

VREME EVROPE

VRLINE ŽIVOTA U PORODICI EVROPSKIH NARODA (I)



Dunav strategije i potencijali

Sredinom 2009. Evropska unija je donela odluku da se do kraja 2010. pripremi Dunavska strategija Evropske unije koja će biti usmerena na razvijanje potencijala reke u svim zemljama sliva i jačanje privrednih i kulturnih veza među njima. Kakvi su ekonomski, saobraćajni, turistički i ekološki kapaciteti Dunava u Srbiji?

Dunavom u Evropu

Dunavski koridor, zajedno sa Rajnom i Majnom, predstavlja najvažniji rečni put na evropskom kontinentu. Kroz projekte Dunavske strategije, Srbija može da značajno unapredi prekograničnu saradnju sa susedima, uvede evropske standarde na plovnim putevima i razvije sopstveni rečni transport



U slivu Dunava živi oko 115 miliona stanovnika, praktično svaki peti stanovnik Evropske unije. Smatra se da egzistencija oko 20 miliona ljudi direktno zavisi od ove reke. Nakon priključivanja Rumunije i Bugarske, 2007. godine, Dunav je postao osnova evropskih unutrašnjih plovnih puteva koji povezuje Severno sa Crnim morem. Preko Rajne, povezan je kanalima sa Severnim morem, pa su plovidba i multimodalni transport mogući na dužini od 3000 kilometara, od Roterdama do Konstance. Dunavski region je heterogena oblast u ekonomskom, ekološkom i kulturnom smislu, ali 14 država u njegovom slivu dele iste resurse i međusobno su veoma povezane.

Sredinom 2009. Evropska unija je donela odluku da se do kraja 2010. pripremi Dunavska strategija Evropske unije koja



Foto A. ANĐIĆ

će biti usmerena na razvijanje potencijala reke u svim zemljama sliva i jačanje privrednih i kulturnih veza među njima. Ovaj zadatak realizuje Evropska komisija, a očekuje se da će biti usvojena početkom 2011, tokom mađarskog predsedavanja EU. Plovidba Dunavom (ili saobraćajnom terminologijom – Koridorom 7), dostiže samo deset odsto one koja se odvija Rajnom, a od nje je tri puta zagađeniji. Neke procene kažu da bi se povećanjem transportnog kapaciteta za 30 odsto na relaciji Severno–Crno more, omogućilo da se oko pet milijardi tona tereta preusmeri na ovaj vodni put. Domaći političari se hvale kako je Dunavska strategija veliki i važan projekat u koji je Srbija prvi put uključena od samog početka, kao da je to neka počast, a ne nužnost.

Dužina plovnog toka Dunava je 2400 kilometara, a kroz Srbiju protiče četvrtina (588 kilometara). Dunavski koridor, zajedno sa Rajnom i Majnom, predstavlja najvažniji rečni put na evropskom kontinentu. Investicije u plovni Koridor 7 omogućile bi jeftiniji i efikasniji transport robe iz Evropske unije prema Turskoj i dalje ka Aziji. Problem je što je dunavski “autoput” kod nas maltene zakrčen, ali pametno korišćenje njegovih potencijala i evropskog novca u te svrhe sigurno je velika šansa za oporavak ekonomije.

Kroz projekte Dunavske strategije, Srbija može da značajno unapredi prekograničnu saradnju sa susedima, uvede evropske standarde na plovnim putevima i razvije sopstveni rečni transport. I Filip Majštát, predsednik Evropske investicione banke (EIB), na Konferenciji o finansiranju Dunavske strategije održane u Beogradu, 27. septembra, kazao je da je Srbija iz geografskih razloga ključna zemlja u srednjem delu basena Dunava. On je podsetio da su dva glavna aspekta Strategije transport i zaštita životne sredine. Tako su, u privrednom smislu, glavne namere da se unapredi plovni put i navigacija Dunavom, kako bi transport unutrašnjim vodama postao efikasniji uz značajno smanjenje ugljen-dioksida. Majštát je kazao i da ima poverenja u sposobnost nadležnih u Srbiji da odigraju svoju ulogu u sprovođenju Dunavske strategije. On je naglasio da Dunav, kao glavna ruta od Roterdama do Konstance, ima ogroman transportni potencijal, i da se zato moraju stvoriti uslovi da se on iskoristi. Iako je implementacija strategije planirana tek za 2014, EIB već finansira projekte u zemljama regiona na koje se odnosi Dunavska strategija u vrednosti od osam do 11 milijardi evra godišnje.

FINANSIJSKI NEUTRALNA: Posle Baltičke strategije koja je usvojena, Dunavska je druga koju inicira Evropska unija. Finansiranje njenih projekata biće uključeno u Budžet EU od 2014. do 2020. godine i blisko je povezano sa strategijom Evropa 2020. Od 14 zemalja koje su u slivu Dunava, osam su članice Evropske unije. Takođe, u ovaj projekat je uključeno ne samo deset zemalja kroz koje Dunav protiče (Nemačka, Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Bugarska, Moldavija i Ukrajina) već i države koje su u njegovom slivu (Bosna i Hercegovina, Slovenija, Crna Gora i Češka). Sveobuhvatna Dunavska strategija EU biće bazirana na: uspostavljanju sistema bezbedne plovidbe, razvoju transporta i prateće

Prioritetni projekti na reci Dunav u Srbiji

1. Izgradnja novog Žeželjevog mosta u Novom Sadu

-vrednost: 60 miliona evra

-program : IPA 2009 (30 miliona evra)

-kofinansiranje: 30 miliona evra

2. Rekonstrukcija prevodnica na Đerdapu

-vrednost radova: 60 miliona evra

-nadzor: IPA 2012 (2 miliona evra)

3. Uklanjanje neeksplozivnih eksplozivnih sredstava

-ukupna vrednost: 3,8 miliona evra

-program: IPA 2010

-vrednost radova: 3 miliona evra

-nadzor: 800.000 evra

4. Vađenje potopljene nemačke flote

-ukupna vrednost : 13,5 miliona evra

-program: IPA 2012 (planirano)

-vrednost radova: 11 miliona evra

-nadzor: 2,5 miliona evra

5. Implementacija RIS-a (Rečnih informacionih servisa) u Srbiji

-vrednost: 10,5 miliona evra

-program: IPA 2007

-realizacija 2009-2012

6. Hidrotehnički radovi na kritičnim sektorima

-vrednost dokumentacije: 2 miliona evra

-program: IPA 2010

-vrednost radova: 18 miliona evra

-program: IPA 2011-2013 (komponenta III)

7. Sektor Apatin

-zajednički sektor sa Hrvatskom

-najkritičniji sektor za plovidbu

-neophodni obimni i usaglašeni hidrotehnički radovi

-Srbija i Hrvatska potpisale su bilateralni sporazum o plovidbi i plovnim putevima 13. oktobra 2009. godine

* Izvor- Prezentacija Direkcije za unutrašnje plovne puteve „Plovput“ (30. mart 2010)

infrastrukture, zaštititi životne sredine i održivom korišćenju prirodnog bogatstva, ekonomskom razvoju i jačanju regionalne saradnje i partnerstva u regionu Podunavlja.

Kako se od učešća u EU projektima uvek očekuju i velike donacije, treba odmah napomenuti da neki poseban “Dunavski fond EU”-a – ne postoji. Evropska komisija se u izradi Strategije do sada pridržavala tri principa: nema novih zakonskih okvira, niti institucija, pa tako ni dodatnih finansijskih sredstava za ovu inicijativu. Zapravo je cilj da se

postojeći finansijski resursi iskoriste na najbolji način. Dakle, u projekte Dunavske strategije će se, osim kroz već postojeće evropske fondove i finansijske institucije, ulagati partnerski-privatnim i novcem svih država potpisnica Dunavske strategije. To je i u svom govoru na konferenciji u Beogradu nedvosmisleno potvrdio Johanes Han, evropski komesar za regionalnu politiku. “Reč je o tome da iskoristimo što više od svog novca. Za period od 2007. do 2013. oko sto milijardi evra je obezbeđeno za strukturne fondove. Postoji još izvora i EU programa, ali nacionalne, regionalne i lokalne vlasti treba da daju svoj doprinos. Dunavska strategija približava veoma različite države, sa različitim odnosom prema EU”, kazao je Han. On je potvrdio i da će svi projekti Dunavske strategije imati punu podršku Evropske komisije, pa se nada da će ta politička podrška uvećati i ubrzati saradnju sa internacionalnim finansijskim institucijama. Han je siguran da će i zemlje kandidati za EU imati dosta koristi od investicija koje naprave izvan svojih granica. Naveo je da će bolja navigacija i transport Dunavom uvećati turistički potencijal, ne samo Srbije već svih zemalja u slivu. “Strateška ulaganja u vitalnu infrastrukturu, otklanjanje trgovinskih barijera i promocija inovacija privući će biznis i strane investicije u region”, dodao je evropski komesar. Johanes Han je kazao i da je EU odredila Srbiji 200 miliona evra pomoći godišnje, pa se nada da će deo tih sredstava naći put i za finansiranje inicijativa vezanih za Dunav. Ipak, nije isključeno da će države iz okvira Dunavske strategije nastojati da predlažu stvaranje posebnih fondova za makroregionalne projekte. Takav dogovor na konferenciji u Beogradu nije postignut, pa se pored EIB-a i EBRD-a, za sad može računati na strukturne fondove EU: ERDF (Evropski fond za regionalni razvoj), Pretpristupne instrumente (IPA) i Evropske susedne politike (ENPI).

ŠTA KAŽE VLADA: Božidar Đelić, čije je ministarstvo i organizator skupa, rekao je da je svestan činjenice da su u okviru evropskog budžeta ograničena finansijska sredstva, ali da treba iznaći načina za privlačenje novca. Potpredsednik Vlade za evropske integracije je novinarima kazao i da je već predviđeno da 18,5 miliona evra iz Budžeta Srbije bude iskorišćeno za finansiranje obnove Golubačke tvrđave, izgradnju infrastrukture u Velikom Gradištu i drugim mestima na Dunavu. On je napomenuo da je zbog ekonomske krize teško doći do novca za dobre projekte i da treba pored sredstava međunarodnih finansijskih institucija mobilisati i privatni kapital, kako bi se našao novac za obnovu kanala Dunav-Tisa-Dunav i prečišćavanje otpadnih voda u Beogradu. Premijer Srbije Mirko Cvetković je poručio da je za našu zemlju uključivanje u Dunavsku strategiju od regionalnog značaja i da svaki napor u pravcu jačanja saradnje predstavlja investiranje u zajedničku evropsku budućnost. Premijer je rekao da za Srbiju uključivanje u Dunavsku strategiju znači ne samo jačanje konkurentnosti već predstavlja i ključan projekat za razvoj transportne infrastrukture. On je kazao da ova strategija ima važan zadatak da mobilise resurse EU i podunavskih zemalja kako bi se unapredio ekonomski razvoj, saobraćaj,



REČNI PUT: Brodovi pod Beogradskom tvrđavom

Foto I. SALINGER

turizam, poboljšala bezbednost, suzbio kriminal i očuvala kultura i identitet naroda koji žive na tom području.

Dva dana nakon konferencije, Vlada Srbije je objavila kratko saopštenje u kome se navodi da je postignut dogovor da se u narednim mesecima izradi i finansijski instrument koji će obezbediti da više od 1000 projekata proizašlih iz Dunavske strategije budu primenjeni. Božidar Đelić je pozvao sve koji imaju ideje i projekte da ih kandiduju. Kako je to još u maju precizirao, (na tribini “Dunavska strategija – ideje i projekti” održanoj u Privrednoj komori Srbije) to mogu biti predstavnici privrede i lokalne samouprave iz 24 opština kroz koje protiče Dunav, ali i 80 drugih opština koje se nalaze u slivu ove reke (Save, Tise, Timoka i Morave). Tada je i Željko Ožegović, član gradskog veća Beograda, kazao da Grad Beograd planira da se kandiduje i sa projektom izgradnje velikog prečišćivača otpadnih voda u Velikom Selu koji je vredan oko 200 miliona evra. Aktiviranjem tog kolektora i izgradnjom modernih postrojenja prečistilo bi se oko 60 odsto otpadnih voda u Beogradu, koje bi se potom vratile u Dunav – što je i jedan od preduslova za pristupanje EU.

OTPAD I OLUPINE: Na Dunavu leže Beograd i Novi Sad, veliki gradovi sa značajnim infrastrukturnim postrojenjima i fabrikama. Prema zvaničnim podacima, u našoj zemlji ima deset luka i pristaništa sa međunarodnim statusom i tri nacionalne. Dunav je plovna na svih 588 kilometara, međutim, veliki problem za plovidbu je što se na njegovom dnu nalaze ne samo olupine i neeksplozirane bombe od NATO bombardovanja već i potopljeni brodovi iz drugog svetskog

rata. Najstarija je nemačka bojna flota potopljena kod Klado-va. Kako u reci ništa ne miruje, već otplivava u nepoznatim pravcima, neaktivirane NATO granate predstavljaju veliku opasnost. Trag rata su i ostaci privremenog mosta kod Novog Sada. Toliko je nizak, naročito u vreme visokog vodostaja, pa je brodovima veoma teško da se provuku kroz usko rastojanje između vode i konstrukcije. Prolaz je težak i u delovima kod Apatina, gde gabarit korita nije dovoljno širok i dubok za međunarodni plovni put. Tome je uzrok nataloženi mulj koji nije čišćen decenijama. Veliki problem je i Hidroelektrana “Đerdap”, čija postrojenja ne odgovaraju savremenim ekološkim standardima. Srediti probleme na Dunavu nema smisla ako se ne srede i ostali plovni putevi. Prema nekim procenama, projekti za Savu, Tisu i kanal Dunav–Tisa–Dunav, koštali bi oko 78 miliona evra.

Najnoviji Transport master plan Srbije (čija izrada je bila preduslov za finansiranje infrastrukture iz prepristupnih EU fondova) predviđa da se do 2017. uloži oko 475 miliona evra u unutrašnje plovne puteve. Od toga 346 evra investicija i 126 evra za održavanje.

Prioritet će imati hidrotehnički radovi na kritičnim tačkama Dunava, implementacija rečnih informacionih servisa, izgradnja Žeželjevog mosta u Novom Sadu, vađenje olupina, kao i rekonstrukcija prevodnica na Đerdapu. Kada su u pitanju troškovi održavanja reka, oni godišnje iznose oko šest miliona evra. Većina ovih projekata se sufinansira iz IPA fondova, a njihova dobra realizacija je od izuzetne važnosti kako bi Srbija afirmisala svoju poziciju u domenu rečnog i

Transport robe u Srbiji

	ŽELEZNICA	DRUMSKI	REČNI
	tone robe (milioni)	tone robe (mil.)	tone robe (mil.)
2005	12,294	3,155	6,36
2006	14,139	3,709	5,84
2007	14,902	4,464	5,379
2008	14,13	5,446	5,356
2009	10,419	5,66	1,994

*Izvor Republička agencija za statistiku

Putnički saobraćaj na Dunavu

GRAD	BROJ PRISTAJANJA BRODOVA	BROJ PUTNIKA
Pasau (Nemačka)	1.907	225.000
Beč (Austrija)	1.920	230.000
Bratislava (Slovačka)	1.179	158.000
Budimpešta (Mađarska)	1.320	165.000
Novi Sad	180	22.000
Beograd	411	49.630
Kostolac	40	3.500
Donji Milanovac	46	7.450

Podaci su za 2009. godinu

*Izvor Dunavska turistička komisija

kombinovanog transporta. Naime, povezivanje Koridora 7 na Dunavu, sa Koridorom 10 u domenu železničkog i drumskog transporta, pojačalo bi privlačenje direktnih stranih investicija. Poznato je da industrijalci žele blizinu infrastrukture koja omogućava da se proizvedena roba transportuje lako, brzo i jeftino. Iako veoma važan, razvoj saobraćajne infrastrukture do sada je predstavljao “usko grlo” srpske ekonomije. Koliko je vodni saobraćaj u Srbiji minoran u odnosu na najskuplji – drumski (koji jedini beleži rast i u krizi), pokazuju i podaci Republičkog zavoda za statistiku. Tako je prošle godine kroz našu zemlju rekama transportovano 1,99 miliona tona robe, a 2008. 5,35 miliona. Na ovaj pad uticala je i ekonomska kriza, ali ako se pogledaju podaci od 2005, vidi se da su količine u stalnom padu. Prema ovim podacima (vidi tabelu), prošle godine najveća količina robe prevezena je železničkim saobraćajem (10,4 miliona tona).

Jasno je da Srbija već ima nedovršene projekte vezane za Dunav. U Ministarstvu infrastrukture procenjuju da bi u slučaju da se procenat transporta rekom (koji je u 2009. iznosio 6,7 odsto) do 2015. podigne na 12 do 15 odsto, država uštedela između 30 i 34 miliona evra. U suprotnom taj novac bi bio potrošen na amortizaciju istrošenih drumova i železnica. Evropski proseki korišćenja Dunava je 15 odsto, a srpski tri puta manji – tek pet odsto. Takođe, prema podacima “Jugoaganta”, jedan teretni brod zamenjuje konvoj od 40 kamiona ili 25 vagona. Prednost brodova je i jeftinije osoblje, pa je potrebno samo nekoliko članova posade kojima nije potrebno plaćati dodatni smeštaj u svakom mestu kroz koje prolaze. Zato je

trgovcima takav prevoz robe jeftiniji od četiri do 12 puta. Tako bi, prostom računom, povećanje transporta robe vodnim putem, išlo i građanima u prilog. Cena transporta ima velikog udela u formiranju cene koju plaća krajnji potrošač, pa bi se i cene u prodavnicama značajno smanjile.

BEZ LUKA I BRODOVA: Očigledno je da od toga koliko projekti budu kvalitetni i isplativi, zavisi i privlačenje novca na ime “Dunavske strategije”. Međutim, mnogo je ozbiljnih problema koje će država prvo morati da reši kako bi rečni transport kroz Srbiju postao moguć i isplativ. Najveća prepreka je činjenica da je 11 srpskih luka privatizovano, pre nego što je donet zakon o lukama, čije se usvajanje očekuje tek u novembru. Situacija je veoma zamršena jer će zakon predviđati da država upravlja lučkom infrastrukturom (priobaljem, lukom, dokovima i pristanima), a lučka preduzeća će biti isključivo operateri u čijem vlasništvu su samo mašine, dizalice i silosi. Sa druge strane, većina novih vlasnika nije uopšte imala nameru da nastavi sa lučkim delatnostima. Zato nisu ni ulagali u novu mehanizaciju, a iskorišćenost lučkih kapaciteta je oko 30 odsto. Izgleda da će u lučke delatnosti, kao svuda u svetu, država morati da ulaže sama ili sa privatnim partnerima. Što će u ovim okolnostima nejasnih vlasničkih odnosa biti prilično nezgodan i dug posao.

Predstavnici “Duisporta”, nemačke lučke kompanije, poredili su nedavno efikasnost i radni proces naših lučkih mašina sa njihovim. Tako su došli do podatka da njihove dizalice za pet minuta obave deset puta više posla. Istina, zbog ekonomske krize, i u Evropi je opao nivo rečnog transporta, ali kada se stanje sredi, brodari bi pri prolasku kroz Srbiju mogli da očekuju duge zastoje koji samo povećavaju cenu transporta. Mašine su zastarele, a terminali nepogodni za specifične vrste plovila i tereta. Zato brodovi čekaju na utovar i pretovar duže nego što je svetski standard.

Luke ne znače mnogo ni bez intermodalnih terminala – čvorišta u kojima se pristaništa sreću sa drumovima i železnicom. Novi prostorni plan Srbije predviđa da se oni nađu u Beogradu, Novom Sadu i Nišu. U ove savremene logističke centre, Transport master plan predviđa ulaganja od 136 miliona evra do 2017. godine (88 miliona investicija, i 48 miliona troškova za održavanje). Intermodalni terminal mogao bi biti izgrađen i u Makiškom polju, između stanice “Beograd–Ranžirna” i puta Beograd–Obrenovac.

Pitanje je i koji će brodovi, osim stranih, u srpskim lukama pristajati. Prema podacima iz septembra ove godine, preduzeća koja se bave vodnim transportom u Srbiji imaju ukupno 396 brodova, kapaciteta da prenesu 403. 833 tona. To je učešće od svega deset odsto u ukupnoj “Dunavskoj floti”. Takođe, domaća flota je veoma stara i tehnološki zastarela, a 77 odsto čine plovila za prevoz rasutih tereta, a ostalo su brodovi za prevoz tečnih tereta.

To otvara i novo polje za privatnu inicijativu. Tako je Zoran Drakulić, vlasnik “Ist Pointa”, u čijem sastavu je austrijsko preduzeće rečnog brodarstva EDDSG (na pomenutoj tribini u PKS-u), ocenio da će se nakon krize saobraćaj Dunavom



VREME EGZITA: Dunav pod Petrovaradinskom tvrđavom

Foto A. ANDIĆ

utrostručiti. Naročito teretni transport, zbog čega će biti potrebna rekonstrukcija postojeće, ali i velika ulaganja u novu flotu. On je prognozirao da će Srbija ubrzo morati da godišnje preveze između 12 i 15 miliona tona, a za to nema brodove. Drakulić je tada objasnio i zašto je propala privatizacija "Jugoslovenskog rečnog brodarstva". Naime, njegova firma EDDSG je prošle godine prevezla 2,1 milion tona tereta, što je za oko milion manje nego 2008. godine. To su očigledno bili ogromni gubici, uslovljeni ekonomskom krizom.

SLAB I TURIZAM: Iako se Srbija može pohvaliti najvećom rečnom klisurom, nacionalnim parkovima i arheološkim nalazištima koji leže na Dunavu, rečni turizam je tek u začetku. Da se sredstva iz evropskih fondova mogu i tu pametno iskoristiti ukazao je Slobodan Vučićević, jedan od najuspešnijih srpskih preduzetnika, koji je vlasnik i kompanije "Silver Lake". Njegovo preduzeće počelo je da gradi turističko naselje na Srebrnom jezeru. Kompleks će sadržati tri hotela i etno-selo.

Stručnjaci za turizam se nadaju i da će "Dunavska strategija" biti podsticaj za razvoj podunavskih opština, koje su mahom nerazvijene i siromašne. Procenjuje se da bi tako u 24 opštine moglo biti otvoreno između 200 i 400 radnih mesta. Stanovnici tih opština često ne znaju procedure da započnu sopstveni biznis. Zato bi im bila potrebna pomoć nadležnog ministarstva i turističkih organizacija u podučavanju kako da sastave biznis plan i obezbede kapacitete za profesionalan smeštaj gostiju.

Ipak, ima pokazatelja i da su se stvari pokrenule sa mrtve tačke. Tako pre deset godina (doduše i zbog ratova i sankcija) nije bilo zaustavljanja turističkih brodova u domaćim lukama.

Turističke organizacije beleže povećanje broja putnika koji lađama stižu u Srbiju. Takođe, ne staju samo u Beogradu i Novom Sadu, već i u Kostolcu i Donjem Milanovcu, gde je njihov broj u odnosu na 2008. udvostručen. Tako je prošle godine prema podacima Dunavske turističke komisije, u Beogradu pristalo 411 brodova, Novom Sadu 180, Kostolcu 40, a u Donjem Milanovcu 46. Ipak, to je drastično manje u odnosu na Beč (1920), Budimpeštu (1320) ili Bratislavu (1179). Takođe, Srbija nema nijedan veliki rečni brod za krstarenje, kao ni moderni kataran koji plovi velikim brzinama. Tako, samo jedan brod, na relaciji Beč–Bratislava–Beč, godišnje preveze 150.000 putnika.

Veliki problem je i što Srbija ima samo jedno moderno pristanište za putničke brodove koje je izgrađeno po evropskim standardima. To je marina u Apatinu, koja može da primi 400 jahti i čamaca, ima pontone od lakog plutajućeg betona, benzinsku stanicu, restoran i info centar. Bez više takvih putničkih pristaništa, Srbija teško može da računa na značajan i profitabilan nautički turizam. Za sada Srbija ima 55 objekata za prihvat koji su u rangu uređenih privezišta, a veći kruzeri, osim u Apatinu, mogu pristati samo u Beogradu, Novom Sadu, Kostolcu i Donjem Milanovcu.

Očigledno, Dunav ima potencijala u Srbiji, ali potrebno je i da se mnogo radi i investira. A posla ima za sve. Država da odredi šta je posao od javnog značaja i da ga sprovodi, a privrednicima obezbedi da ulazu tamo gde će nešto i da zarade i građane zaposle. Jer, kako ono kažu na Zapadu: "Nema besplatnog ručka."

Ana Radić

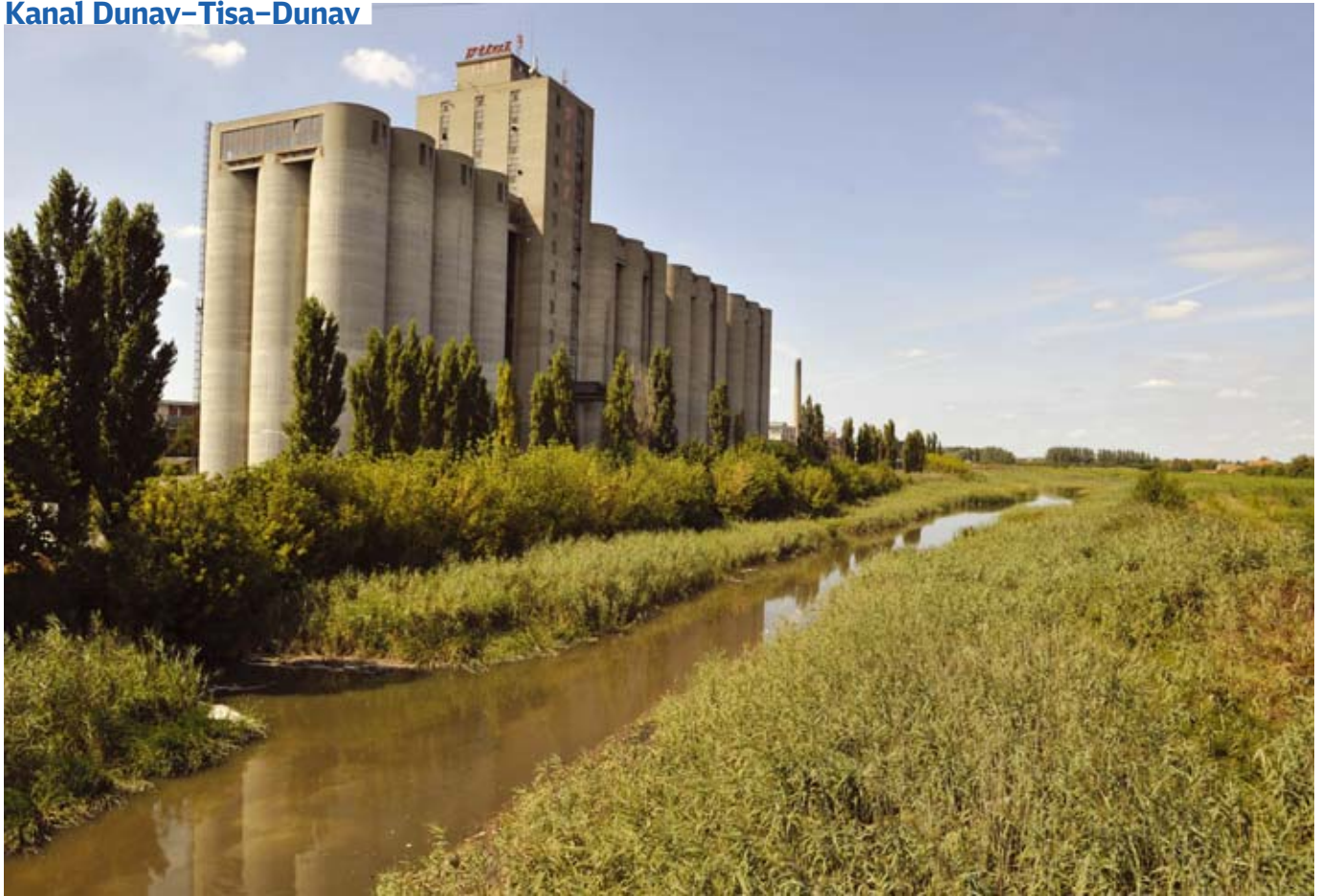


Foto M. MILENKOVIĆ

Vojvođanske kapilare

Potencijal sistema za navodnjavanje je daleko veći, ali zbog spore modernizacije i nedovoljnog ulaganja u poljoprivredu, ne koristi se ni dvadeseti deo mogućeg kapaciteta

Kroz Vojvodinu, kroz Bačku i Banat, svuda duž leve obale Dunava, raširena je mreža veštački iskopanih kanala koji sa Dunavom spajaju sve okolne ravničarske reke, štiteći priobalje u najvećem delu od poplava, isušujući zemlju i sakupljajući otpadne vode.

Mreža Dunav–Tisa–Dunav, ukupno duga 929 kilometara, prati tok Dunava kroz Srbiju kao verovatno najimpresivnija lokalna građevinska instalacija sa čak pedeset i jednim posebno izgrađenim objektom – 24 kapije, 16 predvodnica, pet sigurnosnih kapija, šest pumpi i 180 mostova.

Zahvaljujući ovom kanalskom sistemu, Dunav, budući da se svojim slivom širi ogromnom površinom Evrope, bezbedno teče kroz Srbiju, šireći svoje kapilare duž nizije, na površini od 12.700 kvadratnih kilometara, koju je vekovima plavio.

Ova mreža danas omogućava sušenje oko 700.000 hektara zemljišta, koje se, inače, smatra žitnicom Srbije. Na delovima sistema koji protiču kroz poljoprivredno zemljište, kanali

služe za navodnjavanje, a trenutno se navodnjava oko 50.000 ha. Potencijal sistema za navodnjavanje je daleko veći, ali spora modernizacija i nedovoljno ulaganja u poljoprivredu ne koriste dvadeseti deo mogućeg kapaciteta.

Međutim, kanali sistema Dunav–Tisa–Dunav predstavljaju i izuzetno važan plovni put, jedan od najznačajnijih saobraćajnih objekata u Srbiji. Kanalima je moguće ploviti na dužini od 664 kilometra, a u sistemu kanala nalazi se čak 14 luka za utovar i istovar tereta. Sistem je neplovan u pojedinim delovima, ne samo zbog prirodnih okolnosti i dubine iskopanih vodenih tokova već i zbog zagađenja i ispuštanja otpadnih voda koje su zbog taloženja čvrste materije zatvorile ove plovne puteve.

Sistem kanala Dunav–Tisa–Dunav počeo je da se kopa još u XVIII veku kako bi se trajno isušilo močvarno zemljište koje je u pojedinim delovima današnje Vojvodine zauzimalo više od 50 odsto teritorije. Čitav poduhvat je počeo u

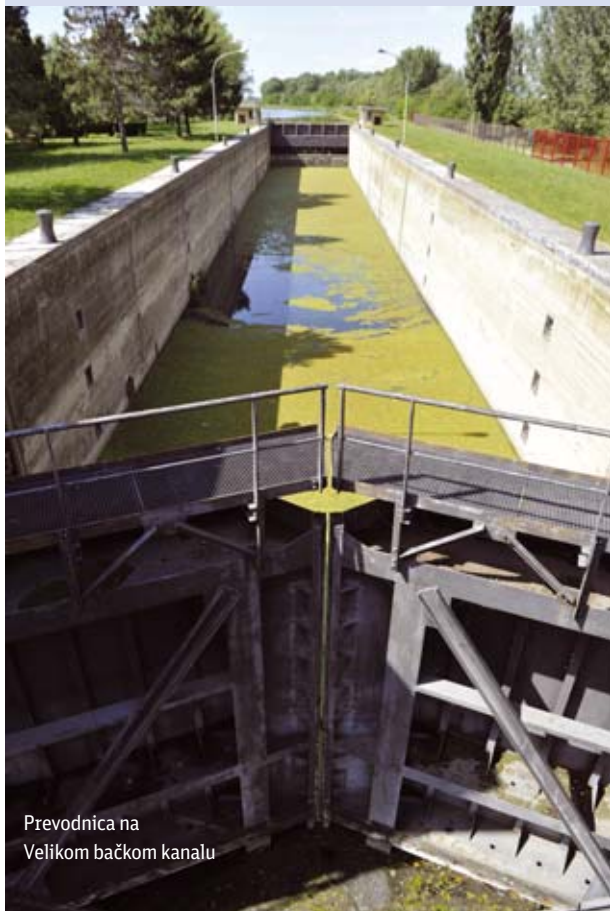
Veliki bački kanal

Veliki bački kanal danas je dug 112 kilometara – on spaja Dunav i Tisu i predstavlja ključnu arteriju velikog sistema Dunav–Tisa–Dunav. Njegov tok počinje kod Bezdana, na severu Bačke, i plovi do Bečeja, gde se uliva u Tisu. Međutim, ovaj tok u suštini nije plovni jer je praktično blokiran na deonici kod Vrbasa. Ovde se, na dužini od šest kilometara, između prevodnice pre ulaza u Vrbas pa sve do takozvanog Triangla, gde se Veliki bački kanal spaja sa Novim kanalom, nataložilo čak 400.000 kubnih metara mulja. Smatra se čak da je Veliki bački kanal danas najzagađeniji vodotok u Evropi. Ovu ocenu je na jednoj radionici u jesen 2004. godine prvi put dao Norveški institut za istraživanje voda NIVA, koji je dve godine pre toga opsežno istraživao kvalitet voda i mulja u kanalu, kao i otpadnih voda iz industrija na potezu Crvenka–Kula–Vrbas. Veliki bački kanal podigla je Habsburška monarhija tako što je prvi put finansirala gradnju ove, tada najveće infrastrukturne instalacije u Evropi, deljenjem koncesija na plovni put. Idejni otac i graditelj kanala bio je ugarski plemić i inženjer Jožef Kiš. Kanal je izgrađen u periodu od 1794. do 1801. godine i zamišljen kao važna transportna vodena veza kojom se “put soli” sa Karpata ka Beču skraćivao za nekoliko nedelja – Beč je u to doba so dopremao brodovima koje su vukli konji, a pre izgradnje kanala morao se oploviti put sve do ušća Tise



Veliki bački kanal na mapi iz XIX veka

i potom uz Dunav. Kanal je, uz to, služio za isušivanje inače vrlo močvarnog zemljišta u ovom delu Bačke, koji su Habsburzi sistematski naseljavali tokom XVIII veka, nakon što su ove oblasti 1717. godine oslobodili od Turaka. Kanal je svojevremeno nazivan i Suecom centralne Evrope – poznat je podatak da je tokom iskopavanja izvađeno više zemlje nego na radovima na Sueckom kanalu. Kanal je na neki način odigrao presudnu ulogu za podizanje kvaliteta života u Vojvodini, što je privlačilo koloniste kako iz Nemačke tako i iz centralne Srbije. Zapravo, priča o ovom kanalu, od njegove impozantne izgradnje do zatvaranja zbog deonice od samo šest kilometara, prava je paradigma ovdašnje istorije. Uostalom, kako su se vlasti menjale, kanal je menjao imena i nazivao se “Kanal Franca Jozefa”, pa “Kanal kralja Petra” i danas Veliki bački kanal. U međuvremenu, nazivan je i “Kišov kanal”, po svom graditelju.



Prevodnica na Velikom bačkom kanalu

Foto M. MILENKOVIC

Austro-Ugarskoj, sa kopanjem Velikog Bačkog ili “Franc Jozefovog” kanala, koji je dovršen početkom XIX veka i koji je u tom trenutku bio najveći graditeljski poduhvat u Evropi. Prilikom njegovog kopanja iskopana je ista količina zemlje kao pri prokopavanju Sueckog kanala. Druga vrlo važna građevina koja je podignuta bila je brana kod Novog Bečeja na Tisi za regulisanje vodostaja.

Sistem kanala “Ferenc čatorna”, koji je tokom narednog, XIX veka, iskopala Habsburška monarhija, pridružen je ovom vodotoku, uspešno isušivši okolne močvare. U tom periodu, pored kanala, sagrađeno je i 84 mosta, 62 za vozila, 19 za železnicu i tri pešačka mosta. Tada je već počela da se nazire mreža koja će biti dovršena u socijalističkoj Jugoslaviji. Tokom 1958–1976. sprovedena je gigantska kampanja rekonstrukcije i iskopavanja novih kanala u postojećem sistemu. Danas sistem održava državno preduzeće “Vojvodina vode”

Slobodan Bubnjević



Deponija na obali Dunava

Foto A. ANĐIĆ

Putovanje na kraj sliva

Na Dunavu se nalazi više milionskih gradova, raznovrsna industrija i mreža prokopanih kanala za navodnjavanje i plovidbu, što doprinosi zagađenju, iščezavanju vrsta i smanjenju vodnih resursa u celom slivu. Dodatni problem u slivu Dunava je pitanje podzemnih voda u pojedinim vodnim telima kako sa aspekta kvaliteta tako i sa aspekta količina. Međutim, poljoprivreda i industrija predstavljaju najveći pritisak na resurs Dunava

U slivu Dunava se nalazi čak 19 država, što ga čini administrativno najpodeljenijim slivom na svetu. Ovaj detalj je posebno doprineo da, u poslednja dva veka, ova reka počne trpeti pritisak kao retko koji drugi vodotok.

Drugo zajedničko istraživanje reke Dunava – JDS2, sprovedeno 2007. godine, pokazalo je da Dunav i dalje predstavlja raznovrsno stanište za biljni i životinjski svet, ali je otkriven čitav niz problema. Sliv Dunava i više od 300 njegovih pritoka koriste se za vodosnabdevanje, navodnjavanje, proizvodnju električne energije, ekosisteme kao i za druge namene. Na njemu se od 1972. godine nalazi najveća hidroelektrična

centrala u Evropi, Hidroelektrana Đerdap, a dunavska voda koristi se i za hlađenje u dve nuklearne elektrane: u nuklearnoj elektrani Kozloduj u Bugarskoj, i u Černavodi u Rumuniji.

Čelni ljudi Republičke direkcija za vode pri Ministarstvu poljoprivrede i Ministarstva životne sredine više puta su isticali da je za Srbiju veoma značajno rešavanje problema zaštite voda, a posebno Dunava. To se pre svega odnosi na rešenje pitanja ispuštanja neprečišćenih otpadnih voda naselja i industrije u Dunav i njegove pritoke. U Srbiji postoji samo dvadesetak postrojenja za prečišćavanje komunalnih otpadnih voda koji su u funkciji.

Dunavske crne tačke

Neki od najveći ekoloških problema Srbije vezani su za zagađenja na slivu Dunava, pre svega, zbog toga što se više od 90 odsto teritorije Srbije nalazi u dunavskom slivu. Jedna od tri crne tačke ekologije u Srbiji, uz Pančevo i Bor jeste Veliki bački kanal u zoni Kula–Vrbas–Crvenka. Pored zagađivača koji se nalaze na ovom kanalu, po svom negativnom doprinosu izdvajaju se i:

Hemijska industrija u Bariču

Rafinerija nafte Pančevo

Rafinerija nafte u Novom Sadu

Fabrika đubriva u Subotici

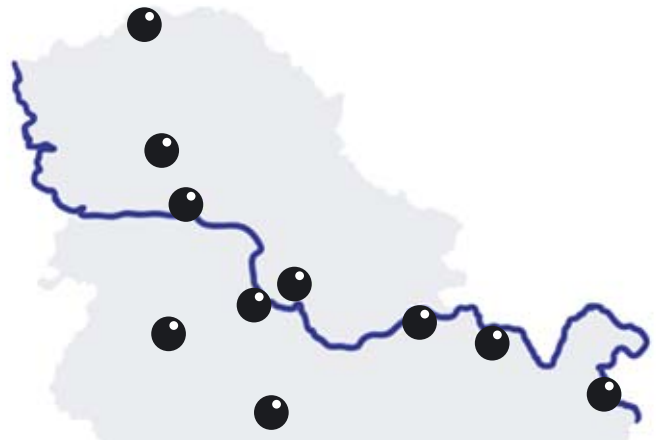
Deponija jalovine cinka u Šapcu

Skladište gipsa u Prahovu

Deponija u Vinči

Odlagalište pepela u Kostolcu

Otvoreni kopovi uglja Vreoci – Kolubara



Konvencija o zaštiti Dunava

Kako bi se zaštitile vode dunavskog sliva, 14 od 19 država su se udružile i pristupile Konvenciji o zaštiti reke Dunav, čime su se obavezale da kroz rad ICPDR i razne prateće mehanizme štite ovu reku i njene pritoke. Glavni ciljevi ove saradnje su da se za buduće generacije sačuvaju vodni resursi Dunava, da se voda vrati u stanje prirodne ravnoteže, da se smanje i ukinu rizici od otrovnih hemikalija, da rečni sistemi ozdrave i održivo se njima upravlja, kao i da se smanje štete koje nanose poplave.

Konvenciju o zaštiti reke Dunav je 29. juna 1994. godine potpisalo 11 država podunavskog regiona, ali su joj se u narednim godinama pridružile još tri zemlje, među kojima i Srbija. Pošto je potpisana u Sofiji, u Bugarskoj, ponekad se naziva i Sofijska konvencija.

Od 1998. godine, kad je Konvencija stupila na snagu, ona obezbeđuje zaštitu, unapređenje i racionalno korišćenje voda, preventivne mere za kontrolu rizika, kao i smanjenje zagađenja na toku Dunava.

Međunarodna komisija za zaštitu reke Dunav (*International Commission for Danube Protection – ICPDR*) osnovana je 1998. godine kao telo koje se stara o primeni Sofijske konvencije.

Danas se u ICPDR-u nalazi 14 zemalja potpisnica Konvencije. Na samom toku Dunava se nalazi deset država, ali se njegove pritoke prostiru na širem području, tako da u celom slivu ove reke ima 19 zemalja. Nacionalni koordinator svih aktivnosti vezanih za ICPDR i Konvenciju u Srbiji je Republička direkcija za vode pri Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.

Proslava Dana Dunava prvi put je organizovana 2004. godine, kako bi se obeležila desetogodišnjica donošenja Konvencije o saradnji na zaštiti i održivom korišćenju reke Dunav (*Danube River Protection Convention – DRPC*) za koju se kaže da je glavni pravni instrument kojim se štite Dunav i njegove pritoke.



Dunavski ekosistemi

Uprkos sveprisutnom ljudskom faktoru, biološka raznolikost u brojnim područjima Dunava je i dalje velika. Živi svet ove velike reke čini oko dve hiljade biljnih i oko pet hiljada životinjskih vrsta. Toliko raznolikim biljnim i životinjskim svetom Dunav se obogatio vijuganjem kroz nekoliko klimatskih zona i međusobno vrlo različitih područja. Očuvanju ovog bogatstva doprinela su i brojna ekološko zaštićena područja: Park prirode Gornji Dunav, prirodni rezervati Donaulajten i nacionalni park Dunav-Auen u Austriji, Nacionalni park Dunav-Ipel u Mađarskoj, Park prirode Kopački Rit u Hrvatskoj, posebni Prirodni rezervat Deliblatska peščara i Nacionalni park Đerdap u Srbiji i biosferni Rezervat delte Dunava. Parkovi Dunav-Auen, Kopački rit i delta Dunava su posebno zaštićena područja.

Drugi srpski ekološki problem sa Dunavom je rešavanje pitanja snabdevanja vodom. Ovaj problem je posebno prisutan u Vojvodini gde su podzemne vode osnovnog vodonosnog kompleksa ugrožene prekomernom eksploatacijom. Zato je Dunav ključni vodni resurs za deo Srbije u kome živi najveći deo stanovništva. Osnovna izvorišta vode za piće su takozvani akviferi su, koji se takođe koriste u industrijske svrhe. Pored akvifera u poroznim sredinama, na slivu Dunava postoje mnogi karstni akviferi koji su veoma osetljivi na zagađenje.

S. Bubnjević

S kraja na kraj kontinenta

Dunav je po broju turista koji po njemu krstare ubedljivo najpopularnija svetska reka, daleko ispred Nila i Jangcekjanga. Kada je 1992. godine za turističke brodove otvoren kanal Majna–Dunav, koji povezuje Dunav i sa Rajnom, postalo je moguće krstarenje od Amsterdama na Severnom moru do Sulina na Crnom moru

Dunav je vekovima bio jedna od najvažnijih evropskih trgovačkih i transportnih arterija. I danas je ova reka deo evropskog saobraćajnog Koridora 7, sastavni deo transevropskog plovidbenog sistema Rajna–Majna–Dunav, koji spaja zapad i istok Evrope, ali osim trgovine, Dunav je i jedna od najvažnijih evropskih turističkih destinacija.

Duž Dunava se može putovati automobilom, na nekim delovima i vozom, ali najvažniji oblici turizma na ovoj reci su nautički turizam i cikloturizam. Ponekad turisti koji plove brodom i oni koji putuju biciklom kombinuju ova dva prevoza – biciklisti određene delove puta prelaze brodom, biciklističke ture pri pristajanju su često deo ponude na krstarenjima.

NAUTIČKI TURIZAM: Dunav je po broju turista koji po njemu krstare ubedljivo najpopularnija svetska reka, daleko ispred Nila i Jangcekjanga. Kada je 1992. godine za turističke brodove otvoren kanal Majna–Dunav, koji povezuje Dunav i sa Rajnom, postalo je moguće krstarenje od Amsterdama na Severnom moru do Sulina na Crnom moru. Broj turističkih brodova na Dunavu i broj putnika koji oni prevoze konstantno raste iz godine u godinu. Na Dunavu je 1992. godine bilo svega 13 velikih brodova za krstarenje, kruzera, 2002. bilo ih je 60, 2009. godine već 115.

Gornji tok Dunava obuhvata Nemačku, Austriju, Slovačku i Mađarsku. U ovom delu je nautički turizam znatno razvijeniji od donjeg toka u kome su Hrvatska, Srbija, Rumunija, Bugarska, Moldavija i Ukrajina. To se jasno može videti iz podataka Dunavske turističke komisije i Ministarstva ekonomije i regionalnog razvoja Srbije, o broju turističkih brodova, i velikih kruzera i manjih brodova, koji su 2009. godine pristali u gradovima koji se nalaze na Dunavu i broju putnika na tim brodovima. Na primer, u Pasauu (Nemačka) je pristalo 1907 brodova (225.000 putnika), u Beču (Austrija) 1920 brodova (230.000 putnika), u Bratislavi (Slovačka) 1179 brodova sa 158.000 putnika, u Budimpešti (Mađarska) 1320 brodova sa 165.000 putnika. Istovremeno, u

Beogradu se zadržalo 411 brodova sa oko 50.000 putnika.

Teško je pobrojati sve ono što u gornjem toku Dunava privlači turiste, počev od kanjona kojim se ova reka probija kroz Alpe između Kelheima i Veltenburga u Nemačkoj. Dunav su u Austriji i Donau-Auen nacionalni park, i Dunavski kanal i ostrvo na Dunavu gde Bečlije uživaju u šetnji, sportu, kafeima, restoranima. U Bratislavi su to katedrale dvorci i zamkovi, u Budimpešti legendarni mostovi, obale reke nad koje se nadvija Budim, Margaretino ostrvo...



SRBIJA NA DUNAVU: Međutim, i zemlje u donjem toku reke, poput Srbije, imaju šta da ponude turistima koji stižu Dunavom. Na srpskom delu Dunava, koji je u našoj zemlji plovni celom dužinom, nalazi se velika dunavska atrakcija – Đerdapska klisura. Tu je i nacionalni park Fruška Gora, niz od sedam srednjovekovnih tvrđava, arheološki lokaliteti poput Lepenskog vira i Viminacijuma. Razlog što u Srbiju pristane znatno manje brodova nego u državama gornjeg toka Dunava je taj što za individualna plovila nema dovoljno kvalitetnih marina i privezišta. Problem je i nabavka goriva, servisi, nedostatak informacionih centara za navigaciju za one koji individualno plove ugostiteljski kapaciteti su nedovoljni. Plovilima je na raspolaganju 55 objekata za prihvat koja su u rangu uređenih privezišta, a kruceri mogu da pristanu u Apatinu, Novom Sadu, Beogradu, Kostolcu i Donjem Milanovcu. Marina u Apatinu je veoma moderna, sa plutajućim pontonima koji postoje još samo u Beču, ima benzinsku stanicu, centar za sportove na vodi, restoran, info centar, ali je i jedina takva marina na 588 plovnih kilometara u Srbiji. Zato oko 90 odsto turista dolazi na organizovanim krstarenjima, velikim putničkim brodovima. Inače, skoro trećina od ukupnog broja stranih turista koji posete Beograd dođe Dunavom.



Ulaganje u razvoj nautičkog turizma je deo turističke strategije Srbije. Očekuje se da se realizuje veliki potencijal koji ima Beograd i da se broj pristajanja veoma brzo popne do 800, kao i da porast pristajanja zabeleže Kostolac i Donji Milanovac. Očekuje se da će Donji Milanovac postati posebno atraktivan kada ponovo bude otvoreno arheološko nalazište Lepenski vir.

DUNAVOM NA DVA TOČKA: U većini zemalja zapadne Evrope cikloturizam je ozbiljan posao, koji raste godišnje po stopi od 20 do 25 odsto. Dvadeset miliona Nemaca danas koristi bicikl na turama od nekoliko dana, a dva i po miliona provodi odmor na biciklu, pri čemu potroše oko pet milijardi evra. Neki podaci kažu da cikloturista troši dnevno između 75 i 95 evra, daleko više od “klasičnog” turista koji putuje u aranžmanu. Neverovatno zvuči podatak da Švajcarska ostvaruje veće prihode od cikloturizma nego od skijanja. Dunavska biciklistička ruta, deo biciklističkog koridora Eurovelo 6, čiji jedan deo prolazi i kroz Srbiju, jedan je od najpopularnijih biciklističkih pravaca u Evropi.

Za privlačenje većeg broja cikloturista, neophodno je obezbediti neke uslove. To su pre svega siguran i miran put, dobra mapa i dobar sistem označavanja. Putnici na dva točka koji prate tok Dunava kroz Srbiju od 2007. godine koriste komplet karata pod nazivom *Dunavska biciklistička ruta*, sastavljen od osam odvojenih delova, koji detaljno prikazuju dunavski region od Budimpešte do Crnog mora. Na tim kartama su označena sva značajna mesta koja bi mogla biti od koristi onima koji putuju biciklom – sve bitne raskrsnice, servisi za bicikle, mesta za prenočište, restorani, mesta sa lepim pogledom. Karte sadrže glavne rute koje vode najlepšim i najmirnijim putevima uz obalu (bez obzira na to da li su asfaltirani ili ne), alternativne rute (detur), uvek po asfaltnim putevima, i preporučene lokalne vožnje koje vode kroz lepe pejzaže ili na zanimljiva mesta izvan same rute. Ruta u Srbiji je potpuno obeležena i saobraćajnim znacima.

Karte za deo Dunavske rute kroz Hrvatsku, Srbiju, Bugarsku i Rumuniju rezultat su međunarodnog projekta sprovedenog od strane Nemačke organizacije za tehničku saradnju (GTZ). Detaljan veb vodič se može videti na veb adresama www.Danube-info.org i www.ciklonaut.com. Ukupna dužina glavne rute kroz Srbiju je 665 kilometara, a za prelazak te rute prosečno je potrebno sedam do deset dana.

U Srbiju je prošle godine biciklom doputovalo 5722 posetioca, uglavnom iz Nemačke, Austrije, Holandije i Francuske. Na prvi pogled, deluje da to nije tako veliki broj, ali je broj cikloturista pre nego što je ruta detaljno obrađena bio zanemarljiv, a sada se povećava svake godine.

Cikloturizam donosi i druge koristi. Prošle godine je oko 3700 turista noćilo u privatnom smeštaju duž Dunava. Žitelji opština duž reke, naročito u Istočnoj Srbiji, edukovani su od strane GTZ-a i Ministarstva turizma kako da urade biznis plan, dočekaju goste, prošire kapacitete, naprave prodavnice suvenira. Sličan proces odvija se i u Bugarskoj i Rumuniji.

Momir Turudić

Rečni praznici

Donau, Dunaj, Duna, Dunai, Dunare, ili Dunav, tokom dugim 2783 km druga je po veličini evropska reka (posle Volge sa 3692 kilometra), ali je ipak nazivaju kraljicom evropskih reka. Od praistorije, preko rimske imperije kojoj je dugo bio severoistočna granica, na kojoj su Rimljani izgradili sistem utvrđenja, vojnih logora, bedema, osmatračnica i puteva, preko Austrougarske monarhije do današnjih dana, Dunav je, kao nijedna druga reka u Evropi i fizički i simbolički povezivao zemlje i narode u svom toku. Nije zato čudo da i danas države kroz koje Dunav prolazi imaju veliki broj zajedničkih manifestacija i projekata.



Dan Dunava

Dan Dunava je najveći svetski rečni festival. Zvanično se obeležava 29. juna, počev od 2004. godine, ali manifestacije koje ga prate traju po više dana. Ustanovljen je 2004. godine od strane Međunarodne komisije za zaštitu Dunava (International Commission for Danube Protection – ICPDR). Kampanja proslave Dana Dunava pokrenuta je sa ciljem zaštite jedne od najlepših evropskih reka i podizanja svesti o značaju Dunava za život i budućnost preko 80 miliona ljudi koji žive u njegovom slivu. Dan Dunava je deo saradnje podunavskih zemalja i proslavlja se u svih trinaest zemalja potpisnica Međunarodne konvencije o zaštiti Dunava. Broj organizacija koje zajedno rade na organizovanju svih događaja vezanih za ovaj dan raste svake godine, trenutno je uključeno preko 420 različitih organizacija. Dan Dunava prate mnogobrojne manifestacije, poput festivala na obalama reka, sportskih aktivnosti, edukativnih programa...

U nemačkom gradu Bincvangenu, u pokrajini Baden Vintenberg, ove godine su na Dan Dunava učionice premeštene

na Dunav, da bi deca učila o reci na licu mesta. U Beču je na Dunavu nekoliko dana bio usidren brod sa staklenim dnom, kroz koje je mogao da se posmatra životinjski svet u reci, logo Dana Dunava bio je izložen na 202 metra visokoj milenijumskoj kući. Grupa umetnika iz više zemalja je, u čast obeležavanja Dana Dunava, u sklopu umetničkog projekta veslala ove godine skoro 3000 kilometara u kanuima od izvora do ušća reke, stvarajući "Dunavski pergament", 35 metara dug svitak na kome su izražavali svoju povezanost sa Dunavom. Iz Mađarske je krenuo i 150 kilometara dug maraton čamcima na vesla kroz Mađarsku, Hrvatsku i Srbiju, čiji učesnici su tokom plovidbe obilazili močvare i šume duž Dunava.

Uz koncerte, prezentacije, izložbe, eko-kampove, u mnogim podunavskim zemljama se na Dan Dunava organizuje i čišćenje obala ove reke. U Srbiji je, pored brojnih drugih manifestacija, prošle godine na Dan Dunava čuvarska služba Nacionalnog parka Fruška gora od ribokradica zaplenila i uništila 1025 mreža. Inače, jedan od najvećih partnera lokalnim organizacijama u podunavskim zemljama u obeležavanju Dana Dunava je Koca-Kola sistem (Coca-Cola Hellenic i Coca-Cola company).

Dan bi obeležio početak plovne sezone, svake godine se poslednje nedelje u aprilu sa prekograničnim svečanostima obeležava Dan navigacije na Dunavu. U promovisanju ovog događaja učestvuju Dunavska turistička komisija i ICPDR (Međunarodna komisija za zaštitu Dunava).

Dunavski karneval

Dunavski karneval (Duna Karneval) se već 16 godina organizuje svakog juna u Budimpešti. Karneval traje deset dana, tokom kojih se održava veliki broj koncerata tradicionalne i moderne muzike, folklornih i baletskih predstava, performansa, izložbi. Učesnici dolaze iz Mađarske i drugih

Manifestacije u Podunavlju – Srbija

FEBRUAR – Kobasicijada u Bačkoj Palanci, Lovački bal u Bačkom Monoštoru.

MAJ – Sirijada u Titelu, festival kulena u Bačkom Petrovcu.

JUN – etno-festival i fijakerijada u Odžacima, karneval cveća u Beloj Crkvi, manifestacija Blago Dunava u Golupcu, koja ima za cilj da promoviše ruralni turizam, proizvode rečnog i nautičkog turizma, kućne radinosti i starih zanata.

JUL – Exit u Novom Sadu, Svadba nekad i sad u Kulpinu, Apatinske ribarske večeri, Kovinska rakijada.

AVGUST – Bački kotlić u Baču, Zlatna bučka Đerdapa (Tekijska bučka) u Tekiji, turistička i ribolovna manifestacija.

SEPTEMBAR – Karlovačka berba grožđa u Sremskim Karlovcima.



Foto MILAN MELKA

Projekat "Tvrđave na Dunavu"

U Srbiji na Dunavu postoji sedam tvrđava. Idući nizvodno, od Bačke ka Đerdapu, nižu se tvrđava Bač, Petrovaradinska tvrđava, Beogradska tvrđava, Smederevska tvrđava, tvrđava Golubac, Ram kod Velikog Gradišta i Fetislam kod Kladova. Projekat "Tvrđave na Dunavu", koji je pokrenulo Ministarstvo kulture Republike Srbije, deo je regionalnog programa Uneska *Kulturno nasleđe - most ka zajedničkoj budućnosti*, pokrenutog s ciljem jačanja regionalne saradnje u oblasti zaštite i promocije kulturnog nasleđa u Jugoistočnoj Evropi. U ovom Uneskovom programu Republika Srbija učestvuje od 2004. godine, zajedno sa sedam zemalja regiona - Albanijom, Bosnom i Hercegovinom, Bugarskom, Crnom Gorom, Hrvatskom, Makedonijom i Rumunijom. Cilj projekta "Tvrđave na Dunavu" jeste *razvoj puta kulture* koji bi trebalo da poveže u jednu celinu lokalne zajednice koje baštine reprezentativne tvrđave i utvrđene gradove na Dunavu, i tako pomogne da ovaj značajni potencijal bude stavljen u funkciju razvoja lokalnih sredina.

podunavskih zemalja, ali i iz mnogih drugih država iz celog sveta. Manifestacije se održavaju širom Budimpešte, a završni koncerti i predstave se najčešće organizuju na Margaretinom ostrvu na Dunavu. Izvođači se pridružuju i karnevalskoj povorci koja se, uz neprekidnu muziku i igranje, kreće ulicama Budimpešte.

Dunavski izazov

Dunavski izazov, obrazovni program kroz avanturističko putovanje brodom, pokrenut je 2007. godine za mlade starosti od 13 do 15 godina. Cilj programa je da kod mladih ljudi podigne svest o važnosti ekosistema Dunava i razvije odgovoran odnos prema vodenim resursima. Projekat partnerski organizuju austrijsko Ministarstvo za zaštitu životne sredine i Koca-Kola HBC Austrija. U okviru projekta, 22 tinejdžera iz Austrije i drugih podunavskih zemalja putuju brodom niz Dunav četiri dana, istražujući dunavska staništa i šireći svoja znanja o ovoj reci. Tokom putovanja, učesnici imaju različite vrste zadataka i izazova.

Sportske manifestacije

Međunarodna Dunavska regata je najveća i najduža (2080 kilometara) regata na svetu. Organizuje se već 55 godina, traje više od dva meseca i okuplja učesnike ne samo iz podunavskih zemalja, već iz celog sveta, među kojima su odrasli, deca i starije osobe. Kreće iz Nemačke, završava se na ušću Dunava u Crno more. Ove godine se regata završila u rumunskom selu Sveti Đorđe, na obali Crnog mora. Dozvoljeno je učešće kanuima, kajacima i čamcima bez motora, u veslanju se dnevno provodi od osam do deset sati, a učesnici često kampuju u nekim mestima duž Dunava. Regata prolazi kroz deset, a zaustavlja se i boravi u sedam država i staje u četiri glavna grada Evrope: Beču, Bratislavi, Budimpešti i

Beogradu. Na putu kroz Srbiju su ove godine učesnici regate proveli 16 dana, zaustavili se u 14 mesta i posetili 11 gradova ili opština. Najduža etapa regate (31 kilometar) nalazi se u Srbiji, od Smedereva do Velikog Gradišta.

Pored Dunavske regate, poslednjeg vikenda u julu, na delu Dunava od Tekije do Kusjaka, pored Kladova, održava se Đerdapska regata. Traje tri dana, a učestvuju plovila bez motora.

U Budimpešti se svakog juna organizuje Dunavski festival. Festival traje dva dana, na delu obale Dunava između Margaretinog mosta i Lančanog mosta. Na festivalu se odigravaju različiti sportski događaji - trke kajaka i kanua, veslačke trke, trke motornih čamaca, kao i defilei učesnika na njihovim plovilima. Zatvaranje festivala označavaju upaljene sveće koje plove niz Dunav i vatromet.

Dunavska kutija

The Green Danube Partnership Programm rezultat je ugovora potpisanog 2005. godine između Međunarodne komisije za zaštitu Dunava (ICPDR), Koca-Kole Helenik i kompanije Koca Kola. U razvoju programa su učestvovalе vlade podunavskih zemalja, nevladine organizacije, obrazovne institucije i različite lokalne organizacije.

The Green Danube Partnership je 2006. godine lansirao inicijativu nazvanu Dunavska kutija. Program je prvo realizovan u Austriji, gde je preko 100.000 dece školskog uzrasta učestvovalo u radionicama i projektima povezanim sa Dunavom. Predviđeno je da se program realizuje i u Rumuniji, Mađarskoj, Srbiji, Nemačkoj i Bugarskoj. Program uključuje i interaktivni komplet nastavnih sredstva za škole koji bi trebalo da učenike upozna sa geografijom, ekologijom, kulturom, zaštitom vodenih resursa Dunava. Ovaj interaktivni komplet na sedam različitih jezika trebalo bi da postane deo obrazovnog sistema u pomenutim zemljama.

M. Turudić

Organizacije koje se bave Dunavom

MEĐUNARODNA KOMISIJA ZA ZAŠTITU DUNAVA (The International Commission for the Protection of the Danube River – ICPDR) ima 14 članica (Nemačka, Austrija, Češka, Slovačka, Slovenija, Mađarska, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija, Bugarska, Rumunija, Moldavija, Crna Gora, Ukrajina). Osnovana je 1998. sa ciljem da promoviše i koordinira upravljanje vodenim resursima u cilju zaštite, poboljšanja i racionalnog korišćenja vode za dobrobit basena Dunava i ljudi koji u njemu žive.

www.icpdr.org

DUNAVSKA MEĐUNARODNA KOMISIJA (The Danube International Commission) osnovana je 1948. godine od strane sedam zemalja koje leže na Dunavu. Počeci ove komisije bili su još 1856. godine, kada je na Pariskoj konferenciji prvi put osnovano međunarodno telo za sigurnu navigaciju i plovidbu na Dunavu. Cilj joj je održavanje i poboljšavanje uslova navigacije na Dunavu, od izvora do ušća.

www.danubecommission.org

DUNAVSKA TURISTIČKA KOMISIJA (The Danube Tourist Commission) osnovana je 1970. još u vreme postojanja “gvozdene zavese”, prevazilažeći političke i ideološke razlike. DTK se prevashodno bavi razvojem turističke delatnosti u podunavskim zemljama. Komisija pomaže u pripremi i izdavanju publikacija, filmova, televizijskih programa, izdaje godišnje vodiče o krstarenjima, kulturnim i sportskim događajima na Dunavu i kanalu Majna–Dunav.

www.danube-river.org/

MEĐUNARODNI FORUM “DUNAV – REKA SARADNJE” je nevladina organizacija koja postoji skoro 20 godina, sa ciljem da poboljša i unapredi sve oblike regionalne saradnje u ekonomiji, ekologiji, kulturi u regionu Dunava, fokusirana naročito na saradnju zemalja u tranziciji.

www.danube-cooperation.com

RADNA ZAJEDNICA DUNAVSKOG REGIONA (Working Community of the Danube Region- *ARGE Donaulaender*) osnovana je u maju 1990. godine. Cilj joj je da podrži saradnju između svojih članica u cilju opšteg razvoja podunavskog regiona u interesu njegovih stanovnika, u skladu sa miroljubivom evropskom saradnjom.

www.argedonau.at

KOMITET ZA UPRAVLJANJE KORIDOROM 7 (*Corridor VII Steering Committee*) osnovan je u septembru 2001. Cilj ove organizacije je saradnja u razvoju infrastrukture na Koridoru 7, uključujući i infrastrukturu luka.

www.corridor7.org

NEMAČKA ORGANIZACIJA ZA TEHNIČKU SARADNJU (GTZ-Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH WBF- Programm für Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung in Serbien) ima za cilj ekonomski razvoj u regionu Dunava u zemljama Jugoistočne Evrope – Hrvatskoj, Srbiji, Rumuniji i Bugarskoj. Program promoviše turizam, investiranje i zaštitu sredine u ovim zemljama.

www.gtz.de, www.danube-info.org



Ovaj dodatak je napravljen uz podršku Evropske unije. Sadržaj ovog dokumenta je isključiva odgovornost nedeljnika “Vreme” i ni na koji način ne odražava stavove i mišljenje Evropske Unije. Projekat “Vrline života u porodici evropskih naroda” finansira Evropska unija kroz program *Medijski fond u okviru evropskih integracija*, kojim rukovodi Delegacija EU u Srbiji a realizuje *BBC World Service Trust*.

VREME

Copyright © NP Vreme, Beograd

Upotreba materijala iz ovog fajla u bilo koje svrhe osim za
ličnu arhivu dozvoljena je samo uz pisano odobrenje NP Vreme

PDF IZDANJE RAZVILI: Saša Marković i Ivan Hrašovec

OBRADA: Marjana Hrašovec