



Mnogo se priča, a malo radi. Ova konstatacija mogla bi da se primeni i kada je reč o nautičkom turizmu, u koji se toliko uzdamo, a reke su nam se uželete domaćih brodova i čamaca. Zašto je to tako? O tome i drugim temama vezanim za nautički turizam, razgovarali smo sa Miloradom Timčenkonom, članom Gradske uprave Pančevo, pri republičkom Sekretarijatu za ekonomski razvoj, zaduženim za poslove iz oblasti turizma i nautičkog turizmu, koji je i u Klasteru Istar 21 zadužen upravo za ova pitanja.

-Trenutak u kome se svi nalazimo je vrlo težak, kako za nautičku privredu tako i za nautički turizam u celini. Zakon koji smo u ovoj oblasti dobili 2009. godine, konkretno mislim na takse na plovila ili poreze, doveo je do masovnog „bega“ nautičara sa reka i frapantnog smanjenja broja registrovanih plovila. Prema nekim podacima kojima raspolažemo na teritoriji Kapetanije pristaništa Pančevo, od trenutka stupanja na snagu tog zakona o taksama, oko 90% nautičara odlučilo je da ne registruje svoja plovila zbog preskupih taksi. Mi smo svojevremeno kroz grupaciju, klaster NATUS, koji je funkcionisao do pretprešte godine, imali sa gospodinom Božidarom Đelićem razgovore na tu temu koji su urodili prlodom, pa su od tog nameta i taksi oslobođeni oni koji se profesionalno bave brodarstvom. Oni su izuzeti iz toga, jednom kasnijom uredbom. Ipak, posle toga smo tek shvatili da je visokim taksama obuhvaćena čak i grupa vlasnika čamaca sa najnižom kategorijom motora snage 4KS, koja je posle toga nadomestila izuzeće profesionalnog dela tog poreza. U svakom slučaju, kao pojava vrlo negativan ambijent za nautičare u smislu nekog daljeg razvoja nautičke priče. Došlo je i do pada vrednosti plovila. Prodaju se jaki čamci, vredna plovila, u bescenje, jer su za vlasnike dažbine postale preveliki trošak. U celoj priči su najbolje prošli vlasnici najluksuznijih jahti, jer u tom propisu nije određena kategorizacija u smislu određivanja vrednosti plovila u skladu sa propisanom dužinom, jačinom pogonske grupe i oblikom čamaca, kabinaša ili čamaca bez kabine, što bi bilo najpošteniji. U tom smislu biće sigurno razgovora na predstojećem Sajmu nautike.

-Nautička sezona je vremenski ograničena na 4 meseca u godini, ali, po nekim pokazateljima koje smo dobili metodologijom slučajnih uzoraka, na bazi izjava određenog broja nautičara, prosečan nautičar u Srbiji, ako izuzememo ribolovce, ljude sa Dunava, Save, Tise, Tamiša, koristi plovilo oko 15 dana. Imajući sve te podatke u vidu više je nego jasno da su nameti koje je propisala država mnogo opteretili korisnike i za posledicu smo dobili saznanje da nam je za 3 godine skoro 90% populacije ostalo sa neregistrovanim čamcima.

-Strani turisti zahvaljujući neusklađenosti naših zakonskih propisa u oblasti plovidbe Dunavom, na žalost, u većini slučajeva, posle obavljene revizije, carinskog pregleda, ne zadržavaju se ili se zadržavaju samo na strogo kontrolisanim punktovima, a to je, ako se kreće od Bezdana, Novi Sad, Beograd ili samo i isključivo tamo gde postoje carinski pristani. Grupacija NATUS je o toj problematici pokretala razgovore u Privrednoj komori Srbije i zalagala se da se naši propisi u svim oblastima koje se odnose na nautički turizam, usklade sa evropskim cariskim propisima. Nema razloga da postoji drugačiji tretman vlasnika luksuznih automobila i autobusa, koji na carinskim prelazima redovno uđu u našu zemlju i posle toga mogu da stanu gde žele, da se zadrže gde žele i mogu nešto i da potroše, a da to isto ne važi za nautičare. Na ovaj način mi sebe lišavamo vrlo moćne klijentele, finansijski moćne, koja ponekad poželi da provede danili dane

na nekom mestu uz reku, u nekoj čardi itd, ali zbog nekog ograničavajućeg faktora kao što su zakonski i carinski propisi oni su uskaćeni za takve doživljaje, a samim tim i mi za prihode.

-Kada neki nautičar sa inostranim plovilom, recimo, vidi lepu čardu u Banoštoru, ili u Begeču, on sa svojim plovilom može da stane samo u Novom Sadu, mislim da je i Apatin dobio status međunarodnog pristana, u Beogradu, Donjem Milanovcu. Mi u stvari, ni nemamo infrastrukturu da možemo da primimo kruzere i to je posebna priča. Nekada smo na Dunavu imali tzv. parobrodske stanice, od Apatina do Radojevca. Svojevremeno, u vreme parobroda, svako veće mesto na Dunavu imalo je mogućnost za opskrbljivanje brodova sa vodom, ugljem itd. Upravo zbog nepostojeće infrastrukture u koju se uopšte ili vrlo malo ulagalo, a potom i restriktivnih zakoda, sada imamo veoma lošu situaciju u nautičkom turizmu. Čak i ako promenimo zakone, nećemo ništa

moći da uradimo ukoliko se opet ne pobrinemo za vraćanje neophodne nautičke infrastrukture, u skladu naravno sa vremenom u kojem živimo, za prihvatanje izletničkih brodova pa i brodova više klase, kao što su pristani napravljeni u Apatinu na Dunavu, ili Kanjiži, koji može da primi solidnu klasu brodova i ima status međunarodnog pristana, na Tisi.

-Zahvaljujući projektu Klastera Istar 21 „Bogatstvo različitosti“, koji je okupio veliku grupu članova uz reke Dunav, Tisu i Begej, pa i kanal DTD, ponovo je otvorena priča o lokalnom nautičkom turizmu. Takva jedna vrsta ponude, mogla bi da bude hit za domaće, pa i inostrane turiste, recimo za vreme EXITA ili drugih višednevnih međunarodnih manifestacija, kojih ima svako veće mesto. Svake nedelje tokom letnje sezone moglo bi da se organizuju posete vrlo atraktivnim destinacijama, koje u svakom slučaju mogu pružiti doživljaj, bilo da je u pitanju gastronomski, vinski ili neki drugi tip izleta. Na žalost, projekat „Bogatstvo različitosti“ je, za sada, isključivo orijentisan na drumski transport, jer dotična mesta uz Dunav nemaju nikakvu infrastrukturnu opremljenost za prihvate izletničkih brodova niže klase - sa žaljenjem je zaključio Milorad Timčenko.