

УЛОГА ПАНЕВРОПСКИХ КОРИДОРА У ФОРМИРАЊУ ТУРИСТИЧКЕ ПОНУДЕ СРБИЈЕ

ИВАН РАТКАЈ¹, ЈЕЛЕНА ОБРЕНИЋ, АЉОША БУДОВИЋ*

**Универзитет у Београду – Географски факултет, Студентски трг 3/3, Београд, Србија*

Сажетак: Савремени политички и економски трендови намећу потребу ефикасног међурегионалног повезивања на подручју Европе, због чега је установљена мрежа Паневропских коридора. Циљ рада је да укаже на значај Паневропских коридора као неопходног, али не и довољног услова за формирање целокупне туристичке понуде Србије. Реч је о само једном елементу туристичке понуде који тек у синергији са осталим примарним и секундарним елементима и факторима даје пун ефекат у туристичком промету. Настојало се да се упоредним анализама испитају квалитативне могућности развоја туристичке понуде Србије дуж коридора. Закључак је изведен коришћењем појединих квантитативних показатеља.

Кључне речи: Паневропски коридори, туристичка понуда, Србија, перспективе.

Увод

Улога Паневропских коридора за формирање туристичке понуде Србије не може се посматрати једнодимензионално. Потребно је сагледати више аспеката - врсту туристичког промета, стање туристичке понуде Србије, сегменте потражње за туристичким вредностима наше земље и низ економских, политичких и друштвених процеса у Европи и свету. Важно је нагласити да је туризам комплексан феномен и да туристичко кретање представља субјективну категорију, па је и статистичка евиденција туриста отежана, а посебно проблематична на подручју Србије, те су неки подаци непознати или недоступни. Подаци на које смо се ослањали при оцени улоге коридора су: промет путника на граничним прелазима, промет путника на аеродромима и у лукама, структура иностраних туриста према земљи порекла, учешће појединих туристичких места у домаћем и иностраном туризму и др.

Географски и саобраћајни положај Србије указује на њено изразито транзитно обележје, али је због утицаја различитих фактора (политичких, економских, организационих и др.), значај положаја у домену транзитног туризма релативан. Највећи значај за интеграцију саобраћајне мреже Србије са европским саобраћајним системом имају коридор VII (пловни ток реке Дунав) и недовршени коридор X (Салцбург – Љубљана – Загреб – Београд – Ниш – Скопље – Велес – Солун) са гранама X-б (Будимпешта - Нови Сад - Београд) и X-ц (Ниш - Софија). Мрежа Паневропских коридора производи одређене позитивне импулсе за развој туризма у

¹ e-mail: ivan@gef.bg.ac.rs

Рад представља резултате истраживања пројекта 176017, који финансира Министарство просвете и науке Републике Србије.

Србији, посебно у градским центрима, лоцираним на коридорима (Суботица, Нови Сад, Београд и Ниш), који имају удео од 65% у укупном броју ноћења страних туриста, док је њихово учешће у укупном туристичком капацитету (израженом кроз број лежајева) Србије свега 17% (Јовичић, 2009). Потенцијал коридора X још увек није адекватно искоришћен, а разлози су бројни: недовршен аутопут, низак технички стандард, слаб капацитет постојећих аутопутева, непостојање обилазница око градских агломерација, недовољни капацитети граничних прелаза, застареле железничке мреже са бројним геометријским и техничким ограничењима (Грчић и Раткај, 2003). Интересантна је улога коридора VII, као јединог речног пута међу Паневропским коридорима. Немачка, Аустрија и Мађарска су афирмисале и развиле понуду у оквиру крстарења Дунавом, што даје подстицај за Србију да се прикључи и започне сарадњу, на том подручју, са Подунавским земљама. За сада је понуда неорганизована, неосмишљена и неприлагођена путницима на крстарењу, а путнички промет на сектору Дунава кроз Србију се не евидентира.

С обзиром на садашње стање туристичке понуде и низ других чинилаца који је тренутно опредељују (релативна изолованост из европских и светских туристичких токова, неуређени и запуштени туристички локалитети, заостала и руинирана смештајна база, итд.), али и узимајући у обзир трендове на савременом туристичком тржишту, који су у позитивној корелацији са потенцијалном туристичком афирмацијом Србије, мрежа Паневропских коридора је значајан, али никако једини и пресудан фактор за развој туристичке понуде, те би било несмотрено прецењивати њихову улогу у формирању исте на подручју Србије.

Комплексност фактора туристичке понуде и улога саобраћајне доступности

Научни приступ комплексном феномену какав је туризам, отежан је чињеницом да туризам чини низ испреплетаних појава и односа. У складу с тим, саобраћајна доступност, у овој анализи посматрана кроз степен развијености саобраћајне инфраструктуре, може се одредити као фактор који условљава развој туристичке понуде, али и развијеност туристичке понуде утиче на стање саобраћајне повезаности и доступности неког подручја.

Мотивски потенцијал пружа основу за развој туризма и саобраћајне инфраструктуре неке просторне целине, али се дешава и да неатрактивна област постане предмет туристичких посета, захваљујући њеном повољном саобраћајном положају и адекватној саобраћајној инфраструктурној опремљености. Такав туристички развој није инициран само повољним саобраћајним положајем, већ и *свеукупном економском развијеношћу* датог простора, па су и улагања у саобраћајну инфраструктуру зависна од степена привредне развијености. На пример, Јужна Америка поседује добар мотивски потенцијал, али изолованост овог региона од светских привредних токова и економска неразвијеност коче развој туризма. У државама у којима је пољопривреда доминантна делатност и које још нису достигле степен терцијарних и кварталних друштава, развој туризма и туристичке понуде нема положај приоритетне активности. С друге стране, поставља се питање економске оправданости улагања материјалних средстава у развој саобраћајне инфраструктуре и туристичке понуде, уколико за одређеним простором и мотивским вредностима не постоји адекватна потражња на туристичком тржишту. Јасно је у којој мери је атрактивност подручја битна, али је то релативна и променљива категорија, а саобраћајна доступност само један од фактора туристичког промета.

Азурна обала се, током 19. века, првенствено развијала као међународна дестинација зимског туризма. Након Другог светског рата, Азурна обала се

превасходно развија као дестинација купалишног туризма, што је последица промена у *структури туристичке потражње*.

У којој мери *природне катастрофе* паралишу развој туризма и туристичке понуде, значајно говори пример Малдивских острва. После разорног цунамија изазваног земљотресом у децембру 2004. године, плаже су уништене, хотели разрушени, настрадао је велики број туриста, а промет је наредне године опао за 35,9% (Ministry of Tourism and Civil Aviation, 2007).

Велики утицај на развој туристичке понуде имају и *политичке прилике*, како у рецептивним, тако и у емитивним земљама. Политички немири и ратни сукоби изазивају несигурност код потенцијалних туриста од којих се очекује да ће посетити неку дестинацију, а у самој дестинацији заустављају привредне токове, па тиме и развој туризма и туристичке инфраструктуре и понуде. Терористички напади који су почетком новог миленијума задесили САД, Шпанију, Велику Британију и друге саобраћајно и туристички развијене земље, битно су утицали на обим туристичких посета. Туристички промет у САД, после бомбашких напада на Њујорк и Вашингтон септембра 2001. године, доживео је осетан пад – број иностраних туристичких посета је смањен за више од 5 милиона, а висина прихода за 10 милијарди долара 2002. године у односу на 2001 (World Tourism Organization, 2002).

Када се говори о политичким факторима, потребно је споменути утицај *политичких групација и блоковских подела* на туристички промет. У периоду до 1990. године, већину иностраних туриста који су посећивали Бугарску, као балканску земљу са повољним природним и културним мотивским потенцијалом за развој туризма, чинили су житељи тадашњих социјалистичких земаља – чланица Варшавског пакта (у 1979. години, од 5,1 милион иностраних туриста, 52% су чинили туристи из тадашњег СССР-а, Источне Немачке, Чехословачке, Пољске и СФРЈ) (Јовичић, 2005).

Посебан значај за развој туристичке понуде има *квалитет кадрова* ангажованих у туризму. Лица запослена у туризму могу значајно да усмеравају развој туристичке понуде и да обликују њене садржаје. То подразумева креативност и способност кадрова да организују додатне активности (излете, манифестације, ревије, изложбе, фестивале, културно-забавне програме, спортска такмичења и др.), којима би обогатили туристичку понуду.

У савременом друштву, уз широку заступљеност (и даљу брзу експанзију) ваздушног саобраћаја и организовање приступачних чартер-летова, ниједна дестинација се не може сматрати недоступном. Наравно да земље са добром саобраћајном доступношћу имају почетни, али ипак недовољан предуслов за развој туристичке понуде с обзиром на читав сплет других фактора, који само потврђују изнету тврдњу да саобраћајна доступност није фактор који самостално делује на формирање и развој туристичке понуде.

Просторна диференцијација и туристички значај Паневропских коридора

Мрежа Паневропских коридора је пројекат Европске уније, којим се дефинишу приоритети даљег развоја саобраћајне инфраструктуре, са циљем успостављања слободнијег кретања људи, робе, капитала и информација између европских земаља, односно превазилажења подела насталих током „Хладног рата“. Правци коридора су дефинисани на Другој Паневропској саобраћајној конференцији на Криту, када је утврђено девет коридора, да би на Конференцији европских министара саобраћаја у Хелсинкију био додат и коридор X. Од укупно десет коридора, кроз регион Југоисточне Европе пролази 6 (коридори IV, V, VII, VIII, IX и X), а кроз нашу земљу два (коридори VII и X) (Грчић и Раткај, 2003).

Од свих коридора најмањи значај за развој туристичке понуде Србије имају они који не пролазе кроз регион Југоисточне Европе (коридори I, II, III и VI). Они, надовезујући се на остале путне правце, омогућавају везу наше земље са Северном и Источном Европом, али немају непосредно учешће у формирању туристичке понуде наше земље. Нешто већи значај имају коридори који се укрштају и спајају са коридорима VII и X (коридор IV, V, VIII и IX). Наравно, највећи значај за развој туристичке понуде на територији Србије имају коридори VII и X, представљајући једини речни коридор и ефикасну евроазијску мултимодалну везу.

Просторни размештај емитивних и рецептивних туристичких центара, детерминишу обим и правце туристичких кретања. У Европи преовлађују туристичка кретања из њених северних и северозападних ка јужним деловима (Централни и Западно-европски туристички правац). У последње време се афирмише и Југоисточни туристички правац – од Средње Европе ка југоистоку континента. Он се грана на неколико праваца: а) ка обали Јадранског мора; б) долином Мораве и Нишаве ка Бугарској; в) долином Мораве и Вардара ка Грчкој, и даље према Турској (Јовичић, 2009). Мрежу Паневропских коридора потребно је посматрати кроз призму наведених туристичких праваца. Међу коридорима који пролазе кроз регион Југоисточне Европе, претежно југоисточни правац пружања немају коридори V, VIII и IX, док се коридори IV, VII и X протежу правцем северозапад-југоисток. Битно је напоменути да коридори V и VIII омогућавају везу са Јадранским морем, пратећи делимично путеве у оквиру Југоисточног туристичког правца. Коридор IX, пружа се правцем север-југ, те нема значаја за ова туристичка кретања. Од свих коридора, у овом случају, највећи значај има коридор X, јер се поклапа са горе поменути туристичким правцем.

Конкурентом коридора X се сматра коридор IV, јер је на релацији Будимпешта - Солун готово паралелан са њим. Румунија настоји да истакне предности свог саобраћајно - географског положаја и да афирмише трасу коридора IV. Иницијална предност дата коридору IV у односу на коридор X, била је последица изолације Србије током последње деценије 20. века. Међутим, коридор IV је дужи од коридора X, слабије је инфраструктурно опремљен и потребно је да савлада велике висинске разлике. Коридор X је јединствени коридор који најефикасније повезује Европску унију са Југоисточном Европом и представља традиционалну евроазијску везу (Грчић и Раткај, 2003).

Стање туристичке понуде Србије на Коридору VII

Коридор VII је једини Паневропски коридор који у основи има речни ток, а кроз нашу земљу протиче дужином од 588 km и плован је на целом сектору (Јовичић, 2009). Дунав представља најпопуларнију дестинацију „cruising” туризма на рекама у свету са 392.766 путника у 2003. години (следе Нил са 266.978 и Јангце са 151.459 путника) (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Табела 1. Туристички аранжмани „cruising” туризма на Дунаву, 2010. године

Држава	Број компанија	Аранжмана који не подразумевају крстарење кроз Србију			Аранжмана који укључују крстарења кроз Србију		
		Бр.	Прос. дужина трајања (дани)	Прос. цена (€)	Бр.	Прос. дужина трајања (дани)	Прос. цена (€)
Немачка	8	49	6,9	848	30	14,7	1895
Аустрија	1	34	8,7	1220	2	15	2097
Швајцарска	3	17	9,3	1298	4	16,5	3563

Извор: Danube Tourist Commission, 2010

Туристи највише крстаре Дунавом у Немачкој, Аустрији, Словачкој и Мађарској (до Будимпеште), због изграђености инфраструктуре, квалитетнијих смештајних капацитета, туристичких вредности и карактеристика туристичких аранжмана. Аранжмане припремају компаније из Немачке, Аустрије и Швајцарске (укупно 136 аранжмана) које због близине емитивних тржишта за полазне тачке путовања бирају луке из својих земаља и Будимпеште. Ова путовања не представљају „примарни одмор“ за већину клијената, због чега су релативно краћег трајања (7-8 дана) и нижих цена. То није случај са аранжманима у чији итинерер су укључене луке у Београду и Новом Саду, јер је за посету ових дестинација потребно одвојити више времена. Србија је укључена у свега 36 аранжмана ових агенција. Разлог томе не лежи само у удаљености туристичких тржишта, већ и у неизграђености марина (туристи немају приступ бројним дестинацијама) и „уским грлима“ на потезу од Апатина до Новог Сада и у Ђердапској клисури. Због ових недостатака, али и неорганизоване понуде и одсуства домаћих туристичких компанија које би пословале у овом туристичком сегменту (Немачка има 24 компаније, а Србија свега 5), луку Београд је током 2009. године посетило свега 54.000 туриста, док је Беч прихватио чак 225.000 посетилаца који путују преко аранжмана „cruising“ компанија (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Дунав има велику улогу у формирању туристичке понуде, као туристички мотив и као саобраћајни правац, али економска неразвијеност и неодржавање постојећих капацитета утичу на мали обим туристичког промета кроз нашу земљу. Бројни локалитети су запуштени и руинирани и за њих не постоје адекватна пристаништа. Промет путника који плове Дунавом кроз нашу земљу је малог обима и не евидентира се на одговарајући начин. Углавном су то туристи „трећег доба“, који су већ били на неким крстарењима, па су се одлучили да путују и Дунавом. Туристичка места на Дунаву, изузев Београда и Новог Сада, немају користи од наутичког туризма јер их путнички бродови не посећују (Драгин, Живковић и Ђурђев, 2009).

Приобаље Дунава одликује богатство природних вредности (резервати, плаже, северна подгорина Фрушке горе са националним парком и манастирима и др.). Као посебна туристичка вредност и приоритет развоја туризма Србије издваја се Ђердапска клисура (ендемичне врсте, национални парк, пејзажни мотиви, културно-историјско наслеђе и др.). Археолошки локалитети (Лепенски вир, Винча, Старчево, Виминацијум, Трајанова табла, остаци Понта) сведоче о насељености овог простора у далекој прошлости. Посебну вредност на обалама Дунава имају тврђаве, градови-утврђења на римској, касније аустро-угарској граници, чије су прве темеље поставили Римљани, а затим их дозифивали Турци, Аустријанци и Немци. Из нешто каснијег периода потичу дворци и раскошна здања. Будући да Дунав протиче кроз Војводину, изразито мултиетничку област наше земље, туристи би се могли упознати са интересантним обичајима, јелима, ношњом, манифестацијама и узети учешће у неким од њих, што би знатно обогатило њихово крстарење Дунавом.

Стање туристичке понуде Србије на коридору X

Коридор X, представљајући главну саобраћајну артерију наше земље и најзначајнију евроазијску везу, пресеца територију Србије правцем северозапад-југоисток. Повезује осам земаља дужином од 2.360 km од чега 835 km пролази кроз нашу земљу. Трасу Коридора X чини друмска и железничка комуникација, а важно место би требало да заузме аеродром у Београду као аеродром од међународног значаја. На територији Аустрије, Мађарске, Хрватске и Грчке деонице овог коридора су усаглашене са западноевропским стандардима (Грчић и Раткај, 2003).

Услед дугогодишњег неулагања у одржавање и реконструкцију путева, тренутно стање наше друмске мреже није задовољавајуће. Од 835 km, колика је дужина коридора кроз Србију, аутопутеви су на дужини од 387 km, а полуаутопутеви на дужини од 115 km. На Коридору X је потребно да се заврше деонице од Ниша до Димитровграда дужине 83 km, укључујући обилазницу око Димитровграда, затим Грабовница-Прешево дужине 96,1 km, а урађен је део обилазнице око Београда. Преобимне граничне формалности, релативно низак квалитет саобраћајне инфраструктуре, бројна „уска грла” и ризична места на којима се бележи висока стопа саобраћајних несрећа, неки су од разлога због којих путници избегавају да путују преко територије наше земље.

Железничка компонента Коридора X само у Словенији и Хрватској делимично задовољава савремене стандарде, које морају испуњавати правци тог ранга, док у осталим земљама кроз које овај коридор пролази тек започињу радови на модернизацији железничке мреже. Железничка мрежа Србије дуго је била без инвестиција, што је довело до њене опште застарелости. Пруге са два колосека налазе се само од Београда до Товарника (граничног прелаза са Хрватском) и од Велике Плане до Ниша, изузимајући деоницу у Сталаћкој клисури (од Сталаћа до Житковца). Остале пруге су са једним колосеком. Деоница пруге Ниш - Димитровград још увек није електрификована (Вемић, 2004).

Изнети подаци јасно говоре у којој мери балканске земље заостају за европским стандардима. Последњих година се ситуација поправља, али велики проблем и даље у Србији представља неадекватно одржавање *наслеђених туристичких и угоститељских капацитета*. Са садашњих око 87.000 лежајева у претежно застарелим објектима, међу којима доминирају објекти са две или три звезде, наша земља није у стању да се избори за позицију на туристичком тржишту уопште, па ни у сегменту транзитног туризма који се може развијати у гравитационој зони коридора X. Просечан хотел у Србији има 105 соба, стар је 42 године, задњи пут је обновљен пре 13 година и остварује приходе од 8.000 евра по соби, док је на међународном нивоу тај стандард око 3 пута већи (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Мотивска основа за формирање туристичке понуде дуж Коридора X је веома разноврсна. Идући од севера према југу, сусрећу се различити типови простора у погледу рељефних, хидрографских, климатских и биогеографских особености, становништва и њихових етно-културних специфичности. На сектору коридора који пролази кроз Војводину могу се упознати непрегледне равнице прошаране житним пољима, мочварама, мирним речним токовима, галеријским шумама, природним резерватима. Етнографска разноликост пружа могућности за диверзификацију туристичке понуде засноване на сеоском туризму, гастрономским специјалитетима, музејима, традиционалним манифестацијама. На другој страни су градови који чувају барокне грађевине, обogaћени елементима савремене архитектуре. Нарочито се издваја Фрушка гора, планина и национални парк, надалеко чувено виноградско подручје и, због бројних манастира, позната као „српска Света гора”. Београд је најзначајнији туристички центар Србије, главна дестинација градског туризма и један од приоритета будућег туристичког развоја, који уједно одликује и најбоља саобраћајна и туристичка инфраструктурна опремљеност. Преостали део коридора пружа се долином Јужне и Велике Мораве и Нишаве. На овом сектору смењују се планински пејзажи, живописне клисуре, градови у оријенталном духу смештени у котлинским проширењима, са бројним археолошким налазиштима и средњевековним манастирима.

Табела 2. Туристички промет у неким чвориштима на Коридору X (2007)

Град на Коридору X	Број туриста	Број туристичких ноћења	Коридори који пролазе кроз чвориште
Београд	722.573	1.351.143	Коридори VII и X
Нови Сад	94.934	179.7119	Коридори VII и X
Ниш	57.373	76.806	Коридори VII и X
Будимпешта	2.512.529	6.160.708	Коридори IV, V, VII и X
Загреб	665.398	1.133.172	Коридори V и X
Љубљана	372.200	707.300	Коридори V и X
Скопље	119.634	214.988	Коридори VIII и X

Извори: Републички завод за статистику, 2009а; Statistični urad Republike Slovenije, 2009; Budapest tourism office, 2007; Државен завод за статистика на Република Македонија, 2011; Ministarstvo turizma RH, 2008

Будимпешта је по броју остварених туристичких долазака и ноћења далеко испред осталих градова. Број туристичких ноћења који се остварује у овом граду је око три пута већи од броја туристичких ноћења која се остварују у Београду, Новом Саду и Нишу заједно, као највећим градовима у Србији на коридору. Будимпешта је, истовремено, главно чвориште мреже Паневропских коридора, где се укрштају четири коридора. То иде у прилог ставу да су Паневропски коридори значајни за развој туристичке понуде земље кроз коју пролазе. Остали градови (приказани у таб. 2) су чворишта по два саобраћајна коридора, али међу њима постоје разлике које говоре да промет туриста није дефинисан само постојањем коридора, већ и низом других значајних чинилаца, као што су величина града, туристичка понуда, близина туристичке тражње итд. Управо из тих разлога Београд, као главни град, бележи већи промет од Новог Сада и Ниша.

Табела 3. Промет путника на граничним прелизима Србије на Коридору X (2007)

Гранични прелаз	Улаз	Излаз	%	
			Улаз	Излаз
Батровци	3.304.525	3.137.463	18,4	17,9
Хоргош	2.725.626	2.622.326	15,1	14,9
Градина	1.548.501	1.636.895	8,6	9,3
Прешево	1.722.596	1.660.968	9,6	9,4
Укупно на ова 4 прелаза	9.301.248	9.057.652	51,7	51,5
Укупно на свим граничним прелизима у Србији	17.981.068	17.568.147	100	100

Извор: Републички завод за статистику, 2009б.

Половина од укупног промета путничких возила на границама наше земље реализује се на четири гранична прелаза на Коридору X, што показује да је овај правац најпрометнији у нашој земљи када је реч о међународном саобраћају који се одвија преко територије Србије. То пружа изврсне могућности да се на том правцу развија и афирмише туристичка понуда прилагођена туристима. Највећи број путника који се евидентирају на границама у Србији долази из бивших Југословенских република. Нарочито би било важно истражити структурне особине путника на поменути четири гранична прелаза, што би било у функцији упознавања карактеристика потенцијалне туристичке тражње на Коридору X. На то треба обратити пажњу приликом креирања туристичке понуде, али и изнаћи нове могућности како би се туристичко тржиште Србије проширило и привукли туристи из других региона.

Пошто је саобраћај уз пољопривреду и туризам сврстан у приоритетне делатности у Србији, јасно је какву ће улогу за свеукупан економски развој имати модернизација инфраструктуре на овом коридору. То ће повећати саобраћајне токове, стопу безбедности у саобраћају и омогућити краће и јефтине путовање, а

истовремено дати почетни импулс за обнову и ширење наслеђене материјалне туристичке базе.

Перспективе развоја туристичке понуде Србије на коридорима VII и X

На основу извршене анализе конкурентности, кретања на глобалном туристичком тржишту и ресурсне основе Србије утврђено је да су за Србију посебно интересантни следећи туристички производи: градски одмор, кружна путовања, пословни туризам + MICE (Meetings, Incentive, Conferencing, Exhibitions), здравствени туризам, планине и језера, наутика, догађаји, рурални туризам и специјални интереси који би се с обзром на концентрацију различитих типова ресурса развијали у 4 кластера: Војводина, Београд, Западна и Источна Србија (Стратегија туризма Републике Србије, 2005.).

Табела 4. Портфолио производа за туризам Србије и процена њиховог тржишног потенцијала

Туристички производ	Туристички кластер	Данашња позиција (процена ноћења)	Процена тржишног потенцијала 2015. (ноћења)	Удео у укупном бр. ноћења (%)	
				2005.	2015.
Градски одмор („City breaks“)	Београд, Нови Сад	200.000	1.500.000	3	10
Кружне туре („Touring“)	Београд, Војводина	66.430	1.000.000.	1	6,6
Пословни туризам + MICE	Београд, Нови Сад	1.195.740	3.000.000	18	20
Здравствени туризам (Spa&wellness)	Југозападна Србија	2.125.760	2.500.000	32	16,6
Планине и језера	Све осим Београда	1.954.908	3.050.000	29,4	20,3
Наутика	Војводина, Београд	26.572	450.000	0,4	3
Догађаји („Events“)	Сви кластери	465.010	1.500.000	7	10
Специјални интереси	Сви кластери	200.000	1.000.000	3	6,6
Рурални туризам	Сви осим Београда	408.580	1.000.000	6,2	6,6
УКУПНО		6.643.000	15.000.000	100	100

Извор: Министарство туризма, трговине и услуга, 2005

У досадашњем туристичком промету најзначајнији резултати су бележени у сегменту планинског, језерског и бањског туризма. Планински центри и бањска места заједно апсорбују више од 60% туристичких ноћења, што указује на слабију заступљеност и тренутну неискоришћеност туристичке понуде на коридорима. Стратегијом развоја туризма Србије из 2005. године предвиђа се много дужи боравак за врсте туризма које се могу развијати на бази потенцијала у гравитационим зонама коридора. У односу на садашње стање, очекује се 20 пута већи промет у наутичком туризму, за 15 пута већи број ноћења у кружним путовањима, око 1.300.000 ноћења више у градским центрима (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Да би Србија могла валоризовати мотивске потенцијале, односно позиционирати се на туристичком тржишту, потребно је реализовати предвиђене пројекте изградње и ревитализације саобраћајне инфраструктуре на коридорима према европским препорукама. На коридору VII, потребно је обновити флоту, модернизовати пловила, опремити луке, уредити обале и акваторије и предузети одређене мере ради безбедности пловидбе, еколошке заштите, пловних путева и др. (Вемић, 2004). У домену железничког саобраћаја планира се обнова возног парка,

реконструкција и изградња другог колосека пруге Суботице–Београд (брзине до 160 km/h), реконструкција двоколосечне пруге Шид–Београд (брзине до 160 km/h), реконструкција и изградња другог колосека пруге Београд–Ниш (брзине 120-160 km/h), реконструкција пруге Ниш-македонска граница (брзине 70-120 km/h), ремонт, реконструкција и електрификација пруге Ниш-Пирот (Стојановић и Тодоровић, 2004). Завршетак изградње аутопутева на коридору X, што тренутно представља највећи инфраструктурни пројекат у Србији, подразумева задовољавајућу сигнализацију, адекватан распоред паркинг простора, постављање телефонских линија, интернет постаја и сервисних станица на прихватљивим растојањима. Неопходно је оспособљавање регионалних аеродрома у близини коридора (у Новом Саду и Нишу), за обављање туристичког промета.

Намеће се потреба за приступањем одређеним европским и међународним институцијама и иницијативама, које су окренуте пројектима развоја инфраструктуре. За Србију су битни пројекти кооперације на Дунаву, као што су ARGE DONAU и „IRON GATE” – „Културне стазе у Подунављу” у зони Ђердапа између Кладова, Турн Северина и Видина (Грчић и Раткај, 2003).

Табела 5. Дистрибуција смештајних капацитета, доласка и ноћења по туристичким кластерима Србије

Туристички кластер	Смештајни капацитети (000)		Доласци (000)		Ноћења (000)	
	2003.	2015.	2004.	2015.	2004.	2015.
Војводина	7,8	31,5	245	917	686,2	3.209,5
Београд	30,4	35,2	1.027,3	2.635,6	2.460,7	3.953,5
Југозападна Србија	33,9	56,2	540,1	1.345,5	2.703,6	5.382
Југоисточна Србија	13,4	27	185	606,1	835,3	2.455
Укупно	85,8	150	1.997,4	5.504,3	6.685,8	15.000

Извор: Ministarstvo turizma, trgovine i usluga, 2005

Успешна реализација предвиђених пројеката подразумева ревитализацију и изградњу смештајне базе и у регионима кроз које су трасирани коридори. Стратегијом развоја туризма Србије из 2005. године предвиђено је повећавање смештајних капацитета са 85.814 лежајева (2003) на 150.000 до 2015. године. У наредном периоду тежиће се равномернијој дистрибуцији смештајних капацитета по туристичким кластерима. То подразумева знатно повећање учешћа смештајних капацитета Војводине (са 9,2% на 21%) и већи број лежајева у Југоисточној Србији (са 13.485 на 27.000 лежајева), док ће процентуални удео броја лежајева Београдске регије опасти са 35,5% на 23,5%, јер материјална основа задовољава тренутне потребе и неће захтевати веће ангажовање за планирани период (Стратегија туризма Републике Србије, 2005). То уједно значи проширење капацитета у зонама Коридора VII и X.

Закључак

Адекватно позиционирање Србије на туристичком тржишту предодређено је доношењем и доследним спровођењем одговарајуће законске регулативе у туризму. Неопходно је константно улагати у обуку и оспособљавање кадрова који ће бити спремни да одговоре на захтеве тржишта креирањем привлачних типова понуде. Развој туристичке понуде у Србији се мора планирати и организационо објединити на свим нивоима (националном, регионалном и локалном). При томе је значај промотивних активности неоспоран.

У мрежи Паневропских коридора, Србија има врло повољан положај. Постоје разлози за оптимизам, али је и много ствари на којима треба поради да би Србија

афирмисала туристичке вредности дуж својих коридора. Неопходна је модернизација комплетног саобраћајног система и развој регионалних и локалних саобраћајница, што ће дати импулс за туристичку афирмацију природних и културних мотива. Паневропски коридори би требало да одиграју велику улогу у томе, али само уколико се активирамо и на другим пољима, јер и до сада се велики број путника кретао коридором X, а ту чињеницу нисмо оптимално искористили за развој туристичке понуде. То значи да је могућност коју пружа мрежа Паневропских коридора само један од предуслова за адекватно коришћење туристичких вредности Србије.

Литература

- Вемић, М. (2005). Просторна дефиниција Дунавско-моравског коридора. *Гласник Српског географског друштва*, 85 (1), 175-185.
- Вемић, М. (2004). Оцена израђености саобраћајне мреже Дунавско-моравског коридора. *Гласник Српског географског друштва*, 84 (2), 135-146.
- Драгин, С. А., Живковић, Б. М. и Ђурђевић, С. Б. (2009). Доживљаји Србије: Туристи међународних крстарења коридором 7. *Гласник Српског географског друштва*, 89 (2), 135-147.
- Државен завод за статистику на Република Македонија. (2011). Туризам во Република Македонија, 2006-2010. Скопје: Државен завод за статистику на Република Македонија. (<http://www.stat.gov.mk/publikacii/8.4.11.01.pdf>, јул 2011)
- Грчић, М. и Раткај, И. (2003). Еврорегиони и Еврокоридори као фактори интеграције земаља Југоисточне Европе са Европском унијом. *Гласник Српског географског друштва*, 51, стр. 1-22.
- Јовичић, Д. (2009). *Туристичка географија Србије*. Београд: Географски факултет.
- Јовичић, Д. и Ивановић, В. (2008). *Туристичке регије света*. Београд: Тон ПЛУС.
- Републички завод за статистику. (2008). *Статистички годишњак Србије 2008*. Београд: Републички завод за статистику.
- Републички завод за статистику. (2009а). *Општине у Србији 2008*. Београд: Републички завод за статистику.
- Републички завод за статистику. (2009б). *Саобраћај, складиштење и везе 2007*, *Билтен 498*. Београд: Републички завод за статистику
- Републички завод за статистику. (2010). *Саобраћај, складиштење и везе 2008*, *Билтен 515*. Београд: Републички завод за статистику.
- Станковић, М. С. (2001). *Путевима Југославије*. Београд: Завод за уџбенике и наставна средства
- Стојановић, Б. и Тодоровић, М. (2004). Значај и потенцијали Коридора X у Европском саобраћајном систему. *Гласник Српског географског друштва*, 84 (2), 125-134.
- Ђурковић, С. (2005). *Туристичка валоризација археолошких локалитета у Србији*. Београд: Српско географско друштво.
- Budapest Tourism Office. (2007). *Tourism in Budapest*. Budapest: Budapest tourism office.
- Economic Commission for Europe. (2008). *Annual bulletin of transport statistics for Europe and North America*. Geneva: Economic Commission for Europe.
- Danube Tourist Commission. (2010). List of Danube Cruise Ship Operators 2010. Wien: Danube Tourist Commission (http://www.danube-river.org/uploads/media_files/document/127166823527e7e6ee5923db065750763c728c6b97064a67cf63.pdf; мај 2011)
- Duval, D. T. (2007). *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Clevedon: MPG Books Ltd.
- Jovičić, Ž., Jovičić, D., Ivanović, V. (2005). *Osnove turizma – integralno-fenomenološki pristup*. Београд: Plana tours d.o.o.
- Ministarstvo trgovine, turizma i usluga. (2005). *Strategija turizma Republike Srbije*. Београд: Ministarstvo trgovine, turizma i usluga
- Ministry of Tourism and Civil Aviation. (2007). Maldives Third Tourism Master Plan 2007-2011. Malé: Ministry of Tourism and Civil Aviation.
- Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2008). *Turistički promet u Republici Hrvatskoj*. Zagreb: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske.
- Satistični urad Republike Slovenije. (2008). *Statistični letopis 2008*. Ljubljana: Satistični urad Republike Slovenije (<http://www.stat.si/letopis/2008/25-08.pdf>, мај 2011)
- Štetić, S. (2007). *Turistička geografija Srbije*. Београд: Autor.
- World Tourism Organization. (2002). *Tourism Market trends – Americas*. Madrid: World Tourism Organization (<http://www.e-unwto.org/content/v6q203/fulltext.pdf>; мај 2011)

THE ROLE OF THE PAN-EUROPEAN CORRIDORS IN ESTABLISHING SERBIAN TOURIST OFFER

IVAN RATKAJ², JELENA OBRENIĆ, ALJOŠA BUDOVIĆ*

**University of Belgrade, Faculty of Geography, Studentski trg 3/3, Belgrade, Serbia*

Summary: Contemporary political and economic trends impose the necessity of an efficient inter-regional connection in Europe, which was the reason for establishing the network of Pan-European corridors. The aim is to indicate Pan-European corridors as necessary, but not sufficient condition for the formation of the overall Serbian touristic offer. It is one element of the touristic offer that only in synergy with other primary and secondary elements and factors gives full effects to the touristic trade. An endeavour was made to examine qualitative features of the Serbian touristic offer along corridors through comparative analysis. The conclusion has been derived by implementation of some quantitative indicators.

Keywords: Pan-European corridors, touristic offer, Serbia, perspectives.

Introduction

The role of Pan-European corridors in establishing Serbian touristic offer is not to be one-dimensionally observed. We should consider several aspects here: a type of tourism trade, a state of Serbian touristic offer, demand segments for touristic attractions in our country, and a number of economic, political and social processes in Europe and the world. It is important to emphasize that tourism is a complex phenomenon, and touristic motion is a subjective category. Hence, the statistical evidence of tourists is often complex, even more a particularly problematic on the territory of Serbia, thus leaving some data unknown and inaccessible. The data we used in evaluation of the role of corridors are the following: passenger traffic at the border crossings, passenger traffic at airports and river ports, structure of foreign tourists according to their country of origin, participation of particular tourist destination in national and international tourism, etc.

Geographic and transportation position of Serbia denotes its obvious transitive feature, but the importance of the position in the domain of transit tourism is relative because of the impact of various factors (economic, political, organizational, etc.). The greatest importance for the integration of Serbian transport network into the European transport system have the Corridor VII (waterway of the Danube river) and incomplete Corridor X (Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Belgrade – Niš – Skopje – Veles - Thessaloniki) with branches X-b (Budapest - Novi Sad - Belgrade) and X-c (Niš-Sofia). The Pan-European corridor network produces certain positive impulses for tourism development in Serbia, especially in a touristic city centres located on corridors (such as Subotica, Novi Sad, Belgrade and Niš), that participate with 65% of total overnights made by foreign tourists, while their participation in total touristic capacity (given as number of beds) is only 17% (Јовичић, 2009). The potential of Corridor X is still not properly exploited, for many reasons: uncompleted highway, low technical standards, poor capacity of existing highways, no bypasses around the city agglomerations, insufficient capacities of border crossings, and outdated railway networks with a number of geometric and technical limitations (Грчић и Паркај, 2003). The role of Corridor VII, as the only waterway among the Pan-European corridors, is particularly interesting. Germany, Austria and Hungary affirmed and developed

² e-mail: ivan@gef.bg.ac.rs

The paper presents the results of the project 176017, funded by the Ministry of Education and Science of the Republic of Serbia.

a touristic offer within the cruising on Danube, what gives Serbia a stimulation to join and start cooperation in this area with other Danubian countries. Until today, we can state that the offer is disorganised, non-conceptualized and unadjusted to the travellers on cruising, and that the volume of passenger transport on the Serbian sector of Danube is not monitored.

Regarding the actual state of the touristic offer and several other agents that determine it (relative isolation from the European and the world touristic movements, unmanaged and neglected tourist sites, ruined and backward accommodation base, etc.), but also taking into account the trends in modern tourist market, being in positive correlation with potential touristic affirmation of Serbia, the Pan-European corridor network is important, but neither single nor crucial factor in touristic offer development, so it would be unwise to overestimate their role in forming this offer on the territory of Serbia.

The complexity of the factors of tourism offer and the role of traffic availability

The scientific approach to the complex phenomenon such as tourism is made more difficult by the fact that tourism consists of a spectrum of overcrossing elements and interactions. In addition to that, the transport accessibility, in this analysis viewed through the level of transport infrastructure development, can be signified as a factor which insures the growth of the touristic offer, keeping in mind that the condition of touristic offer affects the status of the transport connection and the accessibility of a certain places, too.

Motive touristic potential provides the basis for the development of tourism and transport infrastructure of some territory, but it happens that an unattractive area becomes interesting for tourists, because of its favourable geographic position and adequate transport infrastructure equipment. Such touristic development is not only initiated with favourable transport position, but also with *overall economic development* of a given area, meaning that investment in the transport infrastructure depends on the level of economic development. For example, South America has excellent motive touristic potentials, but the region is isolation from the world economic trends and is economically underdeveloped, causing the inhibition of the faster development of tourism. In countries where agriculture is dominant activity and where the high share of tertiary and quaternary activities have not been reached yet, the development of tourism and touristic offer does not have priority status. After all, there is a problem of economic feasibility of investments in transport infrastructure and tourism, unless there are evident adequate demand on the tourist market for certain attractions and areas. It is obvious to what extent is the attractiveness of the area important, but it is relative and variable category, and traffic availability is only one factor of tourism trade.

During the 19th century French Riviera was mainly developed as an international destination of winter tourism. After the Second World War, the development of French Riviera was redirected toward “3s tourism”[□], as a result of consequential changes in the *structure of touristic demand*.

The extent of *natural disasters* which paralyze the development of tourism and touristic offer is shown in the example of Maldives. After the devastating tsunami caused by the earthquake in December 2004, beaches were destroyed, hotels were ruined, a large number of tourists died, and the touristic turnover declined by 35.9% in the following year (Ministry of Tourism and Civil Aviation, 2007).

Touristic offer is significantly influenced by *political situation*, both in receptive and emitting areas. Political disturbances and wars cause fear among potential tourists, while blocking the most of economic flows in destination zone as well as touristic

[□] see, sun and sand (tourism developed in the coastal areas)

development. Terrorist attacks at the beginning of the new millennium, which hit USA, Spain, UK and some other developed countries, significantly affected the number of visitors. After attack on New York and Washington in September 2001, touristic turnover experienced noticeable decline – the number of foreign tourist arrivals decreased by more than 5 million, and income decreased by 10 billion US\$ in 2002 compared to 2001 (World Tourism Organization, 2002).

When it comes to political factors, it is necessary to mention the influence that *political associations and block divisions* have on touristic turnover. Before 1990 the majority of foreign tourists who visited Bulgaria, as a Balkan country with favourable natural and cultural touristic attractions, were the inhabitants of the socialist countries – members of the Warsaw Pact (in 1979, of 5.1 million foreign tourists, 52% consisted of tourists from the former Soviet Union, East Germany, Czechoslovakia, Poland and Yugoslavia) (Јовичић, 2005).

Special importance for the development of touristic offer has the *quality of personnel* engaged in tourism. People employed in tourism industry should significantly direct the development of the tourism and form its contents. That involves creativity and ability of personnel to organize additional activities (short trips, events, shows, exhibitions, festivals, cultural and entertainment programs, sports events, etc), which would enlarge touristic offer.

In modern society, with broad presence (and further rapid expansion) of air transport and affordable charter flights, there is no destination that can be considered as inaccessible. Of course, countries with good transport accessibility have initial, but still insufficient condition for development of touristic offer due to a combination of other factors, which only confirm the claim that transport accessibility is not a factor that acts independently on founding and development of touristic offer.

Spatial differentiation and tourist importance of Pan-European corridors

The Pan-European corridors network is a European Union project that defines the priorities of further development in transport infrastructure. Its aim is to establish more free motion of people, goods, capital and information between the European countries, i.e. to help exceeding the divisions from the epoch of “Cold War”. The corridor directions were defined at the Second Pan-European Transport Conference in Crete (March 1994), when nine corridors were determined, while the tenth was added at the Conference of European ministers of transport in Helsinki. Six out of ten corridors passes through the region of South-Eastern Europe (corridors IV, V, VII, VIII, IX and X), and two of them (VII and X) through Serbia (Грчић и Паткај, 2003).

Among all the corridors, the least importance in development of Serbian touristic offer have those that do not pass through the South-Eastern Europe (corridors I, II, III and VI). Joining the other road routes, they enable Serbia to connect with Northern and Eastern Europe, but do not have direct participation in forming the touristic offer of our country. The corridors that are connected with corridors VII and X (corridors IV, V, VIII and IX) are of a relatively bigger importance. In any case, the most important corridors in touristic offer development of Serbia are VII and X, presenting the river corridor and efficient Euro-Asian multimodal transport connection.

The range and directions of touristic routes are determined by spatial distribution of emitting and receptive touristic centres. The most dominant touristic routes in Europe are those from the north and north-west toward southern parts of the continent (Central and Western-European touristic directions). In recent time the South-Eastern direction is also affirmed – from Central Europe to the south-eastern areas. It diverges into several directions: a) toward the Adriatic Sea coast; b) along the valleys of Morava and Nišava

rivers toward Bulgaria; c) along the valley of Morava and Vardar toward Greece and further to Turkey (Јовичић, 2009).

It is necessary to consider the Pan-European corridors network through the prism of touristic directions mentioned above. Among the corridors that pass through the region of South-eastern Europe, those do not have the prevailing south-east direction are the corridors V, VIII and IX, while the IV, VII and X spread in northwest – southeast direction. It is important to mention that corridors V and VIII enable the connection with Adriatic Sea, partly following the routes of the South-eastern touristic direction. The corridor IX spreads in north–south direction, having no significance for these touristic movements. Among all the corridors, the greatest significance has the corridor X, since it coincides with the aforementioned touristic route.

The corridor IV is regarded as competitive to the corridor X, for it is nearly parallel to the latter on the Budapest – Thessaloniki section. Romania tends to promote the advantages of its geographic and transport position as well as to affirm the route of corridor IV. An initial advantage given to Corridor IV relative to Corridor X is the consequence of the isolation of Serbia during the last decade of 20th century. However, the Corridor IV is longer than X, less equipped with infrastructure and needs to overcome great height differences caused by relief. Corridor X is a unique corridor that the most efficiently connects EU with South-Eastern Europe and presents a traditional Euro-Asian transport connection (Грчић и Паткај, 2003).

The state of the Serbian tourist offer on the Corridor VII

Corridor VII is the only Pan-European corridor with the waterway in its base. Through Serbia it is 588 km long, and is navigable on entire sector (Јовичић, 2009). The Danube is the most popular destination in river cruising on the world with 392.766 passengers in 2003 (the next is Nile with 266.978 and Yangtze with 151.459 passengers) (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Table 1. Tourist arrangements of river cruising at the Danube, 2010

Country	Number of companies	Arrangements that do not imply cruising through Serbia			Arrangements that imply cruising through Serbia		
		Number	Average length of lasting (days)	Average price (€)	Number	Average length of lasting	Average price (€)
Germany	8	49	6,9	848	30	14,7	1895
Austria	1	34	8,7	1220	2	15	2097
Switzerland	3	17	9,3	1298	4	16,5	3563

Source: Danube Tourist Commission, 2010

Tourists take most of the Danube cruising trips in Germany, Austria, Slovakia and Hungary (to Budapest), because of infrastructure equipment, quality of accommodation, touristic sites, and characteristics of touristic arrangements. The arrangements are prepared by German, Austrian and Swiss companies (136 arrangements in total). Because of the vicinity of emitting markets, companies choose river ports in their countries and Budapest as starting travel points. For most clients these travels do not represent “primary vacations”, therefore they last relative shorter (7-8 days) and have lower prices. That is not the case with arrangements with itineraries that include ports in Belgrade and Novi Sad, because visit of these destinations require more time. Serbia is included in 36 arrangements prepared by these agencies. This is the case not only because of the distance of touristic markets, but because unequipped ports (tourists do not have access to a large number of destinations) and

“bottlenecks” between Apatin and Novi Sad and in the Iron Gate gorge. Because of these deficiency, as well as because of disorganized touristic offer and absence of domestic tourist companies with business plans in this tourist segment (Germany has 24 companies, Serbia only 5) the port of Belgrade, during 2009, visited 54.000 tourist, while Vienna accepted 225.000 visitors travelled within arrangement of cruising companies (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Danube has a great role in the establishing of Serbian touristic offer, being touristic attraction and water traffic corridor, but economic underdevelopment and lack of maintenance of existing capacities cause insignificant tourist turnover in this segment of Serbian tourist market. A large number of sites are neglected and ruined and there are no adequate ports for them. The volume of passengers cruising through Serbia is small and it is not monitored and noted appropriately. Mainly, those are “third-age tourists”, and have already been on some cruising trips, so decided to travel by Danube River. Touristic centres on Danube, except Belgrade and Novi Sad, do not have benefit from nautical tourism, staying unvisited by cruisers (Драгин, Живковић и Ђурђевић, 2009).

Danube surroundings abound with natural resource (reservations, beaches, north foot of the Fruška Gora Mountain with national park and monasteries, etc.). Iron Gate gorge stands out as a special touristic attraction and priority in development of Serbian tourism (endemic species, national park, landscape, cultural and historical heritage, etc.). Archaeological sites (Lepenski vir, Vinča, Starčevo, Viminacium, Tabula Traiana, remains of Pontes) testify the long history of inhabitation of this area. Particular attractions on the Danube banks are fortress, fortifications on the Roman and, later, on the Austro-Hungarian border, initially founded by Romans, and consequently partially built by Ottomans, Austrians and Germans. Castles and magnificent buildings date back to the later period. Because Danube flows through Vojvodina, multiethnic area of Serbia, tourist could be informed about interesting customs, dishes, costumes, events, and they could take part in some of them, which might increase the value of Danube cruising.

The state of the Serbian tourist offer on the Corridor X

Corridor X is the main Serbian transport artery and the most important Euro-Asian connection. This corridor runs through territory of Serbia from northwest to southeast, and connects eight countries with its length of 2.360 km (835 km in Serbia). The route of this corridor consists of road and rail communications, together with Belgrade airport, as an internationally relevant transportation hub. Austrian, Hungarian, Croatian and Greek sectors of this corridor are compatible with Western-European standards (Грчић и Раткај, 2003).

Because of the long term failure to invest in road maintenance and reconstruction, the present state of Serbian road network is a non-satisfying one. Corridor X in Serbia is 835 km long, with highways on only 387 km, and semi-highways on 115 km. On this Corridor it is still necessary to construct a road from Niš to Dimitrovgrad (83 km, including ring road around Dimitrovgrad), then from Grabovnica to Preševo (96.1 km), and to finish the bypass road around Belgrade City. Too many formalities on borders, relatively low quality of transport infrastructure, numerous “bottlenecks” on roads and risky places with high rates of traffic accidents, represent some of the reasons why tourists avoid travelling across the territory of Serbia.

The railway component of Corridor X partially coincides with modern standards required on this rank of transportation links only in Slovenia and Croatia, while other countries have just started modernization of railroad networks. The Serbian railway network has been without investments for a long time, which led to its present date low condition. Two-track railroads exist only from Belgrade to Tovarnik (border crossing between Serbia and Croatia), and from Velika Plana to Niš (excluding section in the Stalać gorge - from

Stalać to Žitkovac). Other rail lines are single-tracked. The section of railway from Niš to Dimitrovgrad has not been electrified yet (Вемић, 2004).

Abovementioned data manifest extent to which Balkan countries are left behind European standards. Situation has been improving in recent years but inadequate maintenance of *existing touristic and catering capacities* is still a great problem. With 87.000 beds in mostly obsolete accommodation buildings, domination of two and three stars hotels, Serbia is not able to face modern touristic market trends, even in a segment of transit tourism that could be affirmed on the route of Corridor X. On average, one Serbian hotel has 105 rooms, it was built 42 years ago, it was the last time rebuilt before 13 years and has income of 8,000 EUR per room, while the international level of this income is app. three times higher (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

Motive tourism potential for establishing touristic offer along the Corridor X is very diverse. From the north to the south, we may notice different types of areas in the terms of relief, hydrography, climate and biogeography, population and its ethnic and cultural features. On the section of Corridor that runs through Vojvodina, vast plains interspersed with wheat fields, marshes, calm river flows, forests and nature reserves are remarkable. Ethnographic diversity provides opportunities for diversification of touristic offer with rural tourism, cuisine specialties, museums, traditional manifestations. On the other side, there are cites that preserve baroque buildings enriched by elements of modern architecture. Especially distinguished is the mountain of Fruška Gora, with national park, and famous wine area, which is due to the 16 monasteries situated there, known as the “Serbian Athos”. Belgrade is the most significant Serbian touristic centre, the main destination of city tourism and one of the priorities in the future tourism development and it is also characterized by the most innovated transport and tourism infrastructure. Remaining part of the Corridor extends along the valleys of the Velika and Južna Morava, and Nišava rivers. This sector is characterized by vivid mountain landscapes, picturesque gorges, towns with Oriental elements situated in basins, and by numerous archaeological sites and medieval monasteries.

Table 2. Tourist turnover in some hubs on the Corridor X (2007)

City on the Corridor	Number of tourists	Number of tourist overnights	Corridors passing through a hub
Belgrade	722.573	1.351.143	Corridors VII и X
Novi Sad	94.934	179.7119	Corridors VII и X
Nis	57.373	76.806	Corridors VII и X
Budapest	2.512.529	6.160.708	Corridors IV, V, VII и X
Zagreb	665.398	1.133.172	Corridors V и X
Ljubljana	372.200	707.300	Corridors V и X
Skopje	119.634	214.988	Corridors VIII и X

Sources: Републички завод за статистику, 2009а; Statistični urad Republike Slovenije, 2009; Budapest tourism office, 2007; Државен завод за статистика на Република Македонија, 2011; Ministarstvo turizma RH, 2008

Comparing to other cities, Budapest leads in number of tourist arrivals and overnights. The number of the tourist overnights in Budapest is almost three times bigger than in Belgrade, Novi Sad and Niš together, which are the biggest Serbian cities on the Corridor. At the same time, Budapest is the main hub of the Pan-European corridors network, where four corridors intersect. This supports the view that the Pan-European corridors are important in establishing touristic offers of the countries covered with Pan-European network. The other cities (Table 2) represent hubs of two corridors, but there are differences among them stating the importance of many other relevant factors of touristic turnover (beside corridors, there is the size of a city, touristic offer, vicinity of touristic demand etc.). For these reasons, Belgrade, as the Serbian capital, has bigger touristic turnover comparing to Novi Sad and Niš.

Table 3. The number of passengers on the border crossing of Serbia on the Corridor X (2007)

Name of border crossing	Entrance	Exit	%	
			Entrance	Exit
Batrovci	3,304,525	3,137,463	8.4	7.9
Horgos	2,725,626	2,622,326	5.1	14.9
Gradina	1,548,501	1,636,895	8.6	9.3
Preševo	1,722,596	1,660,968	9.6	9.4
Four border crossings in total	9,301,248	9,057,652	1.7	51.5
All Serbian border crossings in total	17,981,068	17,568,147	100	100

Sources: Републички завод за статистику, 2009б.

Half of the total volume of passenger vehicles on Serbian border crossings is realized at four border crossings on Corridor X, which indicates this direction as the busiest in the country concerning international traffic flows. That is a great opportunity to develop and affirm touristic offer that is adjusted to the tourists on the route. The biggest numbers of passengers registered at border crossings come from former Yugoslavia republics. In particular, it would be important to research the structure of passengers at the mentioned four border crossings in order to find out main characteristics of potential touristic demand on Corridor X. This should be considered in touristic offer, but also used in a process of finding new opportunities for expansion of Serbian touristic market and attraction of tourists from other regions.

In the Republic of Serbia, beside agriculture and tourism, transport is classified as a priority economic sector, making obvious the great impact that modernization of corridor infrastructure would have on the overall economic development. This could increase traffic flow volumes and traffic safety, and provide shorter and cheaper trips, additionally triggering renovation and enlargement of existing material touristic and catering base.

The perspective of tourist offer development of Serbia on the Corridors VII and X

According to the analysis of competitiveness, trends on global tourism market and resource base, Serbia should be especially interested in the following touristic products: city breaks, touring, business trips + MICE (Meetings, Incentive, Conferencing, Exhibitions), spa and wellness tourism, mountains and lakes, nautical tourism, events, rural tourism, and special interests, which would develop in four different clusters: Vojvodina, Belgrade, Western and Eastern Serbia (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

The most significant results in up-to-today touristic turnover are noted in mountain, lake, and spa and wellness tourism. Insufficient representation and utilisation of touristic offer on corridors is obvious, given the fact that mountain and spa and wellness centres absorb more than 60% of touristic overnights. The Touristic Strategic Development of Serbia, in 2005, forecasts greater income from those tourism branches that can be developed on the grounds of potential in gravitation zones of corridors. It is expected 20% more visits involved in nautical tourism, app. 15% more visits in touring tourism, and app. 1.3 million more overnight stays in city centres (Стратегија туризма Републике Србије, 2005).

It is necessary for Serbia to fulfil existing projects of revitalization and development of transport infrastructure on corridors, in order to valorise motive touristic potentials. For example, on corridor VII, fleet should be repaired, ports renewed, riverbanks and aquatories arranged, and some measures should be undertaken regarding the safety of sails, protection of environment and sail routes etc. (Вемић, 2004).

Table 4. Portfolio of the Serbian tourist products and evaluation of their market potentials

Tourist product	Tourist clusters	Recent situations	Evaluation of market product	Share in total overnights
-----------------	------------------	-------------------	------------------------------	---------------------------

		(overnights evaluation)	(overnights in 2015)	2005	2015
City breaks	Belgrade, Novi Sad	200,000	1,500,000	3	10
Touring	Belgrade, Vojvodina	66,430	1,000,000	1	6.6
Business trips + MICE	Belgrade, Novi Sad	1,195,740	3,000,000	18	20
Spa&wellness	South-western Serbia	2,125,760	2,500,000	32	16.6
Mountains and lakes	All except Belgrade	1,954,908	3,050,000	29.4	20.3
Nautical tourism	Vojvodina, Belgrade	26,572	450,000	0.4	3
Events	All	465,010	1,500,000	7	10
Special interest	All	200,000	1,000,000	3	6.6
Rural tourism	All except Belgrade	408,580	1,000,000	6.2	6.6
TOTAL		6,643,000	15,000,000	100	100

Source: Ministarstvo turizma, trgovine i usluga, 2005

In the domain of rail transport, what is planned is renovation of trains, reconstruction and construction of the second line of Subotica–Belgrade railway (with maximum speed up to 160 km/h), reconstruction of double-lined railway Šid–Belgrade (with maximum speed up to 160 km/h), reconstruction and construction of the second line of Belgrade–Niš railway (with maximum speed from 120 to 160 km/h), reconstruction of railway from Niš to Macedonian border (with maximum speed from 70 to 120 km/h), overhauling, reconstruction and electrification of Niš–Pirot railway (Стојановић и Тодоровић, 2004). Completing highways on the Corridor X, which is the greatest infrastructural project in Serbia, includes optimal signalization, adequate parking space, telephone lines, internet and service stations in appropriate distances. It is also necessary to enable regional airports near the Corridor for tourists (in Novi Sad and Niš).

In addition to all this, there is also need for entering in certain European and international institution for projects of infrastructural development. For Serbia, it is very important to be represented in projects of cooperation on the river Danube, such as ARGE DONAU and the Euro-region “Middle Danube – Iron Gate”, a regional and international project involving Serbia, Romania and Bulgaria, in Iron Gate gorge, between Kladovo, Turn Severin and Vidin (Грчић и Раткај, 2003).

Table 5. Distribution of the accommodation capacity, tourist arrivals and overnights by Serbian tourist clusters

Tourist cluster	Accommodation capacity (000)		Tourist arrivals (000)		Tourist overnights (000)	
	2003.	2015.	2004.	2015.	2004.	2015
Vojvodina	7.8	31.5	245	917	686.2	3,209.5
Belgrade	30.4	35.2	1,027.3	2,635.6	2,460.7	3,953.5
South-Western Serbia	33.9	56.2	540.1	1,345.5	2,703.6	5,382
South-East Serbia	13.4	27	185	606.1	835.3	2,455
Total	85.8	150	1,997.4	5,504.3	6,685.8	15,000

Source: Ministarstvo turizma, trgovine i usluga, 2005

Successful realization of planned project implies revitalization and construction of accommodation base in the regions through which those corridors should pass. The Tourism Development Strategy of the Republic of Serbia in 2005, expects increase of accommodation capacities from 85,814 beds in 2003 to 150,000 beds in 2015. During the

next few years, would be put an accent on more even distribution of accommodation capacities within the touristic clusters. That implies greater participation of accommodation capacities of Vojvodina (from 9.2% to 21%), and greater number of beds in the southeast of Serbia (from 13.485 to 27.000 beds), while participation of Belgrade region should drop from 35.5% to 23.5%, because there should be no need for bigger participation of Belgrade region in that period (Стратегија туризма Републике Србије, 2005). This also means that accommodation capacities in zones around corridors VII and X would be increased.

Conclusion

The adequate placement of Serbia on the touristic maps depends on making and following certain tourism law regulations. Constant investment in proper training and the enabling of personnel that will be capable of answering the market demands by making attractive offers is of particular importance. The development of touristic offer in Serbia has to be planed and has to connect all concerning levels (national, regional and local). Saying that, advertising is necessary.

In the Pan-European network, Serbia, with its spatial position, is in advantage. There are reasons for optimism, but it is overshadowed by the quantity of the other factors that need to be attributed in order to affirmation of the Serbian tourist attractions along its corridors. The modernization of the entire traffic system and the development of the regional and local transport lines that will lead to tourist affirmation of the Serbian natural and cultural attractions are essential. Pan-European corridors should play great role in that, but only if the other fields are not neglected because even now a large number of passengers travel along the Corridor X. That is the fact we do not optimally used for the development of tourism. This actually means that the opportunity offered by Pan-European network is just one of the prerequisites for the proper use of the Serbian tourist attractions.

References

See References on page 78.

