

**REGIONALNI CENTAR ZA TALENTE
BEOGRAD II
NUŠIĆEVA 6**

**NAUTIČKI TURIZAM BEOGRADA-POTENCIJALI I
OGRANIČENJA**

**NAUTICAL TOURISM OF BELGRADE-POTENTIALS AND
LIMITATIONS**

Autor:

Eleonora Nikšić, učenica VIII razreda Osnovne škole ∇Vuk Karadžić∇, Beograd,
Sremčica
Regionalni centar za talente, 11000 Beograd II, Nušićeva 6

Mentor:

Dr Slavoljub Dragičević, docent na Geografskom fakultetu, Beograd

Beograd, 2008

REZIME

Poslednjih 15. godina usled loše političke situacije u zemlji i odvajanja bivših republika SFR Jugoslavije dospeli smo u situaciju da je naše rečno brodarstvo konstantno nazadovalo. Tokom intervjuja došla sam do saznanja da je zbog slabog interesovanja i ulaganja čelnih ljudi Beograda u izgradnju pristaništa i njegove celokupne infrastrukture, kupovinu novih, a ne rashodovanih plovila sa zapada i zbog nepovoljnih kredita i visokih poreza, građani koji žele da se bave rečnim turizmom odustaju od te ideje. To su činjenice koje se moraju promeniti da bi Beograd kao grad koji izlazi na dve međunarodne reke mogao privući veliki broj domaćih i stranih turista, i tako iskoristiti prirodne lepote naših reka u različite svrhe.

Ključne reči: nautika, brodovi,čarter, reka, Dunav, marketing, turizam

SUMMARY

Because of the bad political situation in our country and secession of ex republics of SFR Yugoslavia in last fifteen years, we found ourselves in the situation that our river navigation has constantly been going backwards. During the interview, have come to know that citizens who want to occupy themselves with river tourism give up that idea, because of the low interests and investments of influential Belgrade citizens into building of a quay and its whole infrastructure and buying new, not used vessels from west and because of unfavourable credits and high taxes. Those are the facts which have to be changed so that Belgrade, as a city wich lays on two international rivers, could attract a large number of domestic and foreign tourists, and thus it could use its natural beauties of our rivers for various purposes.

Key words: nautics, shipping, charter a ship, river, Danube, marketing, tourism

I UVOD

U savremenom značenju nautika ili navigacija predstavlja skup praktičnih i teorijskih znanja i veština potrebnih da bi se sigurno i uspešno plovilo od polazišne luke, do luke dolaska. Nautički turizam proizilazi iz dva pojma nautički i turizam (nautički-potiče od grčke reči *ἡ ναὺς* što znači brod, lađa, ali i veština plovidbe). Nautički turizam je plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima (jahte, brodovi i sl.) kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

Sa stanovišta veličine i vrste plovila nautički turizam delimo na:

- brodski ili veliki (putnički, putničko-turistički, putničko-teretni brodovi, trajekti-ploveći hoteli);
- jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina);
- moto-nautički turizam (jedrilice, čamci sa motorom, gliseri).

Nautički turizam delimo na: marine nautičkog turizma (pristanište, restorani, servisi za delove, hoteli itd.), čartere (charter-iznajmljivanje) i kruzing (cruising-kružna putovanja za duži period boravka gostiju, razvijen u Evropi). (www.nautickiturizam.com)

1947. godine osnovano je preduzeće Jugoslovensko rečno brodarstvo sa sedište u Beogradu. Uložena su velika sredstva radi osavremenjivanja rečnog saobraćaja na Dunavu, Savi i drugim rekama. Jugoslovensko rečno brodarstvo je raspolagalo sa 8. najsavremenijih motornih tegljača, 18. motornih potiskivača, 2.samohodna tanka, 213. drugih plovnih objekata velike nosivosti i 4. putnička broda sa 265. sedišta. U domaćem turističkom saobraćaju koriste se turistički brodovi i hidrobusi, pri čemu se razgledaju istorijska mesta i objekti u rečnoj dolini Dunava koja, inače, obiluje prirodnim lepotama.(D. Lekić1995.)

II METODOLOGIJA RADA

Na osnovu uvida u postojeću literaturu došlo se do saznanja da potencijali naših reka nisu u potpunosti iskorišćeni, već samo jedan njihov manji deo. Osnovna ideja ovog istraživanja je da se nađe rešenje kojim će se naše reke i njihova bogatstva maksimalno iskoristiti, a da se tom prilikom ne naruše postojeći ekosistemi. Kao originalni deo ovog istraživanja može se izdvojiti metod intervju, čija je osnovna funkcija bila da razjasni trenutnu situaciju u ovoj oblasti, kao i da obezbedi smernice za dalje delovanje. Metod intervju je sproveden u kapetaniji grada Beograda, i na osnovu toga došlo se do predviđanja daljeg stepena urbanizacije naših reka.

III TURISTIČKI POTENCIJALI SAVE I DUNAVA

Beograd ima sve uslove da bude jedna od najznačajnijih evropskih rečnih luka. Ka njemu gravitira 1.663 km unutrašnjih plovnih puteva Republike Srbije, a preko reke Dunav je povezan sa najznačajnijim evropskim plovnim sistemom Dunav – Majna – Rajna. Područjem Beograda, Dunav protiče u dužini od 60 km, od Starih Banovaca do Grocke, a reka Sava protiče u dužini od 30 km, od Obrenovca do ušća. Na tom potezu od 90 km nalazi se mnogo atraktivnih lokaliteta koji su potencijalne ili već realizovane

turističko – rekreativne zone. Potrebno je podići nivo usluga i objediniti sve sadržaje koje Beograd može da ponudi, jer Beograd sa Dunavom predstavlja izuzetnu razvojnu šansu za turizam Srbije. (www.nautickiturizam.com)

Na reci Savi, u neposrednoj blizini ušća u Dunav, na udaljenosti od samo 4km od centra Beograda, nalazi se nekadašnje ostrvo, a sada poluostrvo Ada Ciganlija. Obrasla gustom listopadnom šumom, prošarana proplancima i livadama, Ada je postala najveće, najlepše i najposećenije izletišta, kupalište i odmaralište Beograda.

Ada Ciganlija je kulturno-zabavni centar Beograda, posebno u letnjim periodu. Organizuju se brojne manifestacije u kojima učestvuju najpoznatiji književnici, dramski i estradni umetnici, kulturno-umetnička društva, horovi, orkestri i amateri iz raznih oblasti. Ugostiteljsku ponudu Ade čini više desetina restorana u rustik-stilu, splav-restorana i kućica na vodi, koji svojim sadržajem čuvaju i neguju boemsku tradiciju Beograda. Na ulazu su parking-prostor za hiljadu vozila i marina u Čukaričkom rukavcu, pogodna za pristajanje čamaca, jahti i manjih brodova. Posetiocima Ade stoje na raspolaganju i prodavnice, prostor za piknik, kuglana, mini-golf, turistički vozić itd. (E. Nikšić, 2007.)

Kalemegdanski park, najlepši je i najveći beogradski park, istovremeno je i najznačajniji kulturno-istorijski kompleks, u kojem dominira Beogradska tvrđava. Naziv Kalemegdan odnosi se samo na prostorni plato oko Tvrđave koji je osamdesetih godina 19. veka pretvoren u park. Na Kalemegdanu se nalaze: Vojni muzej, Umetnički paviljon □Cvijeta Zuzorić□, Gradski zavod za zaštitu spomenika kulture, Zoološki vrt, dečiji zabavni park, veći broj sportskih igrališta i ugostiteljskih objekata. Između Beogradske tvrđave i Save i Dunava nalazi se najveći invaliditet grada – železnička pruga. Njeno prostiranje od Savskog amfiteatra, preko ušća, do luke Beograd, onemogućilo je Beograđanima da uživaju u blagodetima reka i njihovih obala. Ova izolovanost grada je jedan od razloga što evropski turistički brodovi samo prolaze pored njega. Veliki problem izmeštanja pruge oko Beogradske tvrđave mogao bi se rešiti pravljjenjem montažnih tunela koji su testirani i u širokoj primeni u inostranstvu, a njihova realizacija svakako je jeftinija nego izmeštanje celog železničkog saobraćaja iz ovog područja i ne podrazumeva obustavljanje saobraćaja dok su radovi u toku. Ova intervencija u prostoru neophodna je radi bržeg i lakšeg uključivanja Beograda u evropske turističke tokove.

Ploveći dalje, na levoj obali Dunava, nailazimo na prirodno jezero Veliko Blato koje doduše zbog male dubine ima barsku vegetaciju, ali je veličine Paličkog jezera i za razliku od njega nema problema oko održavanja potrebne količine vode da bi opstalo, jer se prihranjuje podzemnim vodama iz Dunava. Ceo prostor oko njega je ispresecan kanalima, što su najbolja ribolovna područja duž Dunava i oko njega. Uređenjem ovog jezera stvorila bi se još jedna dominantna tačka u turističkoj ponudi grada.

Izuzetan u svakom pogledu, ali minimalno iskorišćen potencijal jeste Ada Huja. Ovo ekološko blago prostire se na oko 600 hektara priobalnog dela Dunava, od Pančevačkog mosta do sela Višnjica, na samo 4 kilometara od centra grada. Ada Huja je do sredine 60-ih godina prošlog veka bila rečna ada – ostrvo u Dunavu. Tada su ljudi, koji su planirali budući izgled grada, doneli odluku da Ada Huju spoje sa desnom obalom i preko dvadeset godina je rečni rukavac, tzv. Dunavac, zatrpavan. Na samoj obali Ada Huje podignuta je fabrika hartije i time je obesmišljen najatraktivniji deo Dunavske obale.

Sve svetske metropole ljubomorno štite svoje reke, a izlazak na obale kruniše lepotu ovih gradova. Ovako vredan prostor na obali Dunava u urbanističkom smislu može da bude previ dragulj. U ekonomskom smislu, radi se o gradskom građevinskom zemljištu koje nema cenu. Potencijal lokacije može se ostvariti kroz sadržaje koji imaju komercijalne efekte, ali takve da su na dobrobit stanovništva.

Na ovom području neophodno je da se umesto deponije stvore zelene oaze, šetališta i biciklističke staze, kulturni i sportski objekti kao i izgradnja turističkih kapaciteta za turiste koji će putovati pravcem Rajna – Majna – Dunav – Crno more. U okviru tog cilja potrebno je izgraditi lučki kompleks za pristajanje i servisiranje turističkih brodova, kao i njihovo snabdevanje hranom, vodom, naftom i ostalim potrebama, tako da Ada Huja bude obavezno turističko pristanište za sve brodove. Za prihvatanje turista, njihovu razonodu i animaciju, da bi što duže boravili na tom prostoru, potrebno je izgraditi određeni hotelski kompleks. Pored naših hotela, koji treba da budu urađeni u etno stilu, treba ponuditi svim državama, koje se nalaze na potezu Rajna – Majna – Dunav – Crno more, da izgrade hotele u njihovom nacionalnom stilu, čime će strani ulagači dovesti svoje turiste na Ada Huju. U okviru svakog hotelskog kompleksa treba da postoji i restoran u nacionalnom stilu. Područje je dovoljno veliko da pored hotela i restorana budu i prateći sadržaji za sport i rekreaciju (tereni za tenis, golf, košarku, rukomet, odbojku, staze za karting itd.), restorani više turističke klase, kao i parkovi za zabavu kao što su: zoološki vrt, Dizni park, Dinosaurs park, Kuća strave i drugi zabavni kompleksi. Parkovi za zabavu treba da budu rađeni po uzoru na svetske parkove zabave, ali moraju da se razlikuju po nečemu od svih drugih, da bi Ada Huja postala specifično, prepoznatljivo, popularno mesto na potezu Rajna – Majna – Dunav – Crno more. (www.nautickiturizam.com)

Takođe je potrebno povezati biciklističke i pešačke staze od Ade Ciganlije, pored Kalemegdanske tvrđave, oko luke Beograd, ispod Pančevačkog mosta pa sve do Ade Huje u jedan integrisan sistem staza sa različitim sadržajima. Isto tako je potrebno aktivirati rečni metro koji bi pored predhodno navedenih delova grada povezivao i levu obalu Dunava u jedinstvenu turističku ponudu Beograda.

Na samoj obali Dunava, 14 kilometara udaljeno od Beograda nalazi se praistorijski lokalitet Belo brdo i predstavlja svetski poznato arheološko nalazište sa ostacima, velikog neolitskog naselja, u kulturnom sloju debljine 10,5 m i zahvata površinu od 10 hektara. U toku iskopavanja, koje je započeo 1908. profesor Beogradskog univerziteta dr Miloje Vasić, otkrivene su brojne kuće, zemunice sa ostacima materijalne kulture praistorijskog čoveka. Svaki od nataloženih prasllojeva, koji obeležava pojedine faze života u Vinči (u razdoblju od oko 4500. do 3200. pre naše ere), sadrži prave riznice najraznovrsnijih predmeta: oruđe i oružje od kamena i kosti, posuđe za svakodnevnu upotrebu, bogato dekorisane ritualne vaze, veliki broj antropomorfnih i zoomorfnih figurina izuzetno upečatljive stilizacije, nakit od raznih vrsta retkih i skupocenih materijala i bezbroj drugih predmeta i umetničkih dela izrađenih u samoj Vinči ili pribavljenih iz udaljenih oblasti - iz srednje Evrope, donjeg Podunavlja ili sa Mediterana. Vinčanska kultura prostirala se oko 4000. godine pre naše ere, na teritoriji većoj od teritorije bilo koje neolitske kulture u Evropi. Pojedina njena naselja premašila su veličinom i brojem žitelja ne samo sva istovremena neolitska naselja, već i prve gradove znatno kasnije nastale u Mesopotamiji, Egeji i Egiptu. Vinčanska kultura bila je u zenitu razvoja do 3800. godine pre n.e. - otprilike, sve dok se nisu pojavile zajednice koje su razvile nove privredno-društvene odnose, zasnovane na stočarstvu i obradi bakra i zlata. Potrebno je, uz pomoć marketinga,

postići veću atraktivnost ovog područja, a od evropskog značaja je povezivanje velike kulturne staze rimskog limesa, u pravcu Kladova, kombinovane sa velikim tragovima srpske srednjovekovne kulture (smederevska i golubačka tvrđava) i neolita (Vinča). (www.nautickiturizam.com)

Nizvodno od Beograda Dunav se opet, račva u niz rukavaca, i to su velike ade kod Pančeva. Takvih ada ima i dalje nizvodno gde god zbog krivina ili drugih razloga dolazi do uspora rečnog toka (jedna grupa takvih ostrva je kod Grocke). Sve te ade predstavljaju potencijalne lokacije za atraktivne turističke sadržaje.

U današnjim savremenim uslovima za savremeni rečni (i naravno ne samo rečni) saobraćaj, odstojanja od dvadeset ili stotinak i nešto više kilometara ne predstavlja nikakvu prepreku za najatraktivnija jednodnevna putovanja. Duž čitavog toka Dunava, od izvora do ušća, na stotinak kilometara od Beograda, veće prirodne atrakcije nema od Đerdapske klisure. Uz sve to ide i prirodna atraktivnost rečnog toka neposrednog beogradskog područja, i prostora između, od Beograda do Đerdapa. Već samo na bazi komparativnih prednosti koje pruža priroda sama, sektor Dunava kod Beograda i nizvodno odatle, do izlaska iz Srbije, daje odgovarajuće mesto beogradskom području sa jasnim obeležjima po kojima se ono razlikuje od svih drugih delova vodenog puta Dunavom. Atraktivnost posete Đerdapu zavisiće od onoga koliko se uradi na atraktivnosti Beograda. Sa vezom na kanal Rajna – Majna – Dunav – Crno more, u odnosu na mrežu rečnih saobraćajnica unutar evropskog kopna, za turistička putovanja, znači putovanja radi rekreacije i zadovoljstva, ovo je preimućstvo koje će u nastupajućem periodu tranzicije moći da odigra veliku i korisnu ulogu, ako se sa njim bude računalo na odgovarajući način.

U poslednjoj deceniji dvadesetog veka, integracijom evropskih država, značajan činilac ekonomskog razvoja postaje turizam, kao jedna od tercijarnih delatnosti koja preuzima primat u ukupnim privrednim aktivnostima, omogućavajući istovremeno i razvoj i zaštitu. Rušenjem barijera između istoka i zapada došlo je do otvaranja mogućnosti za nesmetani protok roba, usluga i ljudi, što izuzetno pogoduje razvoju turizma. Položaj na dvema rekama, gotovo jedinstven u Evropi, neposredna blizina planinskog zaleđa i relativno bogat kulturni i istoriski sadržaj čini Beograd potencijalno izuzetnom turističkom destinacijom.

Povezivanjem navedenih atraktivnih lokacija počev od Ade Ciganlije i Ade Medice preko Velikog Ratnog ostrva sa plažom Lido, zemunskog keja, jezera Veliko Blato, Ade Huje, Vinče, ada kod Pančeva i Grocke i dalje ka Đerdapu i sve do izlaska Dunava iz Srbije čineći jedinstvenu turističku zonu umreženu i povezanu pešačkim i biciklističkim stazama, rečnim metroom i različitim atraktivnim sadržajima koji su u dodiru sa rekama, doprineće se afirmaciji Beograda kao obavezne turističke stanice u svim turističkim tokovima koji su ga do sada zaobilazili ili mimoilazili.

Da bi ovakve akcije postale realnost neophodno je napraviti programe razvoja turizma koji se moraju fokusirati na: razvoj specijalizovanih delatnosti (identifikovanje potrebnih profesionalnih profila u turizmu imajući u vidu nedostatak kompetentne radne snage, kao i obuka i materijalna podrška ovakvim nastojanjima), marketingu i komunikacijama (korišćenje informacija i komunikacionih tehnologija radi poboljšanja pristupa informacijama o turističkim potencijalima i uslugama), poboljšanju informacione

baze (razvoj komparativne, postojeane i jasne regionalne i subregionalne baze podataka o jačini, vrednostima i prirodi turističkih aktivnosti regiona) i istraživanju (naučna, espertska, statistička, eksperimentalna).

Ukupan efekat grada ne meri se samo dohotkom ukupno i na jednog stanovnika, koji se postiže u materijalnoj proizvodnji, nego i značajnim eksternim uštedama i eksternim efektima koji nastaju u okviru raznih privrednih i javnih organizacija, institucija i službi, koje zajedno utiču na podizanje opšte atraktivnosti grada, što se između ostalog meri, preko poseta poslovnih ljudi, turističkih poseta, i željom da se u takvim gradovima ostane što duže jer su veoma privlačni. Kao najvažniji faktor razvoja turističke privrede smatra se turistički marketing. On podrazumeva reklamiranje, prepoznatljiva vizualna i tekstualna rešenja u kampanji koja se zasnivaju na isticanju glavnih turističkih determinanti područja, odnosi sa medijima, organizovanje radionica, prezentacija, studijska putovanja, edukacija uprave, turističkih radnika i građana, itd. Markentiška i komunikaciona strategija se razrađuje na osnovu tržišta i statistike. Potrebno je formirati ekipe koje bi se starale o npr: muzici, kulturi, obilascima grada i slično. Radi optimizacije turističke ponude, neophodno je održavanje prostorne baze podataka turističkih funkcija, promovisanje razmene turističke baze podataka među organizacijama uključujući npr. nivoe popunjenosti turističkih kapaciteta i autpute lokalnih ekonomskih modela uticaja na turizam, kao i formiranje nekoliko Internet stranica posvećenih turizmu koje bi pružile najopsežnije informacije za svakog posetioca, planove grada, mogućnost rezervisanja hotela, kupovinu karata za razne kulturne manifestacije, kalendar događaja, i sl.

Treba promeniti koncept razvoja grada i omogućiti da se grad spusti do same reke, da njegovi najatraktivniji sadržaji – kulturi, trgovački, rekreativni, zabavni, hotelski, sportski i drugi, budu u neposrednom kontaktu sa vodenim površinama i tek tada će Beograd biti u prednosti u odnosu na ostale gradove na Dunavu. Trenutno Beograd mora da se suoči sa zadatkom rešavanja svog identiteta u odnosu na druge velike gradove u Evropi i svetu. Svoj novi identitet Beograd mora potražiti u odnosu na međunarodnu podelu rada, na mestu i ulozi grada u tom okruženju, i ukoliko bude stvorio dovoljno razloga da se u njega dođe i da se u njemu zaradi, moderni trgovački i turistički karavani dolaziće u njega, što je i uslov za nastajanje, razvoj, opstanak ili odumiranje svakog grada. Ne može se čekati da investitori i investicije dođu. Iskustva zemalja u tranziciji pokazuju da se mora izvršiti dobra priprema za ulazak kapitala, počev od zakonodavne materije, preko planske i projektne dokumentacije, vlasništvom nad zemljištem, pripremom zemljišta za izgradnju, izgradnjom primarne infrastrukture itd. Ukoliko se bude dugo čekalo, kapital velikih kompanija za izgradnju kapitalnih objekata na Dunavu umesto u Beograd pronaći će neke druge atraktivne lokacije. (www.nutickiturizam.com)

IV INTERVJU

1. Šta je najviše imalo uticaj na Vas da se bavite ovim poslom?
2. Kada bi se napravila paralela nekada i sada, šta možete da kažete koliko je naše brodarstvo napredovalo i koliko se ulagalo u njega do sad?
3. Koliki kapacitet ima naše pristanište u Beogradu za prijem brodova?
4. Pošto smo veoma važna rečna saobraćajnica koliko mi ulažemo i koliko smo sposobni da iskoristimo takav geografski položaj kako u turističkom tako i u drugim sferama rečne plovidbe?
5. Zašto se do sada u našoj državi koristio samo Dunav za međunarodne plovidbe, a ne i Sava?
6. Koliko se ulaže u izgradnju ili kupovinu brodova ili drugih plovnih objekata (hidrobuseva) za razne namene pa između ostalog i za turizam?
7. Da li ste upoznati koliki je broj plovnih objekata u Beogradu i koja je vrsta koja se koristi u turističke svrhe?
8. Koliko se često oni mogu videti da plove rekom kroz Beograd i koja im je destinacija plovidbe?
9. Koji su uslovi potrebni da neko ispuni što se tiče izgleda i opremljenosti plovnog objekta da bi mogao da se bavi turizmom na rekama koje protiču kroz Beograd?
10. Kako i na koji način bi se poboljšao nautički turizam Beograda?
11. Da li znate koliko su građani Beograda zainteresovani za ovaj vid turizma?
12. Kada bi postojalo više savremenijih plovnih objekata i bolji marketing da li bi po Vašem mišljenju to više privuklo domaće i strane turiste?
13. Učešće rečnog i kanalskog saobraćaja u ukupnom robnom transportu godinama je izjednačeno i kreće se između 20 i 25%. Po vašem mišljenju zbog čega ili šta to utiče na slabu iskorišćenost kapaciteta reka kod nas kako u tranzitu, transportu pa i u turizmu?
14. Da li razmišljate o ponovnom aktiviranju hidroglisera?
15. Koliko ima marina u Beogradu?
16. U čemu je razlika između marina i privežišta?
17. Šta nedostaje u našim pristaništima, a veoma je bitno za brodove?

Na osnovu intervjua izvršenog na brodu 'Sirona' došla sam do saznanja da se kapetani Pera Puhalović i Ivan Jovanović bave ovim poslom iz ljubavi prema plovidbi, mašte i zbog ambicije. Brodarstvo se u svetu poslednje tri decenije brzo razvija i napreduje, a sa njim i nautički turizam. Za razliku od svetskog nautičkog turizma naš turizam je nazadovao zato što se ne ulaže dovoljno sredstava i zbog smanjene privatne inicijative, a i država svojom politikom ne stimuliše dovoljno brodarstvo i nautički turizam. U našoj državi se koristi samo reka Dunav za plovidbu, a ne i Sava jer na Savi nedostaje carina, infrastruktura i sadržaj na obali. Putnici koji na ovaj način prolaze kroz Srbiju navikli su na određene standarde i komfor, a ne na neuređene i prljave obale. Pristanište Beograd je jedino međunarodno putničko pristanište u Srbiji. Godišnje pristane oko 400 putničkih brodova-kruzera. Taj broj se nije povećao u nekoliko poslednjih godina. Razlozi su i u nedovoljnom broju pratećih sadržaja na obali (hoteli, restorani itd.). Građani Beograda su zainteresovani za ovaj vid turizma, ali zbog slabog marketinga i nedovoljnog broja brodova ovaj vid turizma je slabo razvijen. Jedini putnički brod (čarter) je brod 'Sirona'. Brod 'Beograd' i 'Metro na vodi' su linijski brodovi kojima se vrši razgledanje grada Beograda u sezoni, dok još uvek se ne pokreće ideja o ponovnom aktiviranju hidroglisera zbog nedostatka finansija. U Beogradu ima oko 10.000. vlasnika čamaca, a njihov remont vrši se u Makišu. Nezvanično ima 20-tak marina u Beogradu. Po kategorizaciji ministarstva turizma zvanično u Srbiji nema ni jedna marina koja bi ispunila svetske standarde. U Apatinu se radi prva ozbiljna marina i u aprilu treba da se uradi njena kategorizacija. Marina mora biti zaštićena od vetra i talasa i ne sme da se nalazi u blizini plovnog puta. Privezište može biti u blizini plovnog puta i ne mora biti zaštićeno od vetra i talasa. Da bi se poboljšao nautički turizam prvenstveno mora da se očiste obale i priobalje, da se urade prilazi obali, infrastruktura (restorani, hoteli, prodavnice, itd.). Što se tiče pratećeg sadržaja u Srbiji nigde ne postoje pumpe za gorivo na vodi koje su veoma bitne za sve brodove koji su u tranzitu, staju u pristaništa itd.

V REZULTATI ISTRAŽIVANJA I DISKUSIJA

Sređivanjem pristanišne infrastrukture, izgradnjom ili kupovinom novih plovila, izgradnjom hotela uz samu obalu, boljim marketingom, finansiranjem povoljnijih kredita privatnim licima sigurno bi mnogo toga promenilo u nautičkom turizmu Beograda. Veliki broj građana ne zna da postoje organizovane vožnje brodom za obilazak i upoznavanje Beograda sa reka. Na Beogradskom sajmu koji je održan od 28.2. do 2.3.2008. bio je veliki broj turističkih agencija, koje su nudile razne destinacije širom sveta i Srbiji. Ponude u Srbiji postoje samo za naše planine i banje. Negativan utisak agencije ostavljaju zato što ne postoji ni jedan aranžman kojim bi bio obuhvaćen Beograd, njegove istorijske znamenitosti i prirodne lepote njegovih reka. Na taj način Beograd bi predstavio sebe u svetu kao jednu novu jedinstvenu destinaciju stranim, a i domaćim turistima.

Organizovane vožnje plovilima po mom mišljenju nisu dovoljne za turizam dok u samoj ponudi obilaska nema i izlazak na samu obalu, obilazak mnogih znamenitosti grada, a to sve ne može da se uskladi dok se ne uradi priobalje, obala i infrastruktura. Izuzetna lokacija bi bila kod Kalemegdana. Organizovani obilazak Kalemegdana i vožnja brodom bila bi odlična ponuda koju bi turisti imali priliku da vide.

Omladina je jako zainteresovana da njihove maturske večeri budu organizovane na brodu. Brod "Sirona" u zavisnosti od interesovanja može da organizuje i ovakav vid proslave i u isto vreme obilazak rekom. Brod "Sirona" pogodna je za dnevna krstarenja, panoramsko razgledanje grada sa kapacitetom od 120. putnika. Od mesta polaska broda "Sirona", Savskog pristaništa, putuje se pored Kalemegdana, sportskog centra "25. maj", luke "Beograd", Pančevačkog mosta, Bele stene do Ade Štefanac i nazad do Savskog pristaništa (prilog 1.). Velika je zainteresovanost omladine u večernjim časovima tokom letnje sezone za obilazak grada brodom. Sve je veće interesovanje iz godine u godinu, a dosta ima i stranaca koji se interesuju za ovaj vid krstarenja.

VI ZAKLJUČAK

Na osnovu postojeće dokumentacije, intervju a i neposrednog posmatranja na terenu može se zaključiti sledeće: bez obzira na to što je Beograd veoma važna rečna saobraćajnica koja ima izuzetan i veoma povoljan geografski položaj, država loše vođenom politikom dovodi do nazadovanja rečnog brodarstva iz godine u godinu.

Zbog nedostatka prostora i vezova mnogi vlasnici čamaca vezuju svoje čamce za splavove i druge objekte, a često im za to služe i stabla, stubovi, neke građevine pored vode i to je dovoljan razlog da narušavaju samu obalu, priobalje i ugrožavaju bezbednost rečnog saobraćaja.

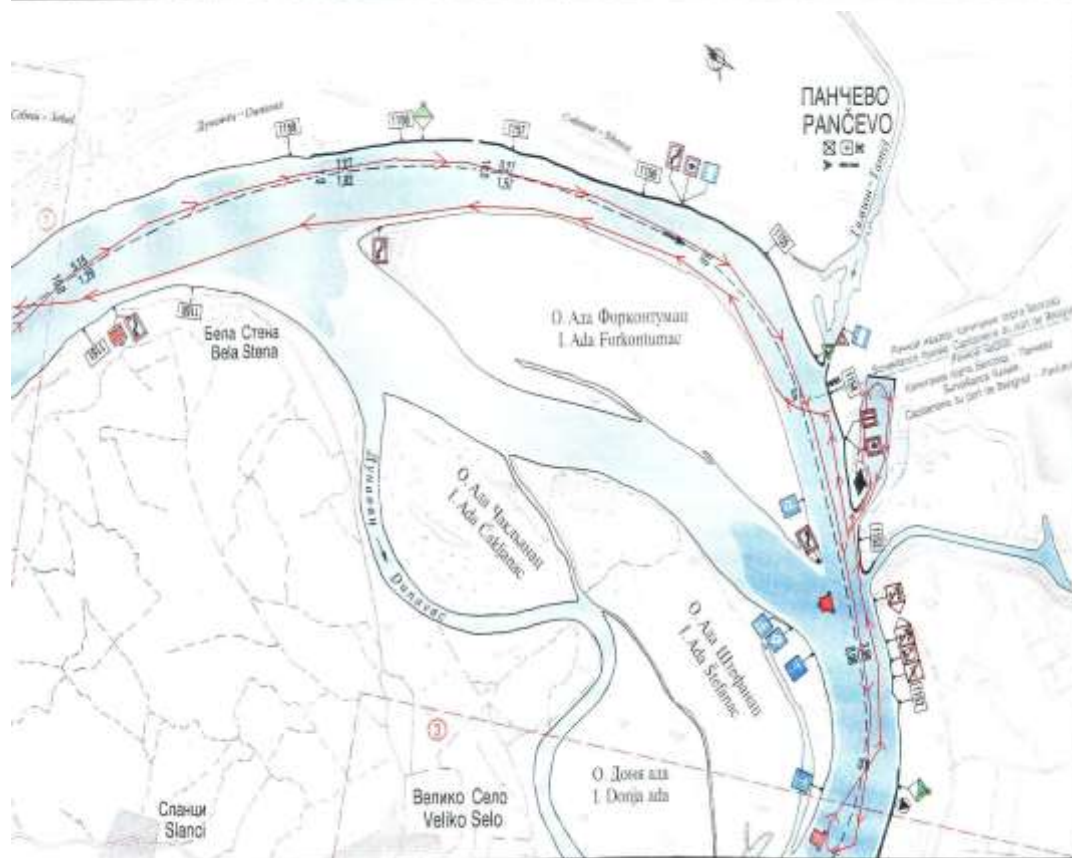
Da bi došlo do pozitivnih promena u ovom vidu turizma, država mora mnogo više da ulaže u sređivanje pristaništa i izgradnju novih plovni h objekata, kao i hotela uz obalu reka. Za postizanje ovog cilja su potrebni povoljni krediti i manji porezi privatnim licima koji žele da se bave nautičkim, u ovom slučaju rečnim turizmom. Takođe uz sve to potreban je i dobar marketing kao i organizacija da bi se privukla pažnja domaćih i strani h turista.

Zahvalnost

Ovom prilikom se zahvaljujem pojedincima koji su mi pružili stručnu pomoć, a posebno profesorima Brodarske škole Tatjani Čepurac, kapetanu Peri Puhaloviću, šefu kapetanije Beograda kapetanu Ivanu Jovanoviću, ministarstvu za infrastrukturu sektor za vodni saobraćaj i bezbednost plovidbe Jovanu Ninu Popoviću. Takođe želela bih da se zahvalim svojim roditeljima Aleksandri i Zoranu Nikšić, jer bez njihove pomoći ne bih uspela da završim ovaj rad.

LITERATURA

1. D. Lekić: Beograd, grad za sva vremena; Beograd 1995.
2. E. Nikšić: Rečna ostrva Beograda, Regionalni centar za talente; Beograd 2007.
3. www.nautickiturizam.com





*Slika 1.-Brod ∇Sirona∇
Photo no.1.-A ship ∇Sirona∇*



Slika 2.-Pristanište ∇Beograd∇

Photo no.2.-A landing √Belgrade√



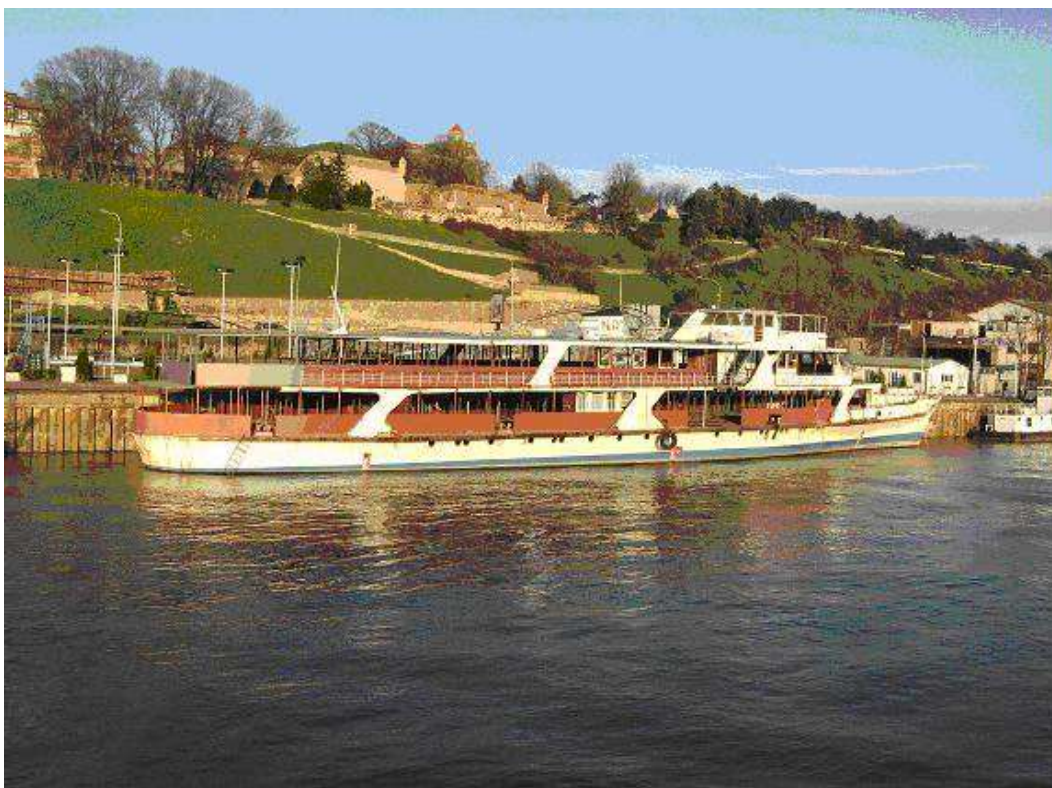
*Slika 3.-Pogled sa Dunava na Kalemegdan
Photo no.3.-A view of Kalemegdan from the Danube*



*Slika 4.- Sportski centar √25.maj√
Photo no.5.-Sport center √25 th may√*



Slika 5.-Splavovi na Dunavu
Photo no.5.-Restaurants and clubs on the Danube



Slika 6.-Pogled sa Save na Kalemegdan
Photo no.6.-A view of Kalemegdan from the Sava



Slika 7.-Pogled na Kalemegdan sa Save
Photo no.7.-A view of Kalemegdan from the Sava



Slika 8.-Brod Sirona
Photo no.8.-A ship Sirona