Romani, Sloveni...

Dunav je i najvažniji vodeni put u Srbiji i važan panevropski plovni put (Koridor 7), koji povezuje srednju Evropu sa oblašću Crnog mora. Za plovidbu ove međunarodne rečne magistrale nadležan je niz međunarodnih i domaćih organa i organizacija.

3.1. Međunarodne organizacije

Osnove navigacionog režma, odnosno uređenja plovidbe Dunavom i nautički turizam uređuju Dunavska komisija (The Danube Commission) i Dunavska turistička komisija (The Danube Tourist Commission). Pored toga, uslove polovidbe i korišćenja Dunava utvrđuju i Međunarodna Komisija za zaštitu Dunava (ICDPR – Beč), Savet Evrope (Strazbur), Svetska turistička organizacija (Madrid) i dr.

Dunavska komisija je nadležna za sprovođenje principa slobode plovidbe na Dunavu, koji su utvrđeni Beogradskom konvencijom iz 1948. godine⁴. Zemlje članice Dunavske komisije su podunavske države – Nemačka, Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Rumunija, Moldavija, Bugarska, Ukrajina i Rusija. One su se obavezale da će održavati deo toka Dunava koji je na teritoriji njihove države u plovnom stanju i da neće sprečavati ili ometati plovidbu na glavnim kanalima Dunava.

Dunavska turistička komisija je turistička marketing asocijacija osnovana 1972. godine, koju čine 7 od 8 tadašnjih podunavskih zemalja. Cilj njihovog ujedinjavanja je bio da se Dunavski region (prema Komisiji definisan kao oblast koja se uz rečni tok na levoj i desnoj obali postire u širini od po 70 km) bolje predstavi međunarodnoj javnosti i da se promoviše turizam te oblasti. Godine 1998. Dunavska turistička komisija proširuje svoje aktivnosti na Majna-Dunav kanal. Danas Komisija okuplja većinu podunavskih zemalja, tj. Bugarska je 2007. godine izgubila pravo članstva zbog neispunjavanja svojih obaveza, a Ukrajina još uvek nije priključena ovoj organizaciji.

⁴ Edita Stojić-Karanović – Dunav - reka saradnje, Međunarodni naučni forum ''Dunav - reka saradnje'', Beograd, 2005

3.2. Domaći nadležni organi

Organi nadležni za realizaciju aktivnosti kada je u pitanju uređenje plovidbe i nautički turizam Srbije na Koridoru 7 su brojni.

Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede je nadležno za korišćenje vodnih resursa, odnosno plovību na teritoriji naše zemlje preko JVP Srbijavode i JVP Vojvodinavode.

Ministarstvo za infrastrukturu je nadležno za plovni saobraćaj na međunarodnom plovnom putu Dunavom kroz Srbiju.

JP Plovput je državna organizacija za održavanje i razvoj unutrašnjih plovnih puteva.

Ministarstvo unutrašnjih poslova je nadležno za kontrolu i regulisanje saobraćaja na međunarodnom plovnom putu i na vodotocima uopšte.

Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja je nadležno između ostalog, za razvoj turizma u Srbiji, a time, i na Koridoru 7. Izbršni organi ovog Ministarstva u oblasti turizma su turističke organizacije.

Pored navedenih nadležnih organa postoji još čitav niz institucija i organa koji su direktno ili indirektno nadležni za Koridor 7 na teritoriji Srbije.

Što se tiče pravne regulative, postoje brojni domaći i međunarodni zakoni i propisi koji direktno ili indirektno regulišu nautički turizam Koridora 7. Neki od domaćih propisa koji regulišu nautički turizam Koridorom 7 u Srbiji su:

Zakon o turizmu ("Službeni glasnik RS", broj 45/2005);

Zakon o vodama ("Službeni glasnik RS", broj 46/91, 53/93 i 54/96);

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovību ("Službeni glasnik SRJ", broj 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000);

Zakon o unutrašnjoj plovību ("Službeni glasnik SRJ", broj 54/90);

Zakon o javnim putevima ("Službeni glasnik RS", broj 101/2005);

Zakon o šumama ("Službeni glasnik RS", broj 46/91, 83/92, 54/93, 60/93 i 54/96);

Zakon o nacionalnim parkovima ("Službeni glasnik RS", broj 39/93 i 44/93);

Zakon o ribarstvu ("Službeni glasnik RS", broj 35/94 i 38/94) i drugi.

Postoji i veliki broj međunarodnih propisa ratifikovanih u našoj državi koji se odnose na oblast nautičkog turizma Koridorom 7.

3.3. Stanje nautičkog turizma u Srbiji na Koridoru 7

U Strategiji razvoja turizma Republike Srbije identifikovani su sledeći turistički proizvodi, od interesa za Srbiju: gradski odmor, poslovni turizam, planine i jezera, ruralni turizam, zdravstveni turizam, posebni interesi, događaji, nautika i kružna putovanja. Ovih devet turističkih proizvoda Srbije su evaluirani i rangirani u smislu ključnih faktora uspeha i prioriteta u razvoju (komercijalizovanju). Prema matrici (koja je rađena u okviru Strategije razvoja turizma Srbije), nautika je po atraktivnosti srednje vrednosti (iznad proizvoda planine/jezera, spa/wellness i rural), a na osnovu konkurentnosti niske vrednosti.

Ali, nautički turizam je sve popularniji oblik turizma. Kako se navodi u Strategiji turizma Republike Srbije, globalni nautički proizvod se sastoji od dve glavne podgrupe:

- More i aktivnosti vezane uz more;
- Mirne vode (reke, kanali, jezera) i aktivnosti vezane uz mirne vode. Srbija razume se, svoju ponudu zasniva na mirnim vodama.

Glavne grupe nautičkog proizvoda mirnim vodama su:

- Individualna plovidba vlasnika brodova;
- Čarter-iznajmljivanje brodova i jedrilica radi plovidbe;
- Kružna putovanja rekama (međunarodna turistička krstarenja).

Turizam zasnovan na međunarodnim turističkim krstarenjima većim ili velikim rečnim brodovima ima izražen trend rasta. Najveći porast se očekuje u novim evropskim destinacijama – receptivnim nišama nautičkog turizma (Mađarska, Rumunija, Slovačka i Srbija). Ključna emitivna tržišta ovog turizma su SAD, Nemačka, Francuska, Velika Britanija, Austrija (interni podaci). Prema strategiji razvoja turizma Srbije proizvod nautičkog turizma naše zemlje bazira se na strateškom potencijalu Dunava, koji predstavlja vodeću rečnu "cruising" destinaciju u Evropi.

Slika 2



Dunav je plovao na celom toku kroz Srbiju (slika 2). Turisti koji krstare Dunavom ulaze u Srbiju kod Bezdana. Ali, prvo značajnije mesto na obali Dunava je Apatin.

Apatin (1401. km) je gradić poznat po proizvodnji piva koje datira još iz 1756. godine i po pripremanju specijaliteta od rečne ribe. Apatin je raj za lovce na sitnu divljač, divlje svinje i podunavske jelene. Ovaj grad, inače, se smatra najvećim ribolovnim centrom u Srbiji, što je uticalo da meštani organizuju brojne manifestacije koje su posvećene reci i ribolovu. Vrlo često se u Apatinu organizuju i ribarske večeri na kojima se tradicionalno, priprema riblja čorba. Na području Apatina žive i neke autohtone vrste ptica poput crne rode i belorepog orla koje je 1878. godine prvi put uočio svetski biolog Alfred Brem. U Apatinu su izgrađeni marina i zimovnik za jahte i čamce, uređeno je i šetalište, a u toku je izgradnja putničkog pristaništa. Rečni turizam je tek poslednjih nekoliko godina počeo da se razvija u Apatinu uprkos tome što se grad nalazi na obali najveće evropske rečne saobraćajnice. Nadomak grada je banja Junaković koja je , po

fizičko-hemijskim svojstvima termo-mineralne vode, svrstana u rang sa banjama Karlove Vari u Češkoj i Harkanj u Mađarskoj. Na šesnaestom kilometru od Apatina je Sombor, grad sa najviše fijkera po glavi stanovnika u Srbiji.

Bačka Palanka (1298. km) važi za jedan od ribarskih i lovnih centara. U njenoj blizini (11 km) se nalazi Karađorđevo, specijalni rezervat prirode, poznat po ergeli konja, koja je među većima u Evropi, po čuvenom lovištu krupne divljači, ribolovnim terenima i bogatstvu ptičjih vrsta. Karađorđevo je zbog izuzetne lepote, bilo omiljeno izletišta i lovišta članova kraljevske porodice Karađorđević, a kasnije i Josipa Broza Tita. Tokom vekova, Bačku Palanku su naseljavali Kelti, Rimljani, Turci, Nemci, da bi danas, osima Srba, ovde živelo još 26 etničkih grupa. Olimpijski bazen, golf teren sa 18 rupa i sportsko-medicinski hotel s marinom za brodove – deo su projekta Park na Dunavu u Bačkoj Palanci, koji je predložio nemački biznismen i potencijalni investitor Klaus Vajs.⁵

Ploveći nizvodno Dunavom stiže se do jedinog uzvišenja u ovom delu Panonske nizije – Fruške Gore, čiji je najviše vrh Crveni got visok 539 metara. Na obroncima ovog prirodnog rezervata i Nacionalnog parka tokom vekova je izgrađeno 18 najlepših crkava i manastira, te bogato kulturno-istorijsko nasleđe privlači na hiljade turista. Zbog svog geografskog položaja, u ovom nacionalnom parku rastu i orhideje i četinari i obitava raznovrstan životinjski svet: od srna i zečeva do divljih svinja i orlova. Fruška Gora je takođe, poznata po plemenitim vrstama grožđa i vrhunskim vinima.

Prva velika luka na putu Dunava kroz Srbiju je Novi Sad (1255. km). Zaštitni znak grada je Petrovaradinska tvrđava, smeštena na brdu na desnoj obali Dunava, nasuprot centru grada. Simbol Petrovaradinske tvrđave je sat na vidikovcu, čije kazaljke imaju zamenjenu funkciju – velika pokazuje sate, a mala minute, kako bi putnici koji plove Dunavom iz daleka mogle da vide koliko je sati. Ova tvrđava je i mesto održavanja muzičkog festivala Exit, koji svakog jula okupi preko 300.000 ljudi iz celog sveta. U Novom Sadu postoji i gradska plaža Štrand koja spada među najlepše na Dunavu, a za ljubitelj sportova na vodi privlačan je kompleks Ribarsko ostrvo, sa nekoliko nautičkih i jedriličarskih klubova.

U podnožju Fruške Gore, na samoj obali Dunava, nalaze se Sremski Karlovci (1244. km). Grad je riznica istorijskih spomenika i starih institucija. Takođe je poznat i po čuvenim vinima, koja svakako vredi probati u jednom od preko 20 privatnih podruma. Danas u Beču postoji zaštićeno vino Ružica sa imenom Karlovaca.

Od Sremskih Karlovaca, i levom i desnom obalom Dunava, prostire se predeo idealan za ljubitelje prirode, nautike, ribolova, lova i dobre domaće kuhinje. Na levoj obali, do ušća Tise, prostire se zona zaštićene prirode sa kompleksom rukavaca i bara, specijalni rezervat prirode sa više od 170 vrsta ptica, od kojih su čak 103 sa liste prirodnih retkosti. Vode bara i rukavaca su bogate ribom, posebno štukom. U vikend naselju Beška, može se iznajmiti manji čamac sa vodičem i uputiti se u tajnoviti svet ovog jedinstvenog ekosistema.

Na ušću Save u Dunav, nalazi se Beograd (1170. km), o kome će biti više reči i detaljnije analize u narednom poglavlju.

Nizvodno od Beograda nalazi se Pančevo (1154. km), na ušću Tamiša u Dunav. Nedaleko od ovog grada nalazi se arheološko nalazište Starčevo, po kome se rana neolitska kultura centralnog Balkana naziva starčevačkom.

⁵ www.kurir-info.rs

Grad na ušću rečice Fezave u Dunav je Smederevo (1116. km), srenjevekovna prestonica Srbije. Turistička atrakcija ovog grada je tvrđava, najveći srednjevekovni spomenik u Srbiji. Tokom letnjih meseci organizuje se krstarenje Dunavom sa pogledom na Smederevsku tvrđavu, Vilu Obrenovića i turističko izletišta Jugovo. Jugovo se nalazi 4 km uzvodno od Smedereva i predstavlja izletnički kompleks koji sadrži smeštajne i ugostiteljske objekte, otvoreni olimpijski bazen sa termalnom vodom, teniske terene, terene za odbojku na pesku i male sportove, šetalište pored Dunava. U neposrednoj blizini Smedereva ima dosta ribolovnih voda (Dunav, Velika Morava, rukavci, mrtvaje, jezera), koje pružaju odlične uslove za ribolov, naročito bele ribe (som, šaran, smuđ, štuka, kečiga). Za ljubitelje lova organizuje se odlazak do lovnih terena opštine Smederevo u pratnji lovaca Lovačkog društva Smederevo i Drugovac, gde se lovi niska divljač.

Od ušća Velike Morave u Dunav, kod Kostolca (1104. km) prostire se arheološki lokalitet Viminacium, najveće i najvažnije rimsko naselje u Istočnoj Srbiji.

Od Velikog Gradišta (1059. km) počinje ulazak u Đerdapsku klisuru – Gvozdenu klisuru – najveću rečnu klisuru Evrope.

Tabela 4 - Osnovne informacije o Đerdapskoj klisuri

Ukupna dužina klisure	96,5 km
Dužina Velikog kazana	7 km
Visina stena u Velikom kazanu	800 m
Širina toka u Velikom kazanu	147m
Širina toka u Malom kazanu	300 m
Dubina u Velikom kazanu	90 m

Izvor: www.serbia-tourism.org

Nizvodno od Velikog Gradišta nalazi se Golubac (1042. km). Zbog širine Dunava i stalnog vetra, područje ispred Golupca je idelano mesto za ljubitelj jedrenja i već petnaest godina održavaju se nacionalna i međunarodna takmičenja u jedrenju. Dominantno mesto na ulasku u Đerdapsku klisuru zauzima tvrđava Golubački grad, podignuta na nepristupačnoj steni. Nizvodno od Golubačke tvrđave nalazi se Lepenski Vir – arheološko nalazište.

Geografsko središte Đerdapske klisure i istoimenog nacionalnog parka i rezervata prirode je Donji Milanovac (991. km). Kroz istoriju, grad je tri puta preseljavan, 1971. godine, zbog izgradnje hidroelektrane Đerdap i podizanja nivoa Dunava, pomeren je na današnji nivo. Suzana Kastner, potpredsednica nemačkog parlamenta založila se za igradnju turističkog informativnog centra u Donjem Milanovcu, čime bi bila poboljšana turistička ponuda. Ona smatra da je biciklistički turizam takođe veoma interesantan u Podunavlju.⁶

Nizvodno od Donjeg Milanovca, nalaze se dva najuža, a time i najuzbudljivija dela klisure – Veliki Kazan (974. km) i Mali Kazan (967. km). Veliki Kazan je širok 150

⁶ www.smip.sv.gov.yu

i dubok 90 metara, dok je Mali Kazan širok 300 metara. Na izlaznom delu iz Kazana nalazi se dobro očuvana Trojanova tabla (965. km).

Današnja Tekija (956. km) iznikla je 2 km uzvodno od stare kada je izgrađena hidroelektrana Đerdap I. Između dva svetska rata stara Tekija je bila najveće i najbogatije mesto na Dunavu, od Smedereva do granice.

Đerdapska klisura se završava branom i hidroelektranom Đerdap I (944. km), koja je peta po veličini u svetu, građena je od 1964. godine do 1972. godine. Branu su izgradili zajedno Jugoslavija i Rumunija i preko brane je izgrađen automobilski put sa graničnim prelazom za Rumuniju.

Na 10 km od izlaska iz Đerdapske klisure i zone nacionalnog parka nalazi se Kladovo (933. km). Za formiranje prave slike od arheološkom blagu Đerdapa i njegovom značaju u antičkom periodu, uključujući lokalitete kojis u potopljeni podizanjem brana, dragocena je poseta Arheološkom muzeju Đerdapa. Grad Rim je poklonio Arheološkom muzeju Đerdapa u Kladovu kopiju reljefa sa Trajanovog suba, na kome je prikazana gradnja puta kroz Đerdap i mosta preko Dunava. (rimski grad – most) Moramo spomenuti i novootvoreni hotel Aquastar Danube u Kladovu koji je smešten na samoj obali Dunava. U hotelu se nalaze i wellness i spa centar, konferencijska sala, a gosti takođe mogu uživati na terasama sa izuzetnim pogledom na Dunav, šetalište i gradsku plažu. Kladovo je ušlo i u katalog velikog nemačkog turoperatora, koji je zakupio hotelske kapacitete u ovom gradu.⁷ Ovaj deo Dunava (Đerdapska klisura) može se obići brodom restoranom Đerdap uz vodiče i prijatan ručak. Na ovom brodu mogu se organizovati i proslave, venčanja, poslovne prezentacije, prijemi i sl.

Krivudavim tokom, Dunav stiže do Brze Palanke (884. km), naselja izgrađenog posle podizanja brane Đerdap II (864. km). Iz starog naselja koje je ostalo na dnu veštačkog jezera, preneti su spomenici, predmeti i fotografije etnografske i istorijske vrednosti, koji su izloženi za posetioce.

Pre nego što Dunav na 846.-om kilometru svoga toka napusti Srbiju i celim tokom pređe u Rumuniju, trebalo bi posetiti 12 km udaljen Negotin, istorijski grad poznat po svojim vinima.

Na 861.-om kilometru, stiže se do Prahova, poslednjeg gradića na teritoriji Srbije. Pristanište carinske službe, Kapetanija pristaništa Prahovo i rečna policija nalaze se na 861.-om kilometru i ovde treba odjaviti boravak u Srbiji i obaviti carinske formalnosti. Selo Radujevac (852. km) je poslednje naselje na putu Dunava kroz Srbiju.

U svim ovim opštinama se tokom godine održavaju razne zanimljive manifestacije koje bi trebalo posetiti. Neke od njih su održane 2008. godine, mada većina se održava svake godine.

14. februar – Kladovo – Gozba povodom Dana zaljubljenih uz prezentacije uzgajivača voća i vinove loze;

16.-22. juna – Palić – Smederevo – Međunarodna biciklistička trka po Srbiji;

29. juna – Donji Milanovac – Dan Dunava uz brojna kulturna i sportska dešavanja;

3.-7. jula – Apatin – Apatinske večeri takmičenja u ribolovu;

Jul – Novi Sad – EXIT – muzički letnji festival;

Avgust – Golubac – plovna regata

Avgust – Veliko Gradište – ribolovačka gozba i takmičenje u kuvanju najbolje riblje čorbe;

⁷ www.ekonomist.co.yu

Avgust – Tekija – takmičenje u pecanju – Bučka;
 Avgust – sela i gradovi uz Dunav – međunarodna dunavska regata;
 Avgust – Donji Milanovac – takmičenje u spremanju najbolje riblje čorbe;
 Avgust – Donji Milanovac – Međunarodna plovna regata u više kategorija;
 Avgust – Beograd – Svetsko takmičenje u skijanju na vodi;
 30. avgusta – Beograd – karneval brodova;
 6. septembra – Novi Sad – takmičenje u pripremi riblje čorbe – zlatna kutlača;
 6.-7. septembra – Beograd – evropsko takmičenje u skijanju na vodi.

3.3.1. Obim i dinamika turističkog prometa u Srbiji

Turistički promet je kvantitativni i kvalitativni pokazatelj aktivnosti i ponude, odnosno prepoznatljivosti te atraktivnosti kod tražnje.

U turizmu je često nemoguće precizno utvrditi promet, u smislu koliko je osoba posetilo određenu državu, iz razloga što bi neki turisti tokom boravka u toj zemlji odsedali u većem broju mesta. U takvim situacijama oni bi pri svakoj promeni trenutnog mesta boravka plaćali boravišnu taksu i bili registrovani više puta (izraženo numerološki kao nova cifra u statistici – kao nova osoba).

Isti je slučaj sa turistima koji krstare Dunavom, ali i sa brodovima. Mnogi turistički aranžmani podrazumevaju itinererom pristajanje broda u više mesta niz Dunav kroz Srbiju. Međutim, brojni aranžmani uključuju samo pristajanje broda u jednom gradu, pri čemu se nudi fakultativni obilazak istog. Svako pristajanje broda se beleži kao novi statistički podatak, tako da ukoliko jedan broj tokom istog aranžmana pristane u dve luke Srbije, izražava se kao da su u pitanju dva broda. Isti princip se odnosi na turiste, putnike brodova.

Tabela 5 - Sezona 2005. godine – po imenu 53 broda

Grad	Beograd	Novi Sad	Novi Sad (S.Kamenica)
Broj putnika	56.400	24.000	17.250
Broj pristajanja	376	160	115
Ukupno	651 pristajanje; 97.650 putnika		

Tabela 6 - Sezona 2006. godine – po imenu 54 broda

Grad	Beograd	Novi Sad	Donji Milanovac	Tisa
Broj putnika	52.759	36.000	200	600
Broj pristajanja	350	240	8	1 brod – 4 putovanja

Tabela 7 - Sezona 2007. godine – po imenu 44 broda

Grad	Beograd	Novi Sad	Donji Milanovac	Tisa	Kostolac
Broj putnika	52.000	20.000	3.500	600	2.700
Broj pristajanja	396	210	24	1 brod – 4 putovanja	15

Tabela 8 - Sezona 2008. godine

Grad	Beograd	Novi Sad	Donji Milanovac	Tisa	Kostolac (Viminacijum)
Broj putnika	51.000	34.700	3.552	380	2.850
Broj pristajanja	405	265	24	1 brod – 4 putovanja	19

Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Iz date statistike turističkog prometa, međunarodnih turističkih krstarenja Koridorom 7, primećuje se rast iz godine u godinu, izuzev 2006. godine. Razlog je visok i nizak vodostaj u 2006. godini. Najviše pristajanja je bilo u Beogradu i najviše putnika, što ne mora uvek da znači. Jer, iz činjenice da je bilo najviše pristajanja ne proizilazi uvek da je bilo i najviše putnika, jer se smeštajni kapaciteti brodova razlikuju.

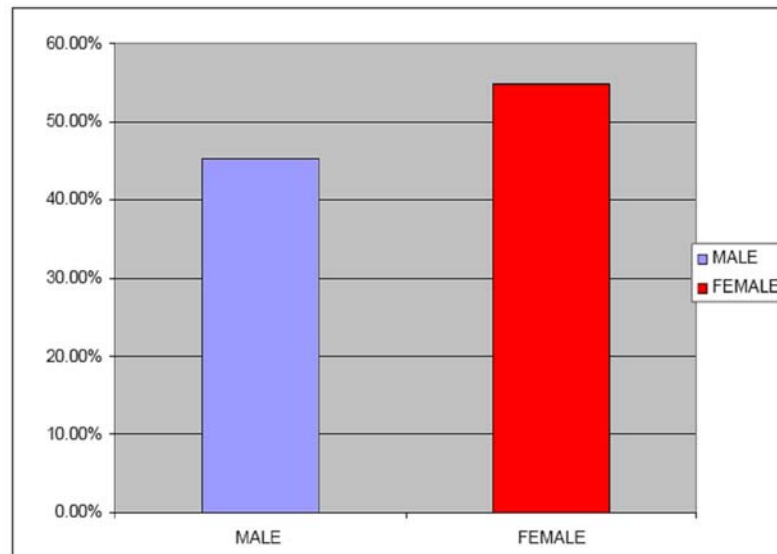
3.3.2. Struktura turista

U ovom delu će se utvrditi ko su turisti koji brodovima dolaze u Srbiju – odakle su, koje su starosti, i koja im je polna struktura.

Polna struktura

Od ukupnog uzorka svih putnika koji su krstarili Dunavom 2008. godine, došlo se do podatka da je odnos među polovima u korist žena, tj. da je na brodovima procentualno bilo više žena od muškaraca, što se može primetiti i u dijagramu 1. Ista ili slična situacija je bila i prethodnih godina.

Diagram 1 - Odnos putnika muškog i ženskog pola izražen u procentima

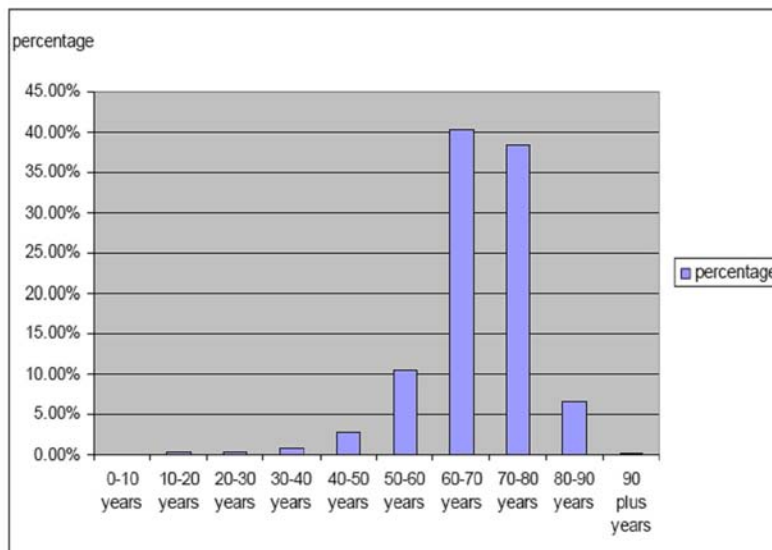


Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Starosna struktura

U pogledu starosne strukture učesnika međunarodnih turističkih krstarenja Koridorom 7 koji su u 2008.-oj godini pristajali u Srbiji, iz podataka dijagrama 2 može se zaključiti da su to uglavnom, odnosno najvećim delom, turisti starijeg životnog doba. Čak 90% njih je starosti preko 50 godina.

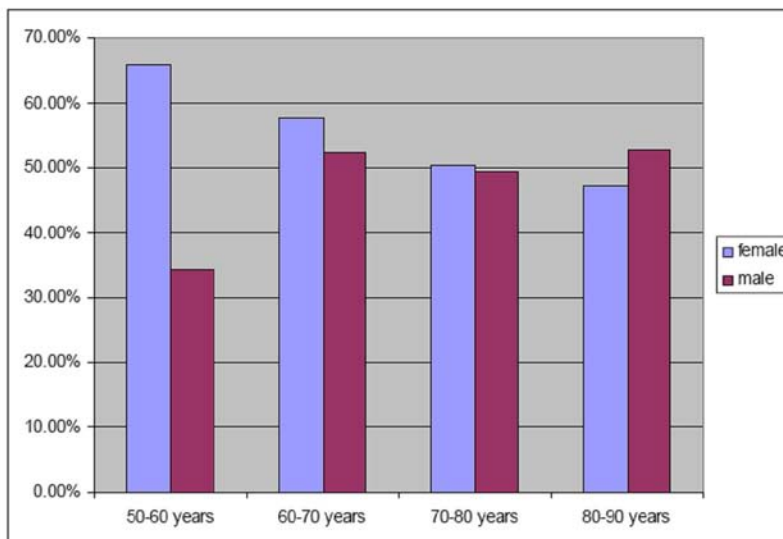
Dijagram 2 - Procenat putnika određenih starosnih grupa



Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Najmlađi putnik na brodovima u 2008. godini, bila je beba od 7 i po meseci, a najstarija osoba imala je čak 98 godina.

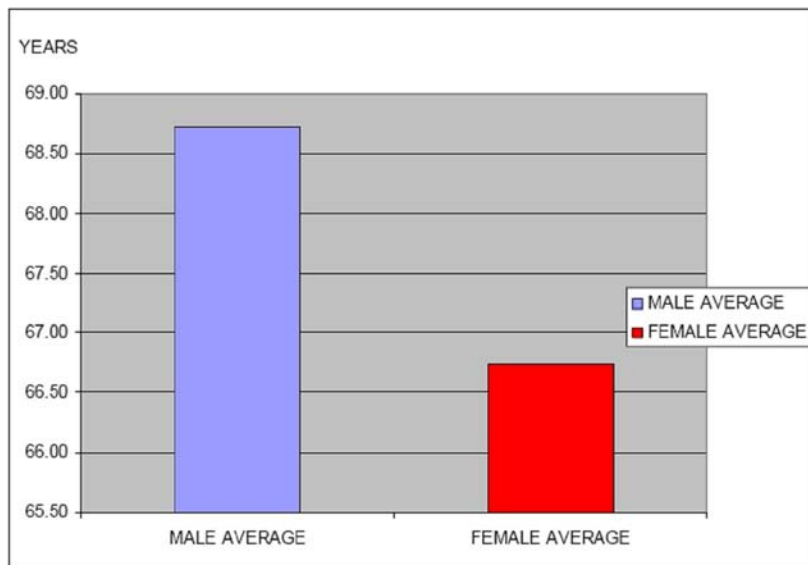
Dijagram 3 - Procentualni odnos putnika zavisno od starosti – pola



Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Gledano prema polovima, prosečna starost žena na međunarodnim turističkim krstarenjima Koridorom 7, nešto je manja u odnosu na starost muškaraca (dijagrami 3i4).

Dijagram 4 - Prosek godina putnika muškog i ženskog pola



Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Struktura turista prema državljanstvu

Utvrđeno je da na brodovima u 2008. godini, koji su pristali negde u Srbiji, bilo turista preko 33 različita državljanstva. Turisti iz pet zemalja koji su bili najbrojniji, čine preko 80% ukupnog turističkog prometa, i to: turisti iz Nemačke su bili najbrojniji (30,15%), zatim iz Francuske (17,82%), SAD-a (16,64%), Austrije (11,17%), Ujedinjenog Kraljevstva (11,13%) i Švajcarske (5,75%). Shodno tome, svi turisti iz preostalih 28 država, koji su krstarili Koridorom 7 u 2008. godini, čine ukupno 20% turističkog prometa (dijagram 5 i tabela 9)

Dijagram 5 - Nacionalnost putnika u procentima

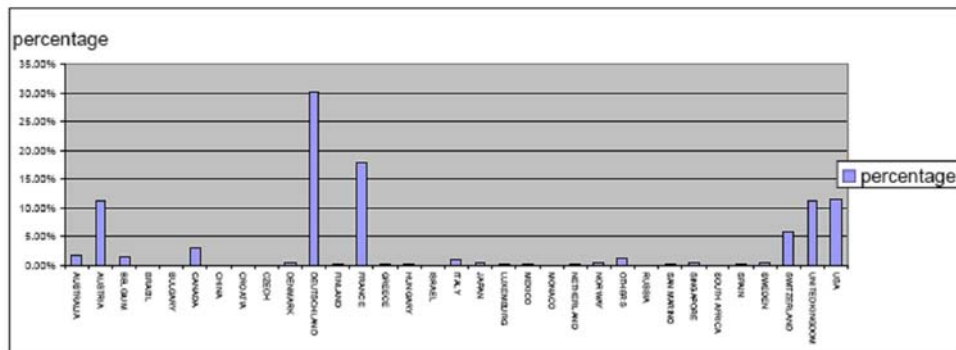


Tabela 9 - Nacionalnost putnika u procentima

Zemlja	procenat
Nemačka	30,15%
Francuska	17,82%
SAD	11,64%
Austrija	11,17%
UK	11,13%
Švajcarska	5,75%
Kanada	3,11%
Australija	1,65%
Belgija	1,46%
Italija	1,06%
Norveška	0,59%
Danska	0,57%
Japan	0,43%
Singapur	0,42%
Švedska	0,33%
Holandija	0,28%
Finska	0,26%
Luksemburg	0,20%
San Marino	0,19%
Grčka	0,18%
Španija	0,14%
Mađarska	0,12%
Meksiko	0,08%
Brazil	0,05%
Bugarska	0,04%
Rusija	0,03%
Kina	0,03%
Monako	0,02%
Izrael	0,02%
Južna Afrika	0,01%
Češka	0,01%
Hrvatska	0,01%
Ostali	1,15%

Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Zanimljivo je da su na istom brodu turisti različitih država, čak i sa različitih kontinenata. Pored toga, nisu ni sa istih govornih područja. Ovo pre svega govori o globalizaciji međunarodnih turističkih krstarenja, kao i o globalizaciji poslovanja kruz kompanija.

3.4. Turističko pozicioniranje Srbije na osnovu turističkih krstarenja Dunavom

Kako se ističe u Strategiji razvoja turizma Srbije, pozicioniranje Srbije se kreće između tri sistema vrednosti:

- Turistička valorizacija pojma Balkan;
- Turistička valorizacija Dunava i
- Integralna interpretacija srpskog skupa vrednosti.

Preovlađuje mišljenje da opcija Dunav na kratki rok daje najpozitivnije efekte. Turistička valorizacija Dunava u celom njegovom plovnom delu, predstavlja za Srbiju, tržišnu opciju za brzo postizanje rezultata („quick win“). Nijedna druga podunavska država ne koristi u svom turističkom sloganu ovaj pojam, iako je on u globalnim razmerama, markantan turistički resurs. Veličina i važnost dunavskog koridora kroz Srbiju može usmeriti željeni razvojni zalet u sve delove Srbije („spill-over“). Pri tome treba posebno istaći da nijedan drugi turistički resurs u Srbiji nije istovremeno i nacionalno kohezivan i globalno konkurentan.

Zbog svih navedenih razloga, a imajući na umu i ekonomske interese turističkog sektora Srbije, bilo bi u ovom trenutku primereno osloniti srpsku promociju na Dunav, kao ključnu temu nacionalne turističke kampanje.

Iako između spomenuta sistema vrednosti za turističko pozicioniranje Srbije nije usaglašeno koji predstavlja dobitnu kombinaciju za ovu državu, zanimljivo je zapravo da su svi povezani sa međunarodnim turističkim krstarenjem Koridorom 7, odnosno sva tri sistema vrednosti učestvuju u turističkom pozicioniranju Srbije u sferi tog segmenta turizma.

Dunav, kičma Koridora 7, je severna granica Balkanskog poluostrva. Zbog obilja turističkih atraktivnosti, egzotične sadržine za turiste zapadnih zemalja, u turističkoj ponudi međunarodnih putovanja Koridorom 7, Balkan je dominantan turistički motiv.

S druge strane, integralnu interpretaciju srpskog skupa vrednosti čine: srpska kultura, ljudi, umetnost i literatura, gostoprimstvo, strastvenost i ponos, spoj tradicionalnog i modernog i slično. Ovaj sistem komercijalizuje sledeće turističke proizvode: kratki boravci u Beogradu, turing kroz Srbiju, rečna krstarenja kroz Srbiju, događaji i festivali, ruralno iskustvo i banje.

U nastavku rada analiziraće se Beograd, kao adekvatna turistička destinacija za razvoj nautičkog turizma, to jest, rečnih krstarenja.

II Položaj Beograda na turistčkom kompleksu Dunava

1. Opšte karakteristike

Beograd, prestonica Srbije, nalazi se na 1170.-om kilometru toka Dunava. To je jedan od najstarijih evropskih gradova, i svakako jedan od onih sa najburnijom prošlošću. Njegova glavna znamenitost jeste izuzetan položaj koji zauzima na ušću Save u Dunav, na raskrsnici puteva koji vode od Azije za srce Evrope. Ali, Beograd još uvek nije u potpunosti sišao na svoje rečne obale. Dužina rečnih obala Beograda je 200 km. Tih 200 kilometara ne pripada samo Dunavu. Beogradsko priobalje možemo podeliti na dunavski i savski deo.

Savski deo beogradskog priobalja je mnogo prilagođeniji upotrebi u svakodnevnom životu i u turističke svrhe. U okviru rečnih obala Beograda nalazi se 16 rečnih ostrva, od kojih je najpoznatija Ada Ciganlija, koja upravo spada u savski deo Beograda. Ada Ciganlija je jedna od omiljenih beogradskih izletišta za odmor i rekreaciju. To je izuzetan model urbanog poluostrva sa veštačkim jezerom, prirodna oaza na svega 4 kilometra od centra grada. Ada Ciganlija je idealna za duge šetnje, raznovrsne sportske aktivnosti i provod, a preko leta postaje najveća plaža u gradu.

Dunavski deo priobalja Beograda u svom zemunskom delu je takođe prilagođen i svakodnevnom životu Beograđana i u turističke svrhe, to je deo uzvodno od ušća Save u Dunav. U Zemunu, koji je danas deo Beograda, nalazi se tvrđava Gardoš, koja je najstariji objekat u Zemunu (pominje se još u 9.-om i 11.-om veku), u čijoj se sredini nalazi Milenijumska kula sa koje se pruža najimpresivniji pogled na tok Dunava. Dunavsko najpoznatije rečno ostrvo je Veliko ratno ostrvo, na kome se danas nalaze vikendice i bašte zaljubljenika u prirodu. Na gornjem špicu omiljena zemunska plaža Lido. Akvatorija i teritorija Velikog ratnog ostrva su staništa prirodnih retkosti, retkih i ugroženih vrsta ptica.

Nizvodno od ušća Save u Dunav, ako izuzmemo samo mali deo oko sportskog centra 25.-i maj, je dunavsko priobalje upotrebljeno u industrijske svrhe.

Na samom ušću dveju reka, kao veza stoji Beogradska tvrđava, podizana vekovima, na kojoj je svaki od osvajača ovekovečio nešto svoje autentično. U okviru tvrđave je lepo uređen park Kalemegdan, više tvrđavskih kapija, stari rimski bunar, Pobednik, koji je novijeg datuma, i još mnogo stvari koje bi trebalo videti.

U svakom slučaju, kompletno priobalje Beograda, bilo ono na Savi ili na Dunavu, može se posmatrati kao celina u kontekstu Beograda kao nautičke destinacije, to jest, u okviru rečnog turizma u Beogradu.

2. Stanje nautičkog turizma u Beogradu

Što se Beograda tiče, Strategijom razvoja turizma Srbije izdvojeno je šest ključnih proizvoda, i to: poslovni turizam i MICE, gradski odmori, kružne ture, događaji, specijalni interesi, i nautika. I za Beograd, kao i za Srbiju važi da nautički turizam pokazuje visok trend rasta.

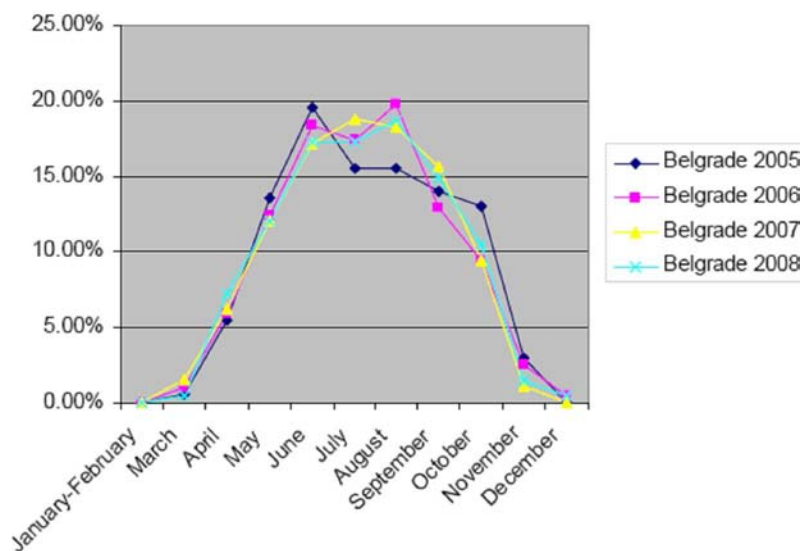
Tabela 10 - Promet po sezonama od 2005.godine do 2008.godine

PODACI	LUKA BEOGRAD
Pristajanja 2008.	405
Broj putnika 2008.	51.000
Pristajanja 2007.	396
Broj putnika 2007.	52.000
Pristajanja 2006.	350
Broj putnika 2006.	52.579 ⁸
Pristajanja 2005.	376
Broj putnika 2005.	56.400 ⁹

Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Na grafikonu 1 prikazan je promet pristajanja u Beogradu tokom svakog meseca u toku godine. Kod ovog prikaza je bitno naglasiti da se sezonom smatra period od kraja marta do sredine novembra jedne godine, a da se najveći promet pristajanja odvija tokom juna, jula i avgusta.

Grafikon 1 - Pristajanja u Beogradu od 2005.godine do 2008.godine po mesecima



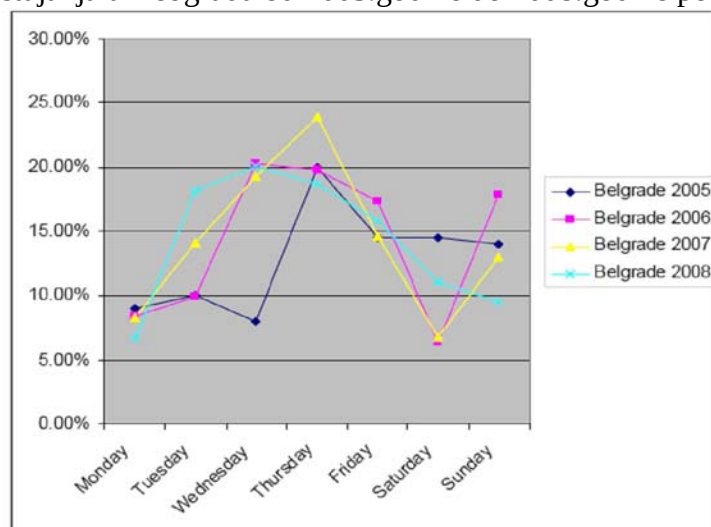
Izvor: Pomorsko rečna agencija “Prvo parobrodsko društvo”, Beograd

Na sledećem grafikonu 2 prikazan je promet pristajanja u Beogradu tokom svakog dana u nedelji u toku perioda od 2005.godine do 2008.godine. Kod ovog prikaza je bitno naglasiti da, iako ima razlika po godinama u prometu, ipak postoji jedna zajednička karakteristika, odnosno, pojava da se promet pristajanja znatno smanjuje petkom i subotom.

⁸ Podaci o putnicima koji su se iskrcavali i ukrcavali su optimalne tačnosti jer su se sakupljali u isto vreme, što znači da su neki putnici možda dva puta ubačeni na spisak

⁹ Isto kao 8

Grafikon 2 - Pristajanja u Beogradu od 2005.godine do 2008.godine po danima u nedelji



Izvor: Pomorsko rečna agencija "Prvo parobrodsko društvo", Beograd

Iz ovih podataka je primetno da je Beograd, svojim položajem na Dunavu, poslednjih godina postao destinacija u kojoj se zaustavlja veliki broj kruzera. Kruzери koji prolaze kroz Beograd mogu se videti na tabeli 11 gde su date i kruzинg kompanije čije su brodovi kao i kada su izgrađeni i koliki im je kapacitet putnika.¹⁰

KOMPANIJE	BRODOVI	GODINA IZGRADNJE	BR.PUTNKA
<u>AMA WATERWAYS</u>	<u>MS Amacello</u>	2008	148
<u>AMA WATERWAYS</u>	<u>MS Amadagio</u>	2006	150
<u>AMA WATERWAYS</u>	<u>MS Amadante</u>	2008	148
<u>AMA WATERWAYS</u>	<u>MS Amadolce</u>	2009	148
<u>AMA WATERWAYS</u>	<u>MS Amalegro</u>	2007	150
<u>AMA WATERWAYS</u>	<u>MS Amalyra</u>	2009	148
<u>Avalon</u>	<u>Avalon Affinity</u>	2009	138
<u>Avalon</u>	<u>Avalon Artistry</u>	2004	178
<u>Avalon</u>	<u>Avalon Imagery</u>	2007	164
<u>Avalon</u>	<u>Avalon Luminary</u>	2010	138
<u>Avalon</u>	<u>Avalon Poetry</u>	2005	176
<u>Avalon</u>	<u>Avalon Tapestry</u>	2006	168

¹⁰ Svi brodovi iz tabele prolaze kroz Beograd, što ne znači da pristaju, to jest, da se zadržavaju u Beogradu.

<u>Avalon</u>	<u>Avalon Tranquility</u>	2007	164
<u>Globus</u>	<u>Avalon Affinity</u>	2009	138
<u>Globus</u>	<u>Avalon Artistry</u>	2004	178
<u>Globus</u>	<u>Avalon Imagery</u>	2007	164
<u>Globus</u>	<u>Avalon Luminary</u>	2010	138
<u>Globus</u>	<u>Avalon Poetry</u>	2005	176
<u>Globus</u>	<u>Avalon Tapestry</u>	2006	168
<u>Globus</u>	<u>Avalon Tranquility</u>	2007	164
<u>Gate 1</u>	<u>MS Amadeus Princess</u>	2005	162
<u>Gate 1</u>	<u>MS Diamond</u>	2009	148
<u>Gate 1</u>	<u>MS Elegant</u>	2009	148
<u>Gate 1</u>	<u>MS Royal</u>	2005	144
<u>Gate 1</u>	<u>MS Symphony</u>	2003	146
<u>General Tours</u>	<u>River Beatrice</u>	2007	160
<u>Perillo</u>	<u>MS Swiss Emerald</u>	2006	116
<u>Scenic</u>	<u>MS Scenic Diamond</u>	2009	169
<u>Scenic</u>	<u>MS Scenic Emerald</u>	2008	169
<u>Scenic</u>	<u>MS Scenic Ruby</u>	2009	169
<u>Scenic</u>	<u>MS Scenic Sapphire</u>	2008	169
<u>Tauck</u>	<u>MS Swiss Emerald</u>	2006	116
<u>Tauck</u>	<u>MS Swiss Jewel</u>	2009	118
<u>Uniworld</u>	<u>River Beatrice</u>	2007	160
<u>Uniworld</u>	<u>River Countess</u>	2003	138
<u>Uniworld</u>	<u>River Duchess</u>	2003	138
<u>Uniworld</u>	<u>River Empress</u>	2002	138
<u>Uniworld</u>	<u>River Princess</u>	2001	138
<u>Uniworld</u>	<u>River Queen</u>	1999	138
<u>Viking River Cruises</u>	<u>Viking Danube</u>	1999	150
<u>Viking River Cruises</u>	<u>Viking Europe</u>	2001	150
<u>Viking River Cruises</u>	<u>Viking Legend</u>	2009	189
<u>Viking River Cruises</u>	<u>Viking Pride</u>	2001	150
<u>Viking River Cruises</u>	<u>Viking Primadonna</u>	1998	148
<u>Viking River Cruises</u>	<u>Viking Sky</u>	1999	150

Izvor: Quality Tours

U prilogu 1 se mogu videti neki od programa putovanja spomenutih kompanija koji uključuju i Beograd.

Na Dunavu u okviru međunarodnih turističkih krstarenja na Dunavu, postoje različiti subjekti:

- Turoperateri (kreatori turističkog proizvoda)
- Turističke agencije (pružaoci usluga prihvata i prijema brodova, posade i putnika)

Turoperateri mogu biti vlasnici ili zakupci brodova (celih brodova ili bloka kabina). Kompanije iz prethodne tabele su vlasnici tih brodova, dok kao zakupca možemo uzeti primer Quality Tours-a. Quality Tours je kompanija iz Kopenhagena i jedini je turoperater koji ima predstavništvo u Beogradu i čija dva broda (koja su u zakupu) prolaze i pristaju u Beograd. Takođe, planiraju da registruju agenciju u Srbiji koja će na našem tržištu nuditi programe krstarenja. Ukazuje se prilika da baš na primeru ova dva spomenuta broda prikazemo izgled i ponudu kruzera koji krstare Dunavom.

Mali princ, koji je u kategoriji **** rečnih brodova dužine 93,34 metra, širine 11,18 metara i gaza 1,3 metra. Svaka od ukupno 44 putničke kabine je opremljena panoramskim prozorom koji se delimično može otvoriti, tušem, toaletom, air condition-om, TV-om sa šest uključenih kanala, sefom, fenom za sušenje kose i telefonom za internu upotrebu. Na brodu takođe postoji i restoran i bar sa panoramskim prozorima, veliki hol sa recepcijom i prodavnicom suvenira, liftom i tri palube uključujući i sunčanu palubu, koja je delom natkrivena.



Izvor: Quality Tours

MS Rügen je kategorije ***+ rečnih brodova, dužine 83,02 metra, širine 9,64 metara. On ima tri palube i maksimalan broj putnika je 88 sa 25 članova posade. Na ovom brodu je kuhinja kvalitetna i originalna, posebno planirana sa akcentom na specijalitetima zemalja kroz koje se prolazi, a serviranje u restoranu je za sve goste istovremeno.

Što se tiče prihvata brodova, u Beogradu postoje 3 pomorsko-rečne agencije koje su zadužene za prihvrat istih. Za više od 80% brodova, zadužena je pomorsko-rečna agencija, Prvo parobrodsko društvo. Ostalim brodovima pružaju usluge Agent plus i Jugoagent. Ove pomorsko-rečne agencije se bave agenturom na reci što podrazumeva:

- Servis lučke agenture za putničke brodove;
- Operativno-tehničke usluge brodova na Dunavu;
- Koodinaciju rada broda i luke i posredovanje u lučkoj operativi i
- Pružanje informacija o navigacionim uslovima, tehničkim i administrativnim uslovima i režimima plovidbe i slično¹¹.

Jako mali broj receptivnih agencija turistima s brodova organizuje i programe razgledanja kulturno-umetničke programe i slično. Najvažniji domaći organizator putovanja koji pruže ove usluge turistima s brodova je Oskar Tours iz Beograda. Postoje još četiri agencije u Beogradu koje nude ove usluge, ali za razliku od Oskar Tours-a koji je zadužen za 300-400 pristalih brodova godišnje, ove ostale agencije uslužuju svega 10-12 pristalih brodova godišnje.

Razgledanje Beograda podrazumeva obilazak Kalemegdana, Kuće cveća, Hrama Svetog Save, Saborne Crkve, kao i panoramsko razgledanje centra grada. Ovaj obilazak traje tri i po sata, sa pauzama u Mažestiku, i trideset minuta slobodnog vremena u ulici Knez Mihaila, za šetnju i kupovinu suvenira. Turisti koji ne žele da organizovano razgledaju grad imaju mogućnost da sami šetaju po centru i istražuju. Tim turistima je na raspolaganju svakih sat vremena shuttle bus koji ih vozi od pristaništa do Trga Republike.

S druge strane, mnogi turisti sa brodova iz Beograda idu u obilazak Topole (Oplenca), Kovačice, Viminacijuma, kao i Novog Sada. Često se dešava da putnici koji pristanu u Beograd posle razgledanja grada nastave autobusom do Novog Sada, gde ih čeka brod koji je prazan plovio do Novog Sada. Takođe se dešavaju i obrnute situacije, da turisti koji pristanu u Novi Sad, autobusom dođu do Beograda, gde ih čeka brod.

Svim putnicima s brodova, gde god išli tog dana, uveče se organizuje kulturno-umetnički program, to jest, folklor. Neki organizovano idu u Skadarliju, dok se nekad program kulturno-umetničkog društva organizuje na samom brodu.

Top Tours, takođe, organizuje obilaske za putnike koji dolaze sa brodova slično Oskar Tours-u. Kalemegdan je prva stanica gde se zadržavaju oko 45 minuta, zatim panoramsko razgledanje grada autobusom koje traje 2 sata.¹² I nakon toga, turisti imaju slobodno vreme po centru grada do večernjeg kulturno-umetničkog programa.

Još mnogo agencija u Beogradu tvrdi da, ako ima potražnje za organizovanjem razgledanja grada, mogu napraviti ponudu.

Za razliku od ovih agencija, Quality Tours nudi nešto drugačiju ponudu za turiste sa svojih brodova. Posle obilaska grada u prepodnevnom časovima, organizovan je ručak u jednom domaćinstvu u vojvođanskom selu Jarak, na samo 40 km od Beograda. Turisti su oduševljeni ovim izletom zbog gostoprimitstva domaćina, ambijenta pravog seoskog domaćinstva, to jest, privatnog poseda gde i danas domaćini žive, i najzad, ručkom koji je poslužen u dvorištu sa domaćim specijalitetima, voćem, šljivovicom i domaćim vinom, uz tradicionalnu muziku tamburaškog orkestra.¹³

Ljudi iz ove kompanije kažu da turisti jedva čekaju odlazak u ovo selo, i da nakon putovanja šalju čestitke i zahvalnice domaćinu. Takođe, Quality Tours organizuje i obilazak Viminacijuma, o čijoj problematici će biti više reči u narednom delu rada.

¹¹ www.jugoagent.net

¹² Obilazi se takođe centar grada, Hram Svetog Save i Kuća cveća.

¹³ U prilogu 2 može se videti program putovanja Quality Tours-a koji uključuje i selo Jarak

Sve ove agencije već početkom decembra imaju sve rasporede brodova za narednu godinu, tako su da krajem marta, kada prvi brodovi pristanu, agencije potpuno spremne za doček turista sa tih brodova. Shodno tome, svi obilasci, odnosno izleti su već isplanirani u sklopu programa putovanja i njihova cena je obuhvaćena cenom programa.

Pored međunarodnih kruzera, Dunavom kroz Srbiju plove i lokalni turistički brodovi. Neki od njih su: Jahting klub „Kej“, koji organizuje plovidbu tokom cele godine Savom i Dunavom i razgledanje brodova sa reka. Zatim brod Sirona, koji organizuje razgledanje brodova sa reka, ali i jednodnevne izlete do Novog Sada. Krstarenje brodom Dunavije, može se uživati u Beogradu sa reka, ali i otići na jednodnevne izlete do Novog Sada, Smedereva, Beške, Vinče, Viminacijuma, kao i na dvodnevne izlete do Đerdapa i Sremskih Karlovaca. Na ovim brodovima se uživa i u vrhunskoj hrani, mogu se iznajmiti za poslovne sastanke, promocije, koktele i privatna slavlja.

Ovde bi trebalo spomenuti i hidrogliser Maslačak, koji nudi mogućnost slobodnog izbora destinacije na Dunavu, Savi i Tisi, kao i slobodu formiranja sopstvenog reda vožnje tokom godine. Ovaj hidrogliser putuje na primer od Beograda do Novog Sada nešto više od sat vremena, dok vožnja od Beograda do Đerdapa traje nešto više od 3 sata. Postoji 41 mesto za sedenje na brodu, 3 člana posade i stjuardesa. Kapetan broda putnicima ispriča i pojedinosti od svakoje od istorijskih ili arheološki značajnih lokacija. Samo postojanje, odnosno mogućnost putovanja iz Beograda do različitih mesta na Dunavu u Srbiji, mnogo znači za samo spuštanje ljudi na reke i svest o tome da se u Dunavu treba uživati i maksimalno ga iskoristiti. Pored korišćenja Dunava od strane domaćeg stanovništva, ova ponuda je jako zanimljiva i za strane turiste. Ali, vezano i za ovaj hidrogliser, to jest, za ovu ponudu, postoje problemi koji će biti obrazloženi u narednom delu rada.

Za sam Dunav su vezane i neke od manifestacija koje se održavaju u Beogradu svake godine.

Međunarodni Dan Dunava se 29.-og juna obeležava i u Beogradu svake godine mnogobrojnim aktivnostima i raznovrsnim manifestacijama na Zemunskom keju i na Kalemegdanu. Pored pozorišnih predstava, raznih muzičkih događaja i izložbi, u ponudi je tog dana i besplatna vožnja brodom. U ovoj manifestaciji svake godine uživaju svi stanovnici Beograda, od najmlađih do najstarijih, ali takođe se koristi i prilika da se uputi apel za očuvanje Dunava.

Pre malo više od dve godine, srpska prestonica je postala punopravni član Federacije evropskih karnevalskih gradova¹⁴, tako da se sada tradicionalno poslednje subote u avgustu organizuje Karneval brodova. Veseo, bučan, šaren, baš kao i svi karnevali, sa malom razlikom što se održava na vodi. Atraktivno kostimirani izvođači i žongleri svoj program prikazuju na plovećim binama – pontonima, specijalno urađenim za tu priliku, koje vuku brodovi. Beograd ovim pokazuje da se karnevalska povorka, umesto ulicama i trgovima, može kretati i rekom.

U Beogradu se takođe održavaju i razna prvenstva u Jet ski-ju (Srbije, balkanska, evropska i svetska). Ove manifestacije su obično namenjene promovisanju sporta i zdravog života, i pružaju priliku i osobama sa invaliditetima da se uključe, za koje se priprema poseban program koji može biti od pomoći da se osele ravnopravnima u sportu i životu uopšte.

¹⁴ www.studio-b.co.yu

Zatim, FISH FEST BEOGRAD je trodnevna manifestacija koja se održava na platou kod Nebojšine kule, jedinstvenom istorijskom mestu, gde je pre šest vekova u doba vladavine Despota Stefana Lazarevića, bila „vodena varoš“. Tu je postojala riblja pijaca, vodenica, i drugi sadržaj. Manifestacija je posvećena reci Dunav, širenju hedonizma i prijateljstva među ljudima. Učestvuju majstori u pripremanju riblje čorbe i drugih specijaliteta, muzičari, slikari, glumci, vinari i drugi koji doprinose da boravak u te dane na ušću Save u Dunav, bude nezaboravan.

Pored ovih manifestacija, koje se održavaju jednom godišnje, život na rekama odvija se i svakodnevno.

U prvoj polovini 2008. godine, Beograd je dobio dve linije gradskog rečnog saobraćaja brodovima katamaranima na reci Savi. Linija P1 povezuje Blok 70 i пристаниšte ispod Brankovog mosta i saobraća na svakih sat vremena. Linija P2 na svakih 15 minuta plovi od Bloka 70 do Ade Ciganlije. Na obe linije za sada saobraća po jedan brod – katamaran. Ovde je reč o eksperimentalnoj fazi, ali trebalo bi razmotriti opciju da Beograđani siđu na reke i na polju gradskog prevoza, ali za sada je jedan od ključnih problema što stanovnici Beograda nemaju naviku da koriste ovaj vid prevoza.

U toku letnje sezone, Beograđani se u velikom broju spuštaju na reke. Plaža Ada Ciganlija i Lido su obilato posećene svakodnevno. Takođe, mnogi ljudi provode dane na reci na svojim čamcima, jahtama i skuterima. Na svojim rekama, Beograd ima oko 25.000 čamaca i jahti. Veoma bitan deo svakodnevnice Beograđana su i splavovi. Ove ugostiteljske objekte svakodnevno poseti veliki broj ljudi. Zbog svog velikog broja i raznovrsnosti sadržaja koje nude, splavovi su postali jedan od karakteristika glavnog grada Srbije. Ne ulazeći u opravdanost naredne tvrdnje, splavovi su možda čak i prva asocijacija na Beograd kod mnogih stranih turista.

I pored gore navedenih činjenica sigurno je da Beograd, trenutno, ne živi punim intezitetom na svojim rekama. Poslednji deo rada će pokazati nedostatke ali i mogućnosti iskorišćenja potencijala reka, odnosno unapređenje Beograda kao nautičkog centra.

III Značaj kvaliteta vode Dunava za pozicioniranje turističke destinacije Beograda u Podunavlju

1. Značaj Dunava kao resursa

Dunav je najinternacionalnija reka u svetu. Protiče kroz deset zemalja (Nemačka, Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Rumunija, Bugarska, Moldavija, Ukrajina). Četiri evropske metropole (Beč, Bratislava, Budimpešta, Beograd) leže na njegovim obalama, odnosno pet metropola nalaze se na Koridoru 7 (uključujući i Bukurešt)

Milioni ljudi žive u priobalju Dunava, što za posledicu ima korišćenje njegove vode (za vodovod naselja, za industrijska postrojenja, poljoprivredne površine, rekreaciju i sport, turizam), ali i zagađenje i degradaciju reke (kanalizacija, izduvni gasovi, otpad u čvrstom stanju i dr.).

Uprkos mnogim promenama i tehnološkim uticajima, Dunav još uvek uspeva da zadrži ekološke vrednosti, mada u nešto izmenjenom sadržaju. WWF¹⁵ je uvrstio *Dunav* u jednu od 200 najvrednijih svetskih ekoregiona (region sa jedinstvenim biodiverzitetom, velikim potencijalom za ekološko unapređenje i dodatnim socioekonomskim dobrobitima).

U isto vreme, Dunav je glavna vodena magistrala Evrope sa velikim potencijalima za transport ljudi i robe. U 2004. godini je oko 3.000 brodova plovilo Dunavom – od toga je 120 bilo putničkih brodova (84 turistička broda). U 2005. na Dunavu je registrovano 97 turističkih brodova (15,5% povećanja u odnosu na prethodnu godinu).

U Dunav utiče oko 300 pritoka, od kojih su po hidrološkom značaju važne 180, a 120 su srednje reke, od kojih su plovne 34 reke za brodove. Opšta dužina plovnih pritoka Dunava iznosi oko 1920 km. H.s. "DUNAV-TISA-DUNAV" ima plovnu dužinu 664 km. Kada se tome doda ukupna plovna dužina Dunava, koja iznosi 2.588 km, računajući od Ulma do Crnog mora, dobija se ukupna navigaciona dužina plovnih puteva u bazenu Dunava od 5.172 km. Tako da Dunav po značaju u svetskom unutrašnjem vodnom saobraćaju zauzima 6. mesto posle: Misisipija, Rajne, Ohaja, Volge i Jangcekganga. Međutim, po značaju u Evropi je na 3 mestu iza: Rajne i Volge. Desne pritoke sliva daju 66 % količine vode u Dunavu, a leve 34 %.

Na dunavskim obalama žive različite životinje - planinski divojarci, srne, jeleni, medvedi, divlje svinje, vukovi, lisice, risovi, zečevi i druge životinje. U ritovima, barama ili na adama Dunava gnezde se divlje ptice: patke, divlje guske, pelikani, galebi, čaplje, rode, kormo-rani, lopatari, nilski flamingo itd. Obale Dunava bogate su listopadima a manje sa četinarima. Naročito su bogate plodnim oranicama, voćnjacima i vinogradima (još iz doba Rimljana, koji su prvi doneli lozu na sunčane obale Dunava u našoj zemlji). Vode Dunava su bogate rečnom ribom i rakovima. Najbogatiji ribarski tereni su na našem delu toka Dunava između Apatina i ušća Drave kao i u Đerdapu. Posebno treba pomenuti Kopačevski rit "kao poslednju oazu" (naslov čuvenog dokumentarnog filma P.Lalovica), nedirnute prirode, koji se nalazi u tzv. "Dravskom trouglu" (između: Apatina-Osijeka - Ušća Drave u Dunav). Ovo je sada jedino preostalo prirodno mesto sa jedinstvenim primercima divljih životinja, ptica i riba u Evropi. Za mnogobrojne turiste izgrađena je mala flota čamaca koja ih prevozi u kanalima rita na "foto-safariju".

Ihtiolozi su nabrojali 110 vrsta ribe u Dunavu. Zbog zagađenosti vode Dunava snažno se razvilo ribarstvo u veštačkim ribnjacima. Najrasprostranjenije vrsta riba su: šaran, bela riba, som, štika, kečiga itd. Na Donjem Dunavu od aprila do maja lovi se moruna i jesetra. Od ikre morune spravlja se čuveni "crni kavijar", koji je po kvalitetu jedan od najboljih na svetu. Registrovani su ulovi kapitalnih egzemplara morune do 300 kg. Izgradnjom HE "DJERDAP I i II" ove ribe iz Crnog mora su iskorenjene (zbog nemogućnosti prolaza kroz brane) iz našeg dela toka Dunava sve do Prahova.

Danas narodi svih podunavskih zemalja koriste vode, odnosno plovni put Dunava i prirodne lepote u nautičko-turističke i rekreativne aktivnosti. To ima za posledicu brisanje svih granica i barijera između ljubitelja Dunava i najviše doprinosi razumevanju među podunavskim narodima.

¹⁵ World Wide Fund for Nature

2. Kvalitet vode Dunava

Zbog sveoubojvatnog značaja Dunava uspostavljen je sistem praćenja kvaliteta vode.

Sistematsko praćenje kvalitativnih karakteristika površinskih i podzemnih voda vrši se u mreži hidroloških stanica za kvalitet voda, a podrazumeva uzorkovanje, fizičko-hemijske, hemijske, biološko-bakteriološke i radiološke analize voda u cilju identifikacije propisanih pokazatelja kvaliteta voda .

Na bazi rezultata izvršenih fizičko-hemijskih, biološko-bakterioloških analiza i analiza radioaktivnosti, u toku kalendarske godine, vrši se ocena stanja kvaliteta površinskih i podzemnih voda u skladu sa normativima. Uredbom o klasifikaciji voda, izvršena je opšta podela voda u klase prema njihovoj nameni i radi zaštite života u vodi kroz definisanje graničnih vrednosti osnovnih pokazatelja kvaliteta voda. Razlikuje se četiri klase voda:

- **I klasa**, vode koje se u prirodnom stanju, uz eventualnu dezinfekciju, mogu upotrebljavati za piće i u prehrambenoj industriji, a površinske vode i za gajenje plemenitih vrsta riba (salmonide).
- **II klasa**, vode koje se u prirodnom stanju mogu upotrebljavati za kupanje i za rekreaciju građana, za sportove na vodi, za gajenje drugih vrsta riba (cipiride), ili vode koje se uz uobičajene metode obrade (koagulacija, filtracija, dezinfekcija i sl.) mogu upotrebljavati za piće i u prehrambenoj industriji.
- **III klasa**, vode koje se mogu upotrebljavati za navodnjavanje a posle uobičajenih metoda obrade i u industriji osim prehrambene.
- **IV klasa**, vode koje se mogu upotrebljavati za druge namene samo posle odgovarajuće obrade.
- **VK stanje**-van klasno stanje ¹⁶

Određivanje merodavnih vrednosti za pokazatelje, na bazi kojih se određuje klasa kvaliteta, vrši se na osnovu rezultata ispitivanja, i to :

1. ako je u toku jedne godine izvršeno više od 24 ispitivanja za merodavnu vrednost uzima se veličina iz statističke obrade koja odgovara 95% obezbeđenosti.
2. ako je u toku jedne godine izvršeno manje od 24 ispitivanja, za merodavnu vrednost uzima se veličina aritmetičke sredine iz dve najnepovoljnije opažene vrednosti.¹⁷

Sprovođenje Programa sistematskog ispitivanja kvaliteta površinskih voda u Republici Srbiji vrši se od 1965. godine. Uzorkovanja kvaliteta voda reka vrše terenske ekipe klasičnom metodom, u jednoj tački po poprečnom profilu rečnog toka. Po obavljenom uzorkovanju i izvršenim osnovnim analizama na terenu, uzorci se transportuju u nadležne laboratorije Republičkog hidrometeorološkog zavoda. Republički hidrometeorološki zavod sprovodi Program sistematskog ispitivanja kvaliteta

¹⁶ www.hidmet.sr.gov.yu

¹⁷ www.hidmet.sr.gov.yu

voda na teritoriji Republike Srbije na osnovu Uredbe Vlade Republike Srbije. Uredbom su definisani profili na kojima se vrše ispitivanja kvaliteta voda, kao i vrsta, obim i učestalost ispitivanja. Postoje 17 hidroloških stanica za kvalitet voda na slivu reke Dunav u Srbiji. Rezultati iz 2008.godine pokazuju da je, na primer, u Bezdanu, Novom Sadu, Zemunu, Pancevu, Smederevu stvarna klasa bila III, dok je, na primer, u Tekiji bila II/III. Zahtevna klasa u celoj mreži hidroloških stanica je bila II. Uprava za zaštitu životne sredine Ministarstva nauke i zaštite životne sredine raspolaže i brodom-laboratorijom "Argus" koji je Vlada pokrajine Hesens, Nemačka, poklonila Republici Srbiji, za potrebe ispitivanja i kontrole kvaliteta rečnih ekosistema. Karakteristike broda i mogućnosti njegove primene su posebno značajne za sprovođenje Programa sistematskog ispitivanja kvaliteta voda plovnih reka, Dunava, Tise i Save (kada to hidrološki uslovi dozvoljavaju). Korišćenje broda-laboratorije daje mogućnost uzorkovanja kvaliteta voda duž toka, u više tačaka po profilu, kao i laboratorijsko analiziranje osnovnih fizičko-hemijskih parametara na licu mesta, odmah po uzorkovanju. Monitoring kvaliteta površinskih voda na teritoriji Beograda sprovodi Gradski zavod za zaštitu zdravlja već više od 40 godina. Kontrola kvaliteta površinskih voda na teritoriji Beograda vrši se radi ocene boniteta vodotokova, praćenja trenda zagađivanja voda, procene sposobnosti samoprečišćavanja i podobnosti za vodosnabdevanje Beograda, Obrenovca, Bariča i Vinče, mogućnosti navodnjavanja, kao i zaštite zdravlja građana koji se rekreiraju na ovim rekama. U velikoj meri uzorkovanje se vrši pomoću broda-laboratorije "Argus". Prema rezultatima terenskih i laboratorijskih ispitivanja čak 20 uzoraka vode Dunava (29,4%)¹⁸, odgovaralo je II klasi rečnih voda. Beograd 60 odsto vode za piće dobija zahvatanjem iz podzemnih voda Save i Dunava, a ostatak je prerađena površinska voda iz te dve reke. U vodi za piće Beogradskog vodovoda nikada nije registrovano prisustvo olova, žive, kadmijuma, kao ni pesticida, fenola, niti čitavog niza organskih materija, što se redovno ispituje u okviru „velikih analiza“. Već decenijama se kvalitet vode kontroliše svakog dana u godini, a pored kontrole koju sprovodi Gradski zavod, postoji i interna kontrola u samom „Beogradskom vodovodu“.

3. Saobraćajni i nautički značaj Dunava

Dunav je posle Volge najveća reka u Evropi. Dunav je odavno bio važan put ekonomskih, vojnih i političkih prodiranja evropskih i azijskih naroda. On je i danas najjača saobraćajnica iz Srednje u Istočnu Evropu. Danas je Dunav (kičma Pan-evropskog Koridora 7) značajno tržište nautičkog turizma, naročito u domenu međunarodnih krstarenja, na čiju realizaciju utiču prirodni uslovi za plovidbu i međunarodno uređenje plovidbe ovom rekam. Dokumentima "Pariškog kongresa" (1856), "Berlinskog kongresa" (1878), "Statutom Dunava" (1921) i "Beogradskom konvencijom" (1948), Dunav je proglašen za međunarodni plovni put.

Smernicama EU o trans-evropskoj saobraćajnoj mreži (TEN-T)¹⁹, reka Dunav postaje glavni saobraćajni koridor, sa osnovnim ciljem da se na dunavskom koridoru, pre svega kao alternativa drumskom transportu, obezbedi održivo rešenje komercijalnog rečnog saobraćaja koji je tokom poslednje decenije u gotovo svim podunavskim zemljama povećan za više od 100%. Kao posledica ovih planova, međutim, pojavio se i

¹⁸ Kvalitet životne sredine grada Beograda

¹⁹ Sistem navigacije unutrašnjim vodama Evrope

niz predloga za investicije u novu plovidbenu infrastrukturu u slivu Dunava, a samim tim i povećana zabrinutost zbog mogućeg nepovoljnog uticaja nove infrastrukture na rečni ekosistem.

Uređivanje plovnog puta Dunava stavljeno je za prioritet. Ono se uređuje na evropskom nivou “AGN” sporazumom²⁰ i merama za njegovu realizaciju, zatim zaključcima opšteevropskih konferencija i formiranjem evropskog saobraćajnog Koridora 7. “AGN” sporazumom i konstituisanjem posebnog evropskog organa za rukovođenje uređivanjem Koridora 7, u pogledu uređivanja plovnog puta, razvoja pristaništa i druge infrastrukture na Dunavu, usmeravanja razvoja privrede i kapaciteta za unutrašnji vodni transport u tom Koridoru, “Beogradska konvencija” i “Dunavska komisija” pretvaraju se u pomoćni organ EEK, EU, CKPR i opšteevropskih konferencija ministara transporta. Ovlašćenjima rukovodioca Koridora 7, ograničava se primena “Beogradske konvencije”.

“Dunavska komisija” je organ vlada podunavskih zemalja nadležan za sprovođenje principa slobode plovidbe na Dunavu, koji su utvrđeni “Beogradskom konvencijom”.

Iz izloženog se vidi da su obaveze podunavskih zemalja u pogledu održavanja i poboljšavanja plovnosti na Dunavu utvrđene sa tri različita međunarodna akta:

- “Beogradska konvencija” iz 1948. godine,
- “AGN” sporazum iz 1996. i
- odluke opšteevropskih konferencija o formiranju evropskog Koridora 7 iz 1994. i 1997. godine

Osnove navigacionog režima, odnosno uređenja plovidbe Dunavom i nautički turizam determinišu “Dunavska komisija” (*The Danube Commission*) i “Dunavska turistička komisija” (*The Danube Tourist Commission*). Pored toga, uslove plovidbe i korišćenja Dunava utvrđuju i “Međunarodna Komisija za zaštitu Dunava” (ICDPR – Beč), “Savet Evrope” (Strazbur), i dr.

Dunavska komisija je osnovana 1954. godine u Budimpešti, sa ciljem primjene Konvencije o režimu plovidbe na rijeci Dunav koja je usvojena 1948. godine u Beogradu (Beogradska konvencija). Dunavska komisija se sastoji od 11 država članica (Nemačka, Austrija, Bugarska, Hrvatska, Mađarska, Moldavija, Rumunija, Rusija, Srbija, Slovačka i Ukrajina,) i šest posmatrača. Francuska, Turska i Evropska komisija prijavile su se za punopravno članstvo. Države članice uspostavile su Pripremni odbor za reviziju (modernizaciju) Beogradske konvencije. Uloga Sekretarijata Dunavske komisije, kao njenog izvršnog tela, je da vrši nadzor i pregled svih aspekata plovidbe Dunavom, da daje prijedloge za razvoj plovidbe u formi preporuka, kao i za njeno usklađivanje sa međunarodnim standardima u oblasti unutrašnje plovidbe.

Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR) je međunarodna organizacija koju čine 13 država članica i Evropska unija. Od osnivanja 1998. godine, razvila se u jedno od najvećih i najaktivnijih međunarodnih tijela koja se bave pitanjima upravljanja riječnim slivom u Evropi. Njene aktivnosti odnose se ne samo na sliv reke Dunav već i na njegove pritoke i izvore podzemnih voda u celom slivu rijeke Dunav. Konačni cilj ICPDR-a je primena Konvencije o zaštiti reke Dunav putem promovisanja i koordinisanja održivog i pravičnog upravljanja vodama, uključujući očuvanje, poboljšanje i racionalno korišćenje voda za dobrobit zemalja u slivu reke Dunav i njihovih stanovnika.

²⁰ Evropski ugovor o glavnim unutrašnjim plovnim putevima od međunarodnog znacaja

Organi relevantni za realizaciju aktivnosti iz delokruga svojih obaveza i nadležnosti kada je u pitanju uređenje plovidbe i nautički turizam Srbije na Koridoru 7 su brojni:

Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede (Vlada Republike Srbije),
Ministarstvo za infrastrukturu (Vlada Republike Srbije) ,JP “Plovput”,
Ministarstvo za državnu upravu i lokalnu samoupravu,
Ministarstvo zaštite životne sredine (Vlada Republike Srbije).

Pored navedenih nadležnih organa postoji još čitavih niz institucija i organa koji su direktno ili indirektno relevantni za Koridor 7 na teritoriji Srbije.

Nautički turizam Koridorom 7 na teritoriji Srbije direktno ili indirektno pravno regulišu brojni domaći i međunarodni zakoni i propisi. Oni se odnose na vode i priobalni pojas.

Neki od domaćih propisi koji regulišu nautički turizam Koridorom 7 u Srbiji su: Zakon o turizmu (“Službeni glasnik RS”, broj 45/2005), Zakon o vodama (“Službeni glasnik RS”, br. 46/91, 53/93 i 54/96), Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (“Službeni list SRJ”, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/2000), Zakon o unutrašnjoj plovidbi (“Službeni glasnik SRJ”, br. 54/90), Zakon o režimu voda (“Službeni list SRJ”, br. 59/98), Uredba o zaštiti Specijalnog rezervata prirode “Gornje Podunavlje” (“Službeni glasnik RS”, broj 45/2001), Uredba o uslovima pod kojima strani brodovi mogu da plove i drugim unutrašnjim plovnim putevima Savezne Republike Jugoslavije radi ulaska u jugoslovensko pristanište otvoreno za međunarodni saobraćaj (“Službeni glasnik SRJ”, broj 51/1998), Naredba o uslovima za plovidbu brodova i drugih plovnih objekata na plovnom putu na reci Dunav od 1.258 km do 1.253 km (“Službeni list SRJ”, br. 64/2001, 6/2002, 13/2002 i 17/2002) – Propisi su u skladu sa Uredbom o prekidu plovidbe brodova i drugih plovnih objekata na reci Dunav (“Službeni list SRJ”, br. 46/99, 62/99 i 55/2001), Odluka o određivanju plovnih puteva od međunarodnog značaja (“Službeni list SFRJ”, br. 21/65, 39/75 i 58/76) i drugi.

Međunarodni propisi ratifikovani u našoj državi koji se odnose na oblast nautičkog turizma Koridorom 7 su: Zakon o potvrđivanju Konvencije o saradnji na zaštiti i održivom korišćenju reke Dunav (“Službeni list SRJ - Međunarodni ugovori”, br. 2/2003), Ukaz o ratifikaciji Konvencije o režimu plovidbe Dunavom (“Službeni list FNRJ”, broj 8/1949), Uredba o ratifikaciji Konvencije o močvarama koje su od međunarodnog značaja, naročito kao staništa ptica močvarica (“Službeni list SFRJ”, broj 9/77), Zakon o ratifikaciji Međunarodne konvencije za zaštitu ptica (“Službenom listu SFRJ”, br. 6/73), Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Konvencije o biološkoj raznovrsnosti (“Službeni list SRJ Međunarodni ugovori”, br. 11/2001).

Direktive Evropske unije koje regulišu oblast nautičkog turizma su brojne, a neke od njih su:

1. Memorandum razumevanja oko razvoja Pan-evropskog Koridora 7 (Dunav)
2. Okvirna direktiva o vodama (WDF) koja se odnosi na uspostavljanje pravnog okvira zaštite površinskih i podzemnih voda.
3. Direktiva koja se odnosi na prečišćavanje komunalnih otpadnih voda (91/271/EEC).
4. Direktiva koja dopunjuje prethodnu direktivu (98/15/EEC).
5. Direktiva koja se odnosi na zaštitu voda od zagađivanja uzrokovnog nitritima iz poljoprivrednih izvora (91/676/EEC).

6. Direktiva o zaštiti životne sredine, a posebno zemljišta, pri korišćenju kanalizacionog mulja u poljoprivredi (86/278/EEC).
7. Direktiva o zaštiti podzemne vode od zagađivanja prouzrokovanih određenim opasnim supstancama (80/68/EEC).
8. Direktiva o zagađivanju uzrokovanog određenim opasnim supstancama koje se ispuštaju u akvatičnu sredinu (76/464/EEC).
9. Direktiva o graničnim vrednostima i ciljevima kvaliteta za ispuštanje žive iz industrije hlora-alkalne hidrolize (82/176/EEC).

4. Glavni izvori zagađjenja Dunava

Vode Dunava, na celom toku, po kvalitetu za upotrebu spadaju uglavnom u III i IV kategoriju²¹, što praktično znači da su pogodne samo za navodnjavanje i tehnološke postupke u tako zvanoj "prljavoj" industriji, ali ne i za rekreaciju i turizam. Ovo je uzrok da je ribarstvo postalo beznačajno na Dunavu sem u delti i u rumunsko-bugarskom delu toka reke.

Zagađenost vode Dunava otpadnim fekalnim a naročito industrijskim vodama otežava vodosnabdevanje. Naglo ispuštanje otpadnih voda u celom slivu Dunava izaziva ponekad "talase zagađenja" koji ugrožavaju živi svet voda, izazivajući ponekad pomor ribe i dovodi u opasnost vodosnabdevanje stanovništva.

Vode Dunava se već duže vreme koriste ili će se koristiti u atomskim centralama, što još više ugrožava njegovu sredinu. Da li je stanje Dunava već sada katastrofalno? Teško je reći, već i zato što su nacionalni propisi o standardima različiti u podunavskim zemljama a međunarodnih za sada nema. Tako je danas za običnog Budimpeštanca dovoljno da se od 1958. godine u Dunavu ne može kupati, a za Bavarca - što se može razboleti ako jede ribu upecanu negde na izlasku Dunava iz Nemačke. Austrijanci su 1979. godine na referendumu odlučili da njihova jedina nuklearka upravo sagrađena "Cventedorf" nikada ne proradi. Ova zemlja dospela je u ozbiljne polemike sa Nemačkom zbog atomske centrale u Vakersdorfu (koja takodje nije nikada završena). Ništa manje oštih reci Austrija nije razmenila sa Mađarima zbog njihove nuklearke u Paksu i sa Česima čiji su reaktori u Temelinu u južnoj Češkoj. Do oštih protesta došlo je i kada je Jugoslavija najavila gradnju deponije otpadaka u Sloven Gradecu (projekat je kasnije otkazan). Mađarska nuklearka u Paksu, sada radi sa četiri reaktora, koji koriste vode Dunava a udaljena je svega šesdeset kilometara od Srpske granice. Najveća nuklearka na Balkanu nalazi se u bugarskom gradiću Kozloduj, na Dunavu. Za sada pet reaktora proizvode energiju, a počeli su da rade između 1974. i 1988. godine. Mađarska i Bugarska koriste Rusku tehnologiju za koju se često naglašava da je bitno drugačija od one černobilske. Kako tvrde stručnjaci ovi lakovodni reaktori sasvim su slični savremenoj američkoj tehnologiji. Naš najkontraverzni "nuklearni" sused je Rumunija. Poznat je problem koji je iskrasao povodom protesta stanovništva iz pograničnih mesta na Dunavu kod Golubca. Naime, stanovništvo obližnjih mesta: Usje, Vince, Radoševac i Golubac tražili su zaštitu od nesnosnih oblaka prašine koja se diže, potpomognuta vetrovima "košavom" ili "gornjakom", sa obližnjeg rumunskog ostrva - Ade Moldava i pada na pomenuta mesta, ugrožavajući poljoprivredne površine, stoku i stanovništvo. Čak se

²¹ www.hidmet.sr.gov.yu

tvrdilo da je ta prašina uzrok povećanih kancerogenih oboljenja kod stanovništva i da će cela poljoprivredna proizvodnja kao i turistička ponuda Golubca pa čak i Đerdapa biti uništena. Godinama pre toga Rumunija je na Dunavu ispod Nove Moldave na km, 1044 - 1045 reke počela izgradnju mosta, između svoje leve obale i Ade Moldava, na koju se ranije deponovala jalovina iz obližnjeg rudnika. Smatra se da se u rudniku vadi ruda urana. Naši državni organi su intervenisali i izvršena su određena ispitivanja i merenja i stanovništvo je dobilo uveravanja da nema nikakve opasnosti od radijacije. Međutim, na Rumunskoj strani je prestala izgradnja mosta o čemu sada svedoče samo betonski stubovi u vodama Dunava, koji pričinjavaju velike probleme nizvodnim sastavima u bezbednoj plovidbi na toj deonici plovnog puta. Za sada ovaj problem miruje, jer je prestalo i deponovanje jalovine sa rumunske strane na Adu Moldava. Po nekima Rumuni imaju atomsku centralu, po drugima još je nemaju, po trećima imaju fabriku teške vode, a po četvrtima nemaju ni to. Zvanično po Međunarodnoj atomskoj agenciji iz Beča, Rumuni nemaju nuklearku, ali je u planu izgradnja pet atomskih reaktora u mestu Černa voda na Dunavu. Naši državni organi vode akciju sa susednim zemljama da se zaključe međusobni sporazumi kada je reč o nuklearkama. Ti sporazumi bi pre svega trebali da nam garantuju da ćemo biti obavešteni da li smo ozračeni ili nismo. Stručnjaci za ekologiju i brodarstvo, prema podacima kojima se raspolaže, slažu se da sliku Dunava čine: naftne mrlje, kanalizacione vode, deterdženti, teški metali, hemijske materije.

Izgradnjom Kanala Rajna-Majna-Dunav, povećaće se broj zemalja čiji će brodovi ploviti Dunavom, sa 8 na 13 nacionalnih brodarstva, a to će iziskivati izradu šire međunarodne pravne regulative koja se s jedne strane, odnosi na uskladjivanje života i rada brodarstva na vodi, a s druge na zaštitu voda Dunava od zagađivanja koja brodovi mogu prouzrokovati.

Brodovi mogu štetno uticati na okruženje. Npr. dizajn i brzina brodova su odrednice visine i udarne jačine talasa koje stvaraju pri kretanju i manevrisanju. Ovi talasi izazivaju eroziju obala, što se štetno odražava na vodene ekosisteme, ali i objekte koje je stvorio čovek (mostovi, nasipi, putevi i dr.). Naučnici se u poslednje vreme intenzivno bave uticajem brodskih talasa na riblje fondove, naročito jata mlađi u plićoj vodi i površinskim slojevima. I buka, zagađenje vode i vazduha takođe mogu biti redukovani određenim izmenama u konstrukciji i tehnologiji brodova. Potencijalni uzročnici zagađenja životne sredine, čiji izvor mogu biti brodovi, su:

- naftni derivati (gorivo, motorno ulje i dr.);
- otpadne vode (fekalije, sanitarije, medicinski otpad i dr.)⁵⁶,
- rizičan otpad (različite hemikalije i dr.),
- čvrst otpad (prilikom krstarenja u trajanju od nedelju dana 180 putnika (turisti i posada) u proseku odbace oko 3 tone čvrstog otpada),
- izduvni gasovi dizel motora i dr.

Srbija spada u jedne od najvećih zagađivača reke Dunav od svih podunavskih zemalja i doprinosi zagađenju Dunava organskim materijama u iznosu od 13 procenata i time propadanju eko sistema nizvodno ka Crnom moru. Srbija je jedan od najvećih zagađivača Dunava azotom i fosforom. Procenjeno je da godišnje izliva 72.000 tona azota i 7.000 tona fosfora, što predstavlja 13% od ukupnog zagađenja reke azotom i 14% od ukupnog njenog zagađenja fosforom. Prema nekim podacima u Srbiji ima oko 3.000

divljih deponija i na nasoj teritoriji se nalazi najzagadjenija tačka Evrope kanal Dunav-Tisa-Dunav.²²

Ako se osvrnemo na lokalni nivo, u Beogradu je situacija još dramatičnija. U Beogradu se sve otpadne vode slivaju u Savu i Dunav jer na nivou grada nije postavljen nijedan prečišćivač za štetne vode. Na Dunavu postoji 136 direktnih izliva otpadnih voda, kao i niz pojedinačnih i grupnih kanalizacija uvedenih u male vodotoke i melioracione kanale.²³

Inspektori su do sada u rekama vidjali i otpad iz klanica, koje vodu boje u crveno, a neretko je da se u rekama pojavi mazut i drugi industrijski otpad. Ljudi koji se bave čišćenjem septičkih jama, prazne cisterne direktno u reku ili kroz šaht gradske kanalizacije na nekom skrovitom mestu. Ne postoje uobičajena mesta gde se to obavlja, već gde je kome zgodno.

Kroz kanalizacioni sistem u Savu i Dunav godišnje kroz 15 ispusta izlije 140 miliona kubnih metara fekalnih, a kroz 11 ispusta 63 miliona kubnih metara atmosferskih voda. Sistemom za odvođenje fekalnih i atmosferskih voda, Beograd je pokriven od 65 do 75 odsto.²⁴ U probleme kanalizacije spadaju i nerešena pitanja istovara auto cisterni, višegodišnje nedovoljno održavanje kanizacionog sistema, kao i stanje crpnih stanica kojima su potrebna revizija i rekonstrukcija.

Veliki deo tog otpada predstavlja cvrsti, lagani otpad koji nosen recnom strujom pluta i zaustavlja se pri svakoj prepreci na koju naidje. Buduci da je Beograd grad na obalama Save i Dunava, može da se pohvali velikim brojem splavova, klubova i restorana na vodi koji su postali potreba savremenog boemskog i hedonistickog nacina zivota i sve brzog tempa zivljenja. Nazalost uz ovu romanticnu sliku grada obicno idu i mini deponije nastale akumulacijom tog otpada oko splavova i ostalih objekata na vodi.

Ogromne koncentracije organskih materija i velike kolicine teških metala i štetnih supstanci (žive, fosfora i kadmijuma) stiže Dunavom u Srbiju. Zagadenje je deponovano u celoj zoni toka Dunava od Novog Sada do Kladova i nanosi Srbiji ekološku štetu tešku milijarde evra. Pošto je voda zagadenija, nas mnogo više košta njena prerada. Ako se zna da postrojenja za preradu koja bi namirila potrebe dva miliona Beogradana koštaju više od milijardu evra, onda je jasna racunica koliko Srbiju košta prečišćavanje vode. Smatra se da je Beogradu potrebno pet, odnosno jedna velika i četiri manje fabrike za preradu otpadnih voda.²⁵

Problem zagađivanja i ispusta fekalnih voda u reke trebalo bi sve ozbiljno da zabrine, jer je to usko povezano i sa našim lancem ishrane. Postavlja se pitanje kakvom se vodom zaliva povrće i voće koje kupujemo, kakvog su kvaliteta rečne ribe koje stižu u restorane po Beogradu.

U Sekretarijatu za zaštitu životne sredine Beograda navode da je u toku kontrola kvaliteta izvorske vode beogradskih javnih česmi i javnih kupališta. Kontrola obuhvata fizičko - hemijsku, mikrobiološku i biološku analizu. Jedan od primera sprečavanja je skorašnji, inspektori zaštite životne sredine će podneti prijavu za privredni prestup protiv nemačke kompanije, pod čijom je zastavom brod uplovio u Srbiju i kapetana broda Balan Danuta zbog bacanja otpada sa palube broda u Dunav. U saopštenju Ministarstva životne

²² www.ecdlcentar.com

²³ Generalni plan Beograda 2021.

²⁴ www.borba.rs

²⁵ www.icpdr.org

sredine se navodi da je nemačka kompanija iznajmila motorni potiskivač "Colmar" i rumunsku posadu za prevoz četiri barže petrol koksa. Taj tovar je istovaren 11. avgusta u pristaništu "Tomi Trejd" u Smederevu, a posada je čisteći palubu ostatak opasne materije -petrol koks bacila u Dunav²⁶. Republički inspektori zaštite životne sredine su odmah zabranili dalje bacanje otpada u reku, kao bi se sprečilo veće zagađenje reke.

Za bolje stanje vodotokova potrebno je više inspektora, češća kontrola i rigoroznije kazne. Ako se zagađivači ne uhvate na delu, ništa se ne može uraditi drugo, osim podnesenja prijave protiv nepoznatog lica. Zbog toga većina prolazi nekažnjeno. Za zagađivanje vode, kazne, propisane zakonom, su različite. Ako je zagađivač fizičko lice, kao što je vozač cisterne uhvaćen na Pančevačkom putu, kazna može iznositi od 10 do 50 hiljada dinara. Ukoliko se u vodu otpad ispušta iz fabrika, odnosno to rade privredni subjekti, kazne iznose od 200.000 do tri miliona dinara. Prema zakonu ispuštanje mazuta u reku, na primer, zagađivača može da košta tri miliona dinara. Međutim, te najveće kazne se veoma retko naplate.²⁷

U toku sezone kupanja, voda Savskog jezera se ispituje dva puta nedeljno na tri lokacije, dok se van sezone ispituje jednom mesečno. U sezoni kupanja kvalitet vode se proverava jednom nedeljno i na kupalištu Lido na Dunavu. Na toj plaži, kupanje se zbog lošeg kvaliteta vode ne preporučuje.

Prema istraživanju Stratedžik marketinga, građani u Srbiji nisu dovoljno informisani o problemima zagađenja životne sredine, kao i da se trećina njih oseća ugroženim zbog lošeg stanja okoline u kojoj žive. Stanje životne sredine posle egzistencijalnih i zdravstvenih problema predstavlja treći po redu strah kod ljudi.

5. Aktivnosti na zaštiti kvaliteta vode Dunava

Napore na očuvanju Dunava ulažu brojne organizacije poput "Međunarodne komisije za zaštitu Dunava" ("International Commission for the Protection of the Danube River" – *ICPDR*) ili npr. "Dunavske Komisije" ("The Danube Commission").

Dunav je predmet mnogih legislativa, uključujući "EU Water Framework Directive" (*WDF*), "Natura 2000"²⁸ i dr. *WDF* je Evropska unija usvojila 2000. godine. Ovaj dokument je propisan u skladu sa načelima politike EU koji se odnosi na način korišćenja vode kao jedan od prioriteta do 2015. godine.

Tri osnovna stuba *WDF* dokumenta su:

- prohibicija svega što može izazvati pogoršanje stanja Dunava, osim da je takav poduhvat neizbežan po pitanju socioprivrednih i ekoloških kriterijuma,
- neophodnost unapređenja ekološkog statusa voda Evrope i
- neophodnost učestvovanja stanovništva u celokupnom procesu.

Ipak, navigacija ima najveći uticaj na Dunav.

WWF podržava navigaciju Dunavom samo ukoliko se svi učesnici pridržavaju sledećeg:

- utiču pozitivno na rečne ekosisteme (globalno i lokalno),
- deluju u skladu sa principima održivog razvoja reke, što uključuju redukciju emisije štetnih materija zhvaljujući upotrebi savremene tehnologije,
- poštuju socioprivredne potrebe i

²⁶ www.studio-b.co.yu

²⁷ www.borba.rs

²⁸ "Natura 2000" je centralno delo politike Evropske unije koje se odnosi na prirodu, odnosno biodiverzitet i biotop

- poštuju sve zakonske mere.

Vodni saobraćaj na Dunavu može biti ekološki prihvatljiv – složili su se predstavnici vlada, industrija i ekolozi. Interdisciplinarni proces izrade Zajedničke izjave vodile su Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR) sa sedištem u Beču, Dunavska komisija sa sedištem u Budimpešti. U ovom jednogodišnjem (2007-2008) procesu učestvovalo je preko 50 različitih interesnih grupa, uključujući 12 vlada sa područja sliva, predstavnike 22 industrije, kao i zainteresovane subjekte iz oblasti zaštite životne sredine. Tokom procesa, učesnici su došli do zajedničkog stava u pogledu zaštite rečnog ekosistema i neophodnih uslova za postizanje ekološki održivog razvoja plovidbe unutrašnjim vodama. Ovi uslovi odnose se na održavanje postojeće infrastrukture – plovnih kanala, brana i luka – i na dalje unapređenje plovidbe, na način prihvatljiv sa ekološkog stanovišta.

Ključni princip ogleda se u primeni, počev već od faze planiranja projekta, interdisciplinarnog pristupa koji podrazumijeva učešće ministarstava nadležnih za životnu sredinu, upravljanje vodama i saobraćaj, zatim stručnjaka iz oblasti rečne hidrotehnike, plovidbe, ekologije, prostornog planiranja, turizma i ekonomije, kao i ostalih interesnih grupa, kao što su nevladin i privatni sektor. Ostali principi odnose se na smanjenje negativnih efekata regulacionih radova i građevina primenom 'nestrukturnih' mera (npr. poboljšane rečne flote i tehnologije, odnosno primena informacionih sistema) i procenu uticaja na životnu sredinu uz aktivno učešće javnosti.

Proces izrade Zajedničke izjave pokrenule su, sa jedne strane, želja za poboljšanjem uslova plovidbe na Dunavu, a sa druge strane, procena da neki planirani projekti razvoja plovidbe na Dunavu mogu biti u suprotnosti sa Okvirnom direktivom Evropske unije o vodama – zakonskim aktom o zaštiti voda, kojim se od država članica EU zahteva postizanje 'dobrog' statusa za sve evropske vode do 2015. godine. U ICPDR-ovoj Analizi sliva reke Dunav iz 2004. godine, plovidba je identifikovana kao jedan u nizu faktora degradacije ekološkog statusa u slivu. Kao odgovor tome, Zajednička izjava prepoznaje potrebu da se poštuju odredbe Okvirne direktive o vodama, naročito u pogledu 'planova upravljanja rečnim slivom' za Dunav, koji treba da budu pripremljeni do ove godine. Ovi planovi će sadržati mere zaštite i obnavljanja akvatičnih ekosistema, kao i mere smanjenja negativnih uticaja već realizovanih projekata i mogućih uticaja daljeg razvoja plovidbe. „Kada donosioci odluka ili menadžeri iz oblasti voda u slivu reke Dunav, pre nego što započnu novi projekat iz oblasti plovidbe, pročitaju ovaj vodič, shvatiće da je formiranje višenamenskog rečnog sistema, kojim su istovremeno usklađeni plovidbeni, socijalni i ekološki interesi, i moguće i neophodno“ izjavio je g. Filip Veler, izvršni sekretar ICPDR-a.

Nemci su uspeali u proteklih 15 godina da spreče zagađivanje (ali ne da poboljšaju i stanje). Svi veliki zagađivači (toplane, klanice, drveno-preradjivački pogoni itd.) moraju da "očiste" svoje otpadne vode pre nego što ih ispuste u Dunav, Svi gradovi i sela imaju uređaje za prečišćavanje kanizacionih voda. Najteže je kontrolisati pesticide i hemijsko đubrivo koji se sliva u Dunav. Tu nikakvi filteri ne pomažu, već se rešenje mora tražiti na izvoru (manja upotreba hemikalija) zagađivanja. Dok se to ne učini, svakog proleća sa topljenjem snega bugarski naučnici će u svom delu toka Dunava beležiti povećanje prisutnosti hemijskih materija, od kojih je najopasniji nitrat (u ljudskom organizmu kancerogeni nitrit). Inače većina poljoprivrednih hemikalija prodire kroz sve poznate filtere u vodu za piće.

Zagađenje voda je glavni problem u slivu Dunava, a očekuje se da će vlade podunavskih zemalja doneti odluku o merama za smanjenje zagađenja Dunava i poboljšanja stanja životne sredine. Istraživanje Dunava će pomoći i da se ispune obaveze iz Konvencije o zaštiti reke Dunav, koju su podunavske zemlje potpisale 1994. godine, kao i obaveze iz Okvirne direktive o vodama Evropske unije. Sakupljene informacije će takođe osigurati Međunarodnoj komisiji za zaštitu reke Dunav i svim podunavskim zemljama formiranje, odnosno kompletiranje jedne od najnaprednijih baza podataka o nekoj reci u svetu.

Kao jedan od pozitivnih primera u cilju unapređenja saradnje industrijskog i civilnog sektora na zaštiti vodenih resursa, Međunarodna komisija za zaštitu Dunava (ICPDR), kompanija Coca-Cola i njen najveći evropski proizvođač Coca-Cola HBC, potpisale su početkom juna 2005. godine Memorandum o razumevanju. Ugovorom je predviđen širok spektar aktivnosti koje će biti preduzete kako bi se podigla svest javnosti i podržali projekti na zaštiti reke u šest zemalja u kojima Coca-Cola HBC i kompanija Coca-Cola posluju. Ovim partnerstvom omogućeno je da se svi dosadašnji naponi koje obe strane vrše na zaštiti Dunava, prošire i poboljšaju. Kao društveno odgovorna kompanija, Coca-Cola HBC u svakoj zemlji u kojoj posluje, tako i u Srbiji, čini sve napore kako bi doprinela održavanju ekosistema. U našoj zemlji, jedna je od prvih petnaest kompanija koje su uvele standarde ISO 14001, a samo je u poslednjih godinu i po dana investirano oko million i po evra u sisteme ekološke zaštite, kako bi se poslovanje uskladilo ne samo sa domaćim normama već i sa najvišim evropskim ekološkim standardima.

Skoro je otvoren i ekološki centar „Vratimo lepotu rekama” posvećen zaštiti Dunava. NVO „Vratimo lepotu rekama” ima za cilj revitalizaciju Dunava i Save i podizanje ekološke svesti stanovništva regiona kroz koji teku Sava i Dunav. To je istovremeno i međunarodni apel u skladu sa rezolucijom A/REZ/58/217 (po kojoj je period od 2005. do 2015. g. proglašen za međunarodnu dekadu pod nazivom „Voda za život”) – vraćanje života i lepote rekama.

Kao datum kad Evropske zemlje slave praznik Dunava je uzet 29. jun. Proslava ovog praznika prvi put je organizovana 2004. godine, kako bi se obeležila desetogodišnjica donošenja Konvencije o saradnji na zaštiti i održivom korišćenju reke, za koju se kaže da je glavni pravni instrument kojim se štiti Dunav i njegove pritoke. Dan Dunava predstavlja deo saradnje podunavskih zemalja i proslavlja se u svih trinaest država potpisnica Međunarodne konvencije o zaštiti Dunava, kako bi se podigla svest o očuvanju reke kod što većeg broja pojedinaca i kako bi se apelovalo na racionalnu upotrebu vodenih resursa.

Postoji jos mnogo organizacija koje rade na ekološki održivom razvoju Dunava ali njihove akcije su trenutne, odnosno pojedinačne.

IV Mogućnosti i nedostaci Beograda kao nautičke turističke destinacije

Dunav je veoma značajna turistička zona Beograda. Beograd je jedini grad na Dunavu koji raspolaže atraktivnom kombinacijom kontrasnih, ambijentalnih i pejzažnih celina na ušću dve reke. Kako se navodi u Strategiji razvoja turizma Beograda, najveći kontrast je između pojasa šume na neregulisanoj levoj obali Dunava i Velikog Ratnog ostrva, sa jedne strane i izgrađenih celina na njegovoj regulisanoj desnoj obali (Zemun i celine nizvodno od Kalemegdana), sa druge strane.

Rukavac Dunava koji deli Veliko Ratno ostrvo od Novog Beograda predstavlja izuzetan, skoro uređen prostor za marinu - nautički centar. Dužina akvatorije iznosi 1.200 m od Lida do ušća Save u Dunav. Širina je oko 140 m, sa ukupnom površinom od 16,8 ha. Desna novobeogradska obala je u potpunosti uređena sa zidanim kejom, Hotelom "Jugoslavija" i uređenim, slobodnim parkovskim površinama na kojima bi se mogli urediti i sportsko-rekreativni sadržaji koji prate marine, kao i potrebni parkinzi. Hotel "Jugoslavija" sa svojim infrastrukturnim sadržajima čini potencijal neophodan za marinu visoke kategorije. To je ujedno jedini hotel Beograda na obali reke. Desna obala ima izgrađen kej do ušća Save i uz nju do brodogradilišnog rukavca. Pre ušća Save u priobalju dela akvatorije nalazi se objekat Vojske Srbije koji bi trebalo premestiti u skladu sa potrebama marine. Levu obalu akvatorije marine kod Hotela "Jugoslavija" čini izuzetna ekološka zona Velikog Ratnog ostrva. Ova obala je potpuno ne uređena i kao takvu bi je trebalo očuvati uz minimalne intervencije za vezove nautičkih jedinica u marini i uz čišćenje mulja u donjoj polovini priobalja radi korišćenja i akvatorije i obale. Ovaj prostor je sa više od 80 % uređen za potrebe marine i treba ga kompletirati i staviti u funkciju. Treba imati u vidu da je ovaj prostor – akvatorija van plovnog puta, što znači da je maksimalno zaštićen od talasa, a i u dobroj meri je vegetacija Ratnog Ostrva zaštićena od vetra. Na dužini obale za vezove od oko 2.200 m samo u priobalnim vezovima bez korišćenja vezova na bovama moguće je obezbediti mesta za oko 1.600 nautičkih jedinica (jahti, čamaca, brodova). Slobodno se može proceniti da je na ovoj lokaciji moguće formirati marinu od oko 2000 mesta.

Ovaj program je od prvorazrednog značaja za afirmaciju Beograda kao međunarodnog nautičko-turističkog centra na Koridoru 7 - Dunavu. Ovo je najjeftiniji, najbrži i najefikasniji program ove vrste na teritoriji Beograda i Dunava.

Prioritet do 2013.godine i 2018.godine, ima plansko uređenje, aktiviranje neiskorišćenih i neadekvatno korišćenih lokacija u području priobalja i povećanja atraktivnosti priobalja Dunava i Save na osnovu opredeljenja i koncepcije, koja će se utvrditi u drugoj fazi Studije Beogradskog priobalja.

Spomenuto je da je jedan od osnovnih problema razvoja turizma Srbije na rekama nedostatak smeštajnih kapaciteta duž Dunava, a mogućnost za delimično rešenje ovog problema pruža se u vidu novih kamping prostora duž Dunava. Potrebni su novi kampovi sagrađeni po evropskim standardima sa nizom uslova i pogodnosti koje turisti iz razvijenih zemalja očekuju u kampovima. Kamping asocijacija Srbije je istražila potencijale razvoja kamping turizma na području grada Beograda početkom 2008. godine. U ovom trenutku, za nijednu od ovih potencijalnih lokacija ne postoje kompletni preduslovi za izgradnju kampa zbog nerešenih imovinsko-pravnih odnosa, infrastrukturne neopremljenosti, neizgrađenih planova detaljne regulacije za date lokacije itd. I pored

svega ovoga, stoji činjenica da tražnja za kamping smeštajem u Beogradu prevazilazi ponudu koja se sastoji od kampa Dunav, koji je kamp malog kapaciteta na 10 km od centra grada .

Nautika kao potencijalni turistički proizvod Beograda je oslonjena u prvom redu na pristaništa za kruzing brodove, koji se za sad obavlja na jedinom savskom pristaništu, neprikladnom za potrebe ugošćavanja stranih gostiju. Ovde je osnovni problem izmešane nadležnosti Republike i grada. Najveći problem za agencije koje se bave prihvatom brodova, kao i za same turiste je dugačka carinska i policijska kontrola. Ovaj problem proizilazi iz toga što jedino Srbija nije u Evropskoj Uniji na Dunavu, pa su provere putnika veoma detaljne, veoma duge, često vrlo neprijatne za same goste. Skoro je uveden i skener na graničnom prelazu, pa je procedura još duža, što sve spada u državne mere kontrole. Sledeći korak za turiste je nedopustiv izgled samog pristaništa. Umesto da na samom pristaništu turisti prvo naiđu na info službu, mape Beograda, propagandne materijale, novine, internet, trafiku, oni se prvo susreću sa ručno rađenim goblenima i džemperima koji se nude sa zemlje, što u tom trenutku ne spada u njihovu sferu interesovanja. Nakon toga susreću se sa prugom koju pretrčavaju, zatim Karađorđevom ulicom neprimerenog izgleda, punom izduvnih gasova i najzad, odlaze do grada uz mnogo stepenica.²⁹

Na sličan problem turisti nailaze i kad pristanu u Viminacijum, koji turoperateri izbegavaju jer su njihovi turisti svi starijeg doba, pa se plaše povreda na relaciji od mesta pristajanja do lokaliteta, jer tvrde da put nije prigodan i adekvatno uređen za ovu strukturu turista. Turoperateri takođe nailaze i na problem organizovanja obilaska Belog dvora. Obilasci se organizuju nekoliko meseci unapred kako bi se ubacili u program putovanja. Shodno tome, problem obilaska Belog dvora je upravo taj da vam niko ne može odgovorno potvrditi da li sledeće godine u određeno vreme možete uvesti turiste u isti, zbog toga što se ne zna gde će kraljevska porodica tada boraviti, odnosno šta će se u dvoru tog trenutka dešavati.

Pošto je osnovna teza ovog rada mogućnosti Beograda u razvoju turizma Podunavlja, ovde bi trebalo napomenuti da su mogućnosti sužene samim tim što u Beogradu postoji samo jedan ponton, i kada pristane šest ili sedam brodova (što se dešava), nastaje veliki problem.³⁰ Ovde treba takođe spomenuti da je dozvoljeno pristajanje 4 broda na pristaništu.

Lokalne agencije bi trebalo da znaju kroz koje gradove su ovi turisti prošli pre dolaska u Beograd, jer činjenice govore da ovu strukturu ljudi ne interesuju kulturne znamenitosti grada, koliko sam duh i atmosfera Beograda, kao i ljudi u njemu. Shodno tome bi trebalo napraviti i ponudu Beograda.

Po strategiji razvoja turizma Beograda, u perspektivi treba nastojati da se celokupan saobraćaj koji odvaja Kalemegdansku tvrđavu od Save i Dunava ukine i da se tunelom ispod ulice Tadeuša Košćuškog povežu Dušanova i Karađorđeva ulica u nivou. Istovremeno proširuje se donja gradska zona Beogradske tvrđave do spoljašnjeg bedema, a priobalje oslobađa za prihvatanje brojnih kruzing brodova, za koje postoje već uređeni pristani. Rekonstrukcijom srednjevekovnog pristaništa Beograd u sastavu Kalemegdanske tvrđave, stvorila bi se mogućnost prihvatanja jahting nautičara u tanzitu

²⁹ I ovde treba ponovo naglasiti da su ovo turisti starijeg doba.

³⁰ U Budimpešti ima 17 pontona za putničke brodove.

Dunavom i njihova poseta Beogradu preko uključivanja u program Velike turističke pešačke zone grada.

Aktivnost kruzinga bi na veoma efikasan način mogla biti potpomognuta stacioniranjem "bele flote" na teritoriji Beograda. Istraživanja koja su vršena u okviru Master plana razvoja turizma Gornjeg i Donjeg Podunavlja, ukazuju da bi interes klastera Beograda bio da se na teritoriji Koridora 7 – Dunava kroz Srbiju, pokrene sopstvena ponuda kruzinga. Takvu ponudu jedino može pokrenuti Beograd, čime bi njegova misija razvoja turizma na teritoriji celog klastera (Sava do Drine i Dunav do Velikog Gradišta) i Podunavlja kroz celu Srbiju, bila značajno ostvarena.

Ponuda vožnje hidrogliserom Maslačak je na granici ekonomskog rentabiliteta kada se uzmu u obzir objektivni troškovi samog prevoza (gorivo, amortizacija itd.), kao i platežna moć Beograđana, to jest, ljudi koji koriste usluge ovog hidroglisera. Drugim rečima, sam opstanak usluge koju pruža ovaj hidrogliser, dovodi se u pitanje zbog odnosa između visoke cene usluga i niske platežne moći korisnika.

Izgradnjom marina koja je započeta na više lokacija, realizovaće se uslovi i za razvoj nautike u širim razmerama na našim rekama. Ali to će biti uglavnom u funkciji interesa vlasnika kapitala, i interesa vlasnika malih brodova.

Jedna od najvažnijih stvari za nautiku u Beogradu i za Beograd uopšte, je Luka Beograd. Nizvodno od ušća Save u Dunav, na desnoj obali Dunava, je prostor sadašnje Luke Beograd sa svim pratećim sadržajima: bescarinska zona, magacini, stovarišta i slično. Taj prostor koji sada ima industrijsku namenu, a koji je u najužem centru grada, će se izmestiti na neku od alterativnih lokacija van grada. Postoje dva koncepta, jedan je da se premesti na levu obalu Dunava (područje Krnjače), ili nova ideja, koju je promovisala gradska uprava, da se Luka Beograd dislocira u Luku Pančevo. Ovim izmeštanjem bi se sadašnji prostor Luke Beograd transformisao u sigurno najatraktivniju građevinsku lokaciju u Beogradu. Prema idejnom rešenju koje je predstavljeno, to bi trebalo biti potpuno novi vid izlaska Beograda na Dunav. Ovo je sigurno najambiciozniji projekat u ovom delu Evrope za narednih 15 do 20 godina. Uz izgradnju marine i mnogobrojnih šetalista sa ugostiteljsko-poslovnim prostorima uz samu reku, ovaj prostor je predviđen da bude pokretač transformacije Beograda u sigurno jednu od najatraktivnijih turističkih destinacija na Dunavu. Po trenutnim planovima projekat će biti gotov za dve godine, a izvođenje će se raditi u šest faza, gde bi svaka faza trajala otprilike oko tri godine.

U Strategiji razvoja turizma Beograda navode se sledeći konkurentski nedostaci proizvoda, kao i konkurentska strategija:

Konkurentski nedostaci proizvoda

- Nedostatak smeštajnih kapaciteta u blizini reka, za smeštaj nautičkih turista
- Nedostatak imidža i pozicioniranja u vezi sa proizvodom nautike za domaću, i inostranu tražnju
- Nedostatak specifičnih informacija vezanih uz aktivnost i usluge nautičkog turizma
- Nedovoljan broj specijalizovanih trgovina za prodaju lokalnih suvenira, rukotvorina, i sl.
- Limitirana dostupnost i nedostatak marina i privezista
- Nedostatak razvijenog rečnog transporta putnika

- Nedovoljno korišćeni kulturni, i prirodni resursi u turističke svrhe, za razvoj proizvoda nautike
- Nizak nivo zaštite, očuvanja, i održavanja kulturnih i prirodnih resursa.

Konkurentna strategija

- Izgradnja makar jedne marine sa svim neophodnim pratećim servisnim sadržajima
- Povećanje kvaliteta usluga koje se pružaju gostima Beograda koji krstare Dunavom
- Uspostavljanje plovidbene infrastrukture
- Oblikovanje i promocija komplementarnih aktivnosti (događaji, atrakcije i sl.)
- Umrežavanje sa proizvodom gradskog odmora

Veoma je važno spomenuti da se u poslednje vreme preduzimaju razne mere po pitanju razvoja turizma na Dunavu.

Uz podršku Ministarstva za ekonomiju i regionalni razvoj Srbije, početkom 2008. godine osnovan je Klaster Istar 21. Istar 21 je udruženje za unapređenje saradnje i razvoj turizma u Podunavlju. Klaster obuhvata područje celog toka Dunava u Srbiji i ima za cilj da ovo područje predstavi kao jedinstven turistički proizvod, kako na domaćem, tako i na međunarodnom tržištu. U okviru klastera su sve opštine na Dunavu, kao i preduzetnici- ugostitelji, nautičari, proizvođači i prodavnice suvenira, turističke agencije i organizacije, proizvođači vina, rakije, i drugih prehrambenih proizvoda kao i svi drugi subjekti koji čine turističku privredu, ili je snabdevaju proizvodima. Efekti koji se žele postići aktivnostima klastera su: identifikacija ključnih elemenata turističkog proizvoda, uobličavanje proizvoda lokalne i regionalne ponude po merilima evropskog i svetskog tržišta, nabavka i prodaja proizvoda na nivou klastera i na lokalnom nivou, unapređenje marketinških aktivnosti, izgradnja i razvoj zajedničkog informacionog sistema, edukacija kadrova, povećanje konkurentnosti dodavanjem vrednosti kroz ceo lanac, kao i saradnja članica na svim mogućim nivoima, uz obezbeđivanje potrebnih finansijskih sredstava.

Jedna od povoljnih informacija za razvoj turizma na Dunavu, je i ta da su Beograd, kao i Novi Sad, Smederevo, Golubac, Donji Milanovac, i Kladovo uneli podatke o svojoj turističkoj ponudi u "online" bazu podataka Dunavske turističke komisije – „Danube Sales Manual- DSM“. Ova baza podataka se odnosi na kompletnu turističku ponudu gradova i opština u rasponu od 70 km od Dunava. DSM je namenjen pre svega profesionalcima- tour operaterima, agencijama i poslovnim partnerima, ali i ostalim posetiocima.

Takođe, veoma je važno učešće na Dunavskoj poslovnoj berzi u Beču, gde TOS, TOB, kao i „Luka Beograd“ mogu predstaviti svoju ponudu.

Privredna komora Srbije i njena Grupacija za razvoj nautičkog turizma u Srbiji – NATUS, iniciraju niz aktivnosti za prevazilaženje postojećeg stanja i unapređenju razvoja u ovoj oblasti. Od decembra 2004.godine Privredna komora Srbije je pridružen član Dunavske turističke komisije i koordinira razvojne aktivnosti Podunavskih opština i razvija saradnju sa naučnim forumima.

Veoma značajan međunarodni naučni forum je „Dunav- reka saradnje“, koji je započeo svoje aktivnosti 1989.godine. Ovaj naučni forum je usmeren na unapređenje svih oblika regionalne saradnje u Podunavlju, i fokusiran je na saradnju podunavskih zemalja

u tranziciji. Svoje ideje promovišu preko konferencija, okruglih stolova i projekata ovog foruma. Skreće pažnju i državnim organima i organizacijama na probleme koje treba rešavati u oblasti korišćenja prirodnih resursa u Podunavlju. Na 14. Međunarodnoj konferenciji „Dunav – reka saradnje“(13.11. - 15.11.2003.) posebno je prezentovana turistička ponuda Beograda, kao i projekti Marina Dorćol, Marina Ada Ciganlija i mnogi drugi.

Evidentno je da se problematika Dunava kod nas sve više razmatra kroz razne međunarodne forume, organizacije i udruženja. Taj pristup je veoma dobar jer nas Dunav, možda, najdirektnije spaja sa susedima i Evropom generalno.

ZAKLJUČAK

Reka Dunav se može nazvati „žilom kucavicom“ evropskog kontinenta, iako je druga reka po veličini u Evropi. Pošto prolazi kroz deset zemalja, sve njene prednosti, ali i problemi, ne mogu se posmatrati lokalno. Dunav kroz istoriju je mnogo dao svim narodima koji žive u zemljama kroz koje on prolazi, ali se ne može reći da su se ti isti narodi tako ophodili prema njemu.

Preduslov za bilo kakvo razmatranje Dunava kao nautičke turističke destinacije je ekološko stanje, odnosno održivi razvoj Dunava.

Ekološko stanje na Dunavu nije sjajno i poslednji je momenat da se konkretizuje pojam ekološki održivog razvoja na Dunavu. Kad se pogleda vremenska hronologija osnivanja međunarodnih zajednica koje se bave bilo kakvom problematikom Dunava, zaključuje se da se mnogo godina unazad priča o uređenju dunavskog prostora, ali se tek pre dvadesetak godina počelo pričati i o pojmovima ekologije i održivog razvoja na Dunavu. To je vrlo mala vremenska distanca da bi se mogle ispraviti sve štete koje su nanete reci Dunav. Međunarodne organizacije i institucije, prvenstveno Evropska Unija, su ubrzano počele da donose propise koji pokušavaju da uvedu red u očuvanju Dunava. Nekadašnja Jugoslavija, pa posle toga i Srbija i Crna Gora, a naposljetku i Srbija, su u zavisnosti od nekih trenutnih političkih dešavanja u većoj ili manjoj meri učestvovala u izradi i primeni tih propisa. Mi smo kao država potpisali većinu tih međunarodnih sporazuma. Primena tih sporazuma u našoj zemlji ide dosta teško i traljavo. Zbog uglavnom subjektivnih razloga, najveći problem kod nas za bilo kakve ozbiljnije, konkretne akcije za očuvanje Dunava jeste komplikovana i neusaglašena zakonska regulativa i propisi. Nadležnost nad brigom o Dunavu je kod nas podeljena na nekoliko javnih preduzeća i lokalne samouprave. U tom preplitanju nadležnosti su obično sve akcije nekoordinirane, te se svode uglavnom na pojedinačne slučajeve koji imaju mali efekat kao krajnji rezultat. Tako da se to svodi na akcije raznih Nevladinih organizacija, školskih ustanova, raznih udruženja lokalnog tipa itd. koje su uglavnom puko skupljanje PET ambalaža i kabastog smeća. Pritom se ništa ne radi na odstranjivanju najvećih zagađivača Dunava, a to su otpadne vode iz industrija i komunalne vode gradova koji leže na Dunavu. Ovakve pojedinačne akcije su pozitivne najviše sa propagandnog stanovišta na dizanju svesti stanovništva o ekologiji i održivom razvoju. Svest građana po ovim pitanjima je sledeći veliki problem za koji će trebati mnogo vremena da se promeni. Društvena odgovornost je takođe nešto što je realno kod nas na veoma niskom nivou. Društvena briga se odnosi kako na pojedinca, tako i na preduzeća koja posluju u području akvatorije Dunava. Retka su preduzeća koja, na primer, imaju postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda, a od gradova koji leže na Dunavu kod nas, to nema nijedan. Jedino objektivno opravdanje za ovakvo trenutno stanje jeste realan nedostatak finansijskih sredstava za ovakva investiciona infrastrukturna ulaganja. Nadamo se da će naše približavanje Evropskoj Uniji omogućiti da koristimo kredite iz fondova koje Evropska Unija ima za ovakve namene. Ono što možemo da koristimo već sada jesu znanje i iskustva zemalja gde je društvena odgovornost na visokom nivou za preventivna delovanja za koja nisu potrebna velika finansijska sredstva. Trebalo bi napomenuti veliko angažovanje i vidne promene u delovanju Ministarstva za životnu sredinu i prostorno planiranje. Iako je to još uvek samo grebanje po površini problema, bitno je da se ovakvim koordiniranim akcijama realno menja svest kod građana Srbije po pitanju

ekologije i održivog razvoja. Mada se i dalje stiče utisak da to nije koordinirana akcija države, nego zasluga nekoliko pojedinaca.

Istrajavanje na održivom razvoju Dunava će možda kao najdirektniji rezultat imati razvijanje turističke ponude u okviru nautičkog turizma Srbije. Ukoliko se poboljša kategorija kvaliteta vode u Srbiji, ostvaruje se mogućnost izgradnje velikih turističkih kompleksa na obalama Dunava, jer je taj segment turističke ponude danas krajnje neiskorišćen.

Dunav, kao okosnica nautičkog turizma u Evropi, pa samim tim i u Srbiji, je značajan potencijal za razvoj turizma uopšte.

Razvoj nautičkog turizma u Srbiji, koja je zemlja bez mora, je usresređen na razvoj rečnog turizma, gde je Dunav najbitniji rečni tok. Nautički turizam kod nas možemo prepoznati kroz dva vida: lokalni i međunarodni.

Primetno da je lokalni rečni turizam na veoma niskom nivou, s obzirom na potencijal koji posedujemo. Promocija reka je jako bitna bitna kod domicilnog stanovništva jer i ljudi koji žive na reci nemaju naviku da koriste istu. Kod nas se reke, uglavnom, koriste za ribolov dok su ostali vidovi korišćenja minimalni. Beograd je jedinstven primer grada koji leži na dve reke, ako je do skoro bio potpuno otuđen od njih. Ta pojava ima svoja objektivna opravdanja, jer je priobalje, uglavnom, korišćeno u industrijske svrhe. Primetan je trend menjanja ovakve situacije, ali je za to potrebno, pre svega, dosta vremena i finansiskih sredstava. Glavni pokazatelji menjanja ovog trenda jesu uređenje pristaništa, projekat izmeštanja Luke Beograd, projekat za uređenje Velikog ratnog ostrva, projekat za izmeštanje železničke stanice i sl. Realizacijom ovih projekata i adekvatnim programima na rekama, kao i adekvatnom promocijom istih, rečni turizam u Beogradu će dobiti potpunu novu dimenziju, ili kako se popularno kaže, Beograd će sići na reke.

U sadašnjoj situaciji se ipak mogu uraditi neki konkretni koraci za poboljšanje rečnog turizma i to:

- Prenošnje nadležnosti gradu nad svojim obalama
- Uređenje marina po svim standardima
- Edukacija stanovništva o korišćenju reka
- Osmišljavanje adekvatnih aktivnosti na rekama.

Drugi vid nautičkog turizma jesu međunarodno turistička krstarenja Koridorom 7. Naša zemlja je i dalje na tržištu međunarodnih turističkih krstarenja Koridorom 7 prisutna isključivo kao receptivno područje, nije nosilac ni suborganizator takvih turističkih putovanja. Quality Tours pokušava da uvede programe krstarenja iz Beograda. Na sajmu turizma 2010.godine u Beogradu je ovaj tur-operator prvi put predstavio ovakve programe ljudima iz Srbije. Ovaj vid turizma je za naše tržište još uvek skup, odnosno, možda i neprihvatljiv. Shodno tome, Quality Tours ce pokušati da izadje na naše tržište sa nešto povoljnijim cenama zato što za to ima mogućnost, samim tim, što ima u svom zakupu kruzere.

Da bi se Srbija i Beograda kao najveći grad na Dunavu u Srbiji, razvili kao konkurentna destinacija na Dunavu potrebno je preduzeti neke konkretne mere:

- Iako se, poslednjih nekoliko godina, zapaža pomak u promovisanju nautičkog turizma na Dunavu, i Dunava uopšte kao reke, potrebno je još intenzivniji promotivni nastup kako na domaćem, tako i na međunarodnom tržištu (sajmovi, izložbe, internet prezentacije isl.). Tako je na sajmu turizma u Beogradu 2010. godine, Dunav bio jedna od glavnih ponuda grada Beograda pa ipak je bilo promovisano samo lokalno razgledanje grada sa reke. Promotivni materijal se odnosio samo na nekoliko lokalnih brodova od kojih samo jedan ispunjava delimično standarde za taj vid turizma.
- Distribucija domaćih proizvoda (suvenira, gasronomskih proizvoda isl.) na brodu ili na turističkim lokalitetima itinerera brodova. Primetno je da ne postoji osmišljena ponuda suvenira, kao i nedostatak mesta njihove prodaje. U najužem centru Beograda ne postoji prodavnica suvenira koji su vezani za Srbiju ako izuzmemo nekoliko tezgi u Knez Mihajlovoj koje su daleko od reprezentativne ponude suvenira. Nekada je to bila prodavnica Narodne Radinosti koja je u međuvremenu postala butik sportske opreme. Proizvodi sa obeležjem Beograda se mogu naći na jednoj lokaciji na Trgu Republike u Beoizlogu i za tu prodavnicu se može kazati da ispunjava standarde profesionalno osmišljene ponude proizvoda te namene. Takodje u centru Beograda ne postoji specijalizovana prodavnica za gastronomske proizvode koji karakterišu Srbiju kao zemlju.
- Osmisliti zanimljiviji i atraktivniji sadržaj u mestu uključenom u itinerer brodova, na koji način bi turisti bili još zadovoljniji ponudom naše zemlje, a organizatori putovanja bi imali mogućnost da u svoj program, odnosno osmišljavanju itinerera putovanja, produže vreme boravka u Srbiji.³¹
- Iz podataka u radu se videlo da su turisti sa brodova, uglavnom, starijeg doba. Trebalo bi osmisliti adekvatne programe, koji bi privukli mlađe turiste da dolaze brodovima u našu zemlju. Exit u Novom Sadu i Beer Fest u Beogradu su manifestacije koje se održavaju na tvrđavama na Dunavu i posećuje ih, uglavnom, mladi ljudi. Bilo bi dobro osmisliti program da upravo ovi mladi ljudi dolaze brodovima na ova dešavanja.

Organizacije koje bi najviše trebale da rade na ovim pitanjima su TOS i TOB u kordinaciji sa ostalim institucijama sistema. Primetno je da se ljudi u ovim organizacijama trude da nešto urade po ovom pitanju, iako tu ima dosta nedostataka i propusta. Prvi nedostatak je što za neke krupnije zahvate nema finansijskih sredstava i svi to prikazuju kao osnovno opravdanje za ne dejstvovanje. Mislim da se u ove dve organizacije suviše oslanjaju na sredstva iz državnog budžeta, a to je i razumljivo ako se zna da su pozicije u ovim organizacijama predmet političke trgovine među strankama na vlasti, bez obzira koje su to stranke. Kao posledica ovakvog izbora ljudi javlja se možda i

³¹ Ovi programi bi se mogli povezati sa turizmom specijalnih interesovanja

ključni problem u ovim organizacijama a to je nedostatak stručnog kadra. Tako imamo poslednji primer da je na konkursu za radno mesto za praćenje domaćeg turističkog tržišta pri Ministarstvu ekonomije i regionalnog razvoja, koji je bio raspisan u 2009.godini, postavljena osoba koja je mašinski inženjer i pored toga što se na ovaj konkurs javilo više stručnih ljudi iz oblasti turizma.

Jedan od primera za mogući ekonomski isplativ posao za domaća preduzeća je snabdevanje kruzera hranom i pićem. Za ovaj posao do sada nisu bili ispunjeni svi uslovi, pri čemu je najveća prepreka bila neispunjavanje međunarodnih standarda domaćih preduzeća iz oblasti prehrane. To se danas menja te se otvaraju mogućnosti za ovu vrstu keteringa.

Najbitniji cilj na kojem Srbija mora da radi je zadovoljenje turista i stvaranja atmosfere za što prijatniji boravak u našoj zemlji kako bi se oni opet vratili i kako bi širili što pozitivniji imidž naše zemlje.

Dunav u našoj zemlji, pruža još mnogo mogućnosti za razvoj turizma kroz organizovanje raznih sportskih događaja, takmičenja i ostalih raznovrsnih manifestacija. Takođe se polako otvaraju i pristupni fondovi Evropske unije koji su vezani za sve projekte na Koridor 7 koje bi trebalo što pametnije iskoristiti kako bi se poboljšala infrastruktura duž celog toka Dunava kroz našu zemlju. Kada se poboljšaju ovi uslovi doći će i do većeg priliva stranih ulaganja u oblastima duž Koridora 7

Na kraju bi trebalo posebno spomenuti, možda, najlepši deo Dunava na celom svom toku - Djerdapsku klisuru koja ima najveći potencijal ali je i najneiskorišćeniji deo Dunava.

Jedan zaključak je siguran, a to je da deonica Koridora 7 na teritoriji naše zemlje konkurentan turistički proizvod na svetskom tržištu koji bi trebalo iskoristiti.

PRILOG 1

Program “Viking River Cruises”

Passage to Eastern Europe

DAY 1 Budapest

We meet you at the Budapest airport and transfer you to the moderate deluxe Hilton Budapest (or similar) in the heart of the city for a 2-night stay.* Spend the rest of the day relaxing, or begin doing a bit of exploring on your own.

DAY 2 Budapest

This morning, take a tour of Hungary’s capital, exploring both the “Buda” and “Pest” sides. Begin in Pest, where you see the National Opera House and visit historic Heroes’ Square. Cross the Chain Bridge to Buda, where you stroll Fishermen’s Hill to Fishermen’s Bastion and Matthias Church. The rest of your day is free—explore a museum, do some shopping, ride around the city on the wonderful subway system, peek inside one of the Art Deco spas or visit the Great Synagogue and Jewish Quarter. As always, your Program Director can help you plan your free time. (B)

DAY 3 Budapest

After breakfast, check out of your hotel and we will take you to embark your ship. Enjoy a final free day in Budapest, or take an optional afternoon excursion to Visegrád. With a population of less than 2,000, Visegrád was used as a royal retreat, and it has no fewer than three castles. Enjoy the view of the Danube Bend from the hexagonal Solomon Tower at the Lower Castle. Return to your ship for a welcome dinner aboard. (B, D)

DAY 4 Kalocsa

Sail into Kalocsa, Hungary midmorning. Take a guided city walk with a visit to the Archbishop’s Palace. Then, you are treated to a performance of traditional Puszta horsemanship. Return aboard and dine during departure. (B, L, D)

DAY 5 Osijek

Cruise along the Danube, arriving at Vukovar around noon. This afternoon’s excursion takes you to the Croatian city of Osijek. Inhabited by humans since Neolithic times, this area has had several heydays under the Romans, the Ottomans and the Habsburgs; now it is a pleasant town popular for its baroque buildings, parks and monuments. Return aboard for dinner. (B, L, D)

DAY 6 Belgrade

Wake up in Belgrade, capital of Serbia. Take a guided walk through the grounds of Kalemegdan Fortress, now a beautiful park; also see the Orthodox cathedral and stop at the Square of the Republic. Lunch aboard, then free time to explore Belgrade’s gracious architecture or visit one of its many museums, like the Nikola Tesla Museum. Dine aboard or experience some of Belgrade’s nightlife—we depart very late this evening. (B, L, D)

DAY 7 Iron Gate & Kostolac

Cruise along one of the most scenic areas of the Lower Danube, flanked by enormous white limestone cliffs and spectacular scenery. The day's journey is punctuated with an excursion to Kostolac, Serbia. See the archeological site at Viminacium, a former Roman capital with wide streets, luxurious baths and an amphitheater, recently opened to the public. (B, L, D)

DAY 8 Vidin & Belogradchik

Arrive in the picturesque Bulgarian port of Vidin during breakfast, then take an excursion to see Belogradchik Fortress, built right into the striking Belogradchik Rocks, and enjoy breathtaking views. Lunch aboard is followed by free time to explore Vidin's city center, Orthodox churches and the ruins of the city's once-grand synagogue. Depart during dinner. (B, L, D)

DAY 9 Veliko Tarnovo & Arbanasi

After breakfast, disembark at Russe for a full-day excursion to Bulgaria's former capital, Veliko Tarnovo. There you will see Tsaravets Hill and the ruins of the royal castle. During free time, shop for local crafts along Samovodska Charshia. Proceed to Arbanasi for lunch in a local restaurant and a guided tour of the Nativity Church with its intricate floor-to-ceiling murals and icons. Rejoin your ship at Nikopol/Svishtov and dine aboard. (B, L, D)

DAY 10 Itenita & Bucharest

Sail into Oltenita; disembark and proceed to the superior first class Athenee Palace Hilton (or similar) in the heart of the Bucharest for a 1-night stay. This afternoon, enjoy a half-day tour of Romania's lovely capital city. See the Arch of Triumph, the Antim Monastery and the iconic Palace of Justice, completing your tour at the former Royal Palace located near your hotel. Enjoy a final evening in Bucharest. (B, L)

DAY 11 Bucharest

After breakfast, check out of your hotel and we take you to the Budapest airport for your return flight.* Or, extend your journey with 3 nights in the Black Sea region. (B)

The following meals are included:

B = Breakfast; L = Lunch; D = Dinner

*Airport meet & greet transfers included when air is purchased from Viking River Cruises. Please note, Viking can only offer air to guests traveling from the U.S. or Canada.

PRILOG 2

Program “Quality Tours” - Brod M/S “Rügen”

Prolećno krstarenje na Dunavu / Beer Fest “Pet dunavskih zemalja – Četiri glavna grada”

Beč - Bratislava - Budimpešta - Beograd

8 dana / 7 noći

Dan 1 / Maj 09: Beč (dan ukrcavanja)

Nakon ukrcavanja na brod sledi piće dobrodošlice i predstavljanje kapetana i posade.

Večera u brodskom restoranu i slobodno veče u Beču.

Dan 2 / Maj 10: Beč (00 – 23.00)

Nakon doručka razgledanje grada (oko 3 sata) u okviru koga ćete videti najlepše i najznačajnije od bečkih istorijskih i turističkih tačaka. Početak je u čuvenoj ulici Ringstarssse u kojoj ćete videti neke od najlepših građevina Beča kao što su zgrada Opere, Muzej lepih umetnosti, carsko zdanje “Hofburg”, Parlament, Gradsku skupštinu i Univerzitet. Nakon toga otičićete do palate Belvedere i prošetati prelepim vrtovima ovog zdanja koje je bilo rezidencija princa Eugena. Iz dvorišta se pruža predivan pogled na Beč. Nakon toga razgledanje se nastavlja šetnjom po bečkim starim, uskim ulicama.

Ručak u brodskom restoranu. Slobodno vreme za odmor i šetnju.

Fakultativna ponuda:

Fakultativna ponuda: Dvorac Šenbrun (u popodnevnim satima)

Poseta dvorcu Šenbrun, dvorcu Marije Terezije obuhvata šetnju kompleksom i posetu carskim odajama nekadašnje letnje rezidencije Habsburgovaca.
--

Cena: 37 €

Fakultativna ponuda: Koncert klasične muzike (večernji sati)

Priušтите sebi doživljaj da čujete **“Bečki gradski orkestar”**, bečki kamerni orkestar duge tradicije koji od osnivanja svira najčistiju formu "Wiener Classic" muzike.

Program ovog orkestra počinje delima Mocarta, a završava se kompozicijama Johana Štrausa.

Koncert se održava u **palati Hofburg**. Danas se zgrada koristi za balove, venčanja, kongrese, sastanke, sajmove i konferencije.

Cena: 47 €

Dan 3 / Maj 11: Bratislava (05 – 16.00)

Nakon pristajanja, tročasovno razgledanje Bratislave

Videćete katedralu Sv. Martina (bez ulaženja), stari dvorac sa koga se pruža predivan pogled i Nadbiskupsku palatu (bez ulaženja). Razgledanje se završava šetnjom u kojoj ćete videti: **Mihaljsku kapiju, Mihaljsku kulu, Glavni trg, Staru gradsku kuću (većnicu), Nadbiskupsku palatu i slovačko Nacionalno pozorište.**

U nastavku posete otičićete do najstarije pivnice u Slovačkoj, u obližnjem selu Sv. Đorđe. Videćete kako se pravi pivo na tradicionalni način u pivnici koja je opremljena starim nameštajem i mašinama za izradu piva. U ovoj pivnici proizvodi se pivo poznato pod imenom “Cloister Lager”.

Nastavak plovidbe prema Budimpešti

Dan 4 / Maj 12: Budimpešta (03.00 – 24.00)

Dolazak u Budimpeštu u jutarnjim satima.

Razgledanje Budimpešte (oko 3 časa)

Oko 10 sati počecemo sa razgledanjem grada i videti najznamenitije delove: **Zgradu parlamenta, Crkvu Sv. Stefana, Operu, Trg Heroja (Milenijum)** i gradski park sa poznatim **zamkom Vajdahunjadi** (Janoš Hunjadi u srpskim narodnim pesmama poznat kao Sibirjanin Janko). Zadržacemo se (izaći iz autobusa) na Trgu heroja, kod Ribarske kule i na brdu Gelert.

U poslepodnevnim časovima degustacija najboljih mađarskih piva – “Dreher Zrt”, “Borsodi” i “Soproni” (sve vrste: jaka, visokokvalitetna, tamna, piva bez alkohola...).

Večera u brodskom restoranu. Slobodno veče ili (fakultativno) koncert “Mađarskog nacionalnog folklornog ansambla”

Fakultativno: Koncert Mađarskog nacionalnog narodnog orkestra (u večernjim satima)

Predivni nastup najboljeg mađarskog folklornog ansambla sa 40 izvođača. Nakon predstave, noćna šetnja Budimpeštom koja će vam otvoriti sliku posve drugog grada pod svetlima.

Cena: 43 €

Dan 5 / Maj 13: Budimpešta/Sentandreja (00 – 21.00)

Poseta Sentandreji, predivnom gradu iz 17. veka

Oko 9:00 krenućemo za Sentandreju udaljenu oko 25 km od Budimpešte. Posetićemo najznačajnije delove ovog malog grada: centralni krst na glavnom trgu, prvu učiteljsku školu, crkvu Preobraženja, druge crkve.

Nakon obilaska slobodno vreme za šetnju i kupovinu suvenira, a pruža vam se mogućnost i obilaska brojnih tipičnih mađarskih kafeterija.

Na putu ka Budimpešti zadržavanje za kupovinu u juvelirskom centru “Caprice”. Naši gosti biće u prilici da posete Mađarski muzej dragulja, da vide multimedijalnu prezentaciju, fabriku nakita i da posete izložbeni prostor sa predivnim nakitom.

Oko 13 časova povratak na brod i ručak.

Nakon ručka šetnja i šoping u gradu.

“Čaj u 5!” u brodskom restoranu

Fakultativna ponuda: PUSTA (poslepodnevni sati)

Nakon ručka poseta imanju u ravnici - **Lazar Lovas Puszta, oko. 45 km. južno od Budimpešte**, sa nezaboravnim programom sa dresiranim konjima. Obilazak konjskih štala. Čeka nas nezaobilazna Palinka (mađarska rakija), kao i degustacija lokalnih vina i domaćih kulinarskih specijaliteta.

Cena: 38 €

Polazak iz Budimpešte u 18:30.

Večera u brodskom restoranu.

Nastavak plovidbe.

Dan 6 / Maj 14: Vukovar / Osijek (15.00 – 20.00)

Oko 16 časova, brod će pristati u Vukovar, najvećoj dunavskoj luci u Hrvatskoj. Čeka Vas kraća vožnja do Osijeka, glavnog administrativnog, kulturnog i obrazovnog centra slavonske regije.

Prva stanica u razgledanju grada je **stari osiječki grad** poznatiji pod imenom “**Tvrđava**”. Ostatci zidina su iz turskog perioda koji su upravljali gradom od 1526. godine (vladali su u Osijeku narednih 161 godinu). Pored se nalazi Glavni trg sa spomenicima kako iz Turskog, tako i iz Austrijskog perioda.

Boravak u Osijeku nastavljamo sa degustacijom piva u jednom od restorana. Nakon toga slobodno vreme za individualno razgledanje.

Povratak na brod.

Ručak u brodskom restoranu.

Nastavak plovidbe ka Novom Sadu

Večera u brodskom restoranu.

Dan 7 / Maj 15 : Novi Sad / Beograd (04 – 14.00)

(From 04:00- 14.00.).

Dolazak u Novi Sad u ranim jutarnjim satima.

Novi Sad je treći po veličini grad u Srbiji. Veliki je kulturni, istorijski i obrazovni centar u Vojvodini. Grad je prelep sa dosta parkova, restorana, butika...

Pešačka tura po gradu uz pratnju lokalnog vodiča.

Nakon razgledanja grada sledi odlazak do obližnjeg sela Čelareva udaljenog oko 35 km od Novog Sada gde se nalazi 130 godina stara pivara (“Lav”) koju su 2004. godine kupili Danci (Carlsberg). Ovde se pivo radi za celo područje Jugoistočne Evrope. Danska investicija bila je vredna oko 200 miliona Evra. “Carlsberg Group Serbia” je dobila nagradu “Oskar za kvalitet” 2009. godine.

Nakon posete muzeju piva, bićete u prilici da vidite kako sada izgleda proizvodnja i da degustirate najbolja piva koja se danas ovde proizvode (Holstein, Carlsberg, Lav...)

Povratak na brod

Ručak na brodu – **roštilj na gornjoj palubi.**

Oko 21 čas, nastup profesionalnog folklornog ansambla iz Beograda

Nastup ansambla je na brodu u barskom prostoru. U pauzi narodnih igara čeka Vas mala modna revija sa modelima čuvenih “Sirogojno” džempera.

Dan 8 / Maj 16 : Beograd (00 – 22.00)

Doručak u brodskom restoranu.

Ručak u domaćinstvu u malom selu Jarak

Oko 13 h polazak iz Beograda za Jarak, malo vojvođansko selo gde ćete biti u prilici da ručate u ambijentu pravog seoskog domaćinstva, privatnog poseda (farme) gde i danas domaćini žive.

Ručak će biti poslužen u dvorištu sa domaćim specijalitetima, sezonskim voćem, šljivovicom i domaćim vinom, uz tradicionalnu muziku tamburaškog orkestra.

Iskrccavanje putnika!

Kraj programa.

Literatura

- Dunavski tokovi, Bilten za promociju zaštite i očuvanja vlažnih staništa, Zelena mreža Vojvodine, Novi Sad, 2005.;
- Dowling, R.K., Cruise Ship Tourism, CABI, Oxfordshire, 2006;
- Generalni plan Beograda 2021., naručilac i investitor plana je Skupština grada Beograda a obrađivač Urbanistički zavod Beograda JUP, Beograd, 2003.;
- Indikatori životne sredine u Republici Srbiji, naručioci su Ministarstvo zaštite životne sredine i Agencija za zaštitu životne sredine, UNDP, a obrađivač Agencija za zaštitu životne sredine, Beograd, 2007.;
- Kvalitet životne sredine grada Beograda u 2007., Grad Beograd – gradska uprava (Sekretarijat za zaštitu životne sredine), Gradski zavod za javno zdravlje, Regional Environmental Center, Beograd, 2008.;
- Kamping turizam u Podunavlju (katalog), Kamping asocijacija Srbije, Beograd, 2008.
- Master plan turističke destinacije „Donje Podunavlje“, Naučno-istraživački centar – Ekonomski fakultet, Beograd, 2007.;
- Novaković S., Božić V. – Ekonomika saobraćaja, Ekonomski fakultet u Beogradu, Beograd, 1990.
- Paunović J. – Dunav-reka mog života, Međunarodni naučni forum ’’Dunav-reka saradnje’’, Beograd, 1996.
- Spasić V. – Poslovanje turističkih agencija i organizatora putovanja, Rading, Beograd, 2005.
- Stojin-Karanović E. – Dunav-reka saradnje, Međunarodni naučni forum ’’Dunav-reka saradnje’’, Beograd, 2005.
- Stanković S. – Turistička geografija, ’’A.M.I.R.’’, Beograd, 2000.
- Strategija razvoja turizma Beograda, Institut ekonomskih nauka, Beograd, 2008.
- Strategija razvoja turizma Republike Srbije, Horwath Consulting i Ekonomski fakultet Beograd, Beograd, 2006.

- Šećibović R., Komlenović Đ., Maksin-Mićić M., Đoković E. – Uvod u geografiju turizma sa osnovama prostornog planiranja, Centar za izdavačku delatnost Ekonomskog fakulteta u Beogradu, Beograd, 2005.
- Štetić S. – Nacionalna turistička geografija, Izdavač-autor, Beograd, 2004.
- Turistička organizacija Srbije – 52 vikenda u Srbiji (katalog), Turistička organizacija Srbije, Beograd, 2009.
- Turistička organizacija Srbije – Dunavom kroz Srbiju (katalog), Turistička organizacija Srbije, Beograd, 2008.
- Unković S. – Ekonomika turizma, "Savremena administracija" a.d., Beograd, 2001.
- Vasić B., Vojnović S., Stefanović M. – Nepoznati Dunav-vodič kroz Srbiju, Turistička organizacija Vojvodine, Novi Sad, 2008.
- Živković R. – Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu, Univerzitet Singidunum-Fakultet za turistički i hotelijerski menadžment, Beograd, 2006.
- www.beograd.rs
- www.smip.sv.gov.yu
- www.klasteri.merr.gov.rs
- www.infostrana.com
- www.tob.co.yu
- www.istnews.com
- www.economist.co.yu
- www.srbia-tourism.org
- www.vreme.com
- www.naslovi.net
- www.srbija.travel
- www.danube-info.org
- www.donau-info.org
- www.wikipedia.org
- www.kurir-info.rs
- www.jugoagent.net

- www.mojasrbija.org
- www.pansion.co.yu
- www.eko.bg.gov.yu
- www.odrzivi-razvoj.sr.gov.yu
- www.ekoplan.gov.rs
- www.minpolj.gov.rs
- www.sepa.gov.rs
- www.sepf.gov.rs
- www.natureprotection.org.rs
- www.ekolserb.sr.gov.yu
- www.cenort.org.yu
- www.savacommission.org
- www.ecdlcentar.com
- www.icpdr.org
- www.danube-serbia.org
- www.plovput.co.yu
- www.ekokrug.org.rs
- www.gtz.de
- www.gtzwbfbf.org
- www.hidmet.sr.gov.yu
- www.borba.rs
- www.studio-b.co.yu
- www.forum.mibor.rs
- www.istnews.com
- www.wwf.org
- www.ekoforum.org
- www.ekosfera.org.rs
- www.vratimolepoturekama.com
- www.danuberivercruise.com
- www.qualitytours.dk

- www.vikingrivercruises.com
- www.rtdnautika.co.rs