

Nautički turizam na rijeci Nil

Mamić, Marijana Dragica

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:726683>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-24**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



NAUTIČKI TURIZAM NA RIJECI NIL
NAUTICAL TOURISM ON THE NILE RIVER

ZAVRŠNI RAD

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet – Zagreb

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Doc. dr. sc. Petra Barišić

Broj indeksa autora: 0067546516

Zagreb, rujan 2020.

Marijana Dragica Mamić

Ime i prezime studenta/ice

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

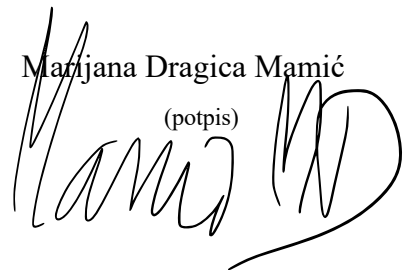
Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je Završni rad - Nautički turizam na rijeci Nil (vrsta rada) isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

U Zagrebu, 18.09.2020.

Student/ica:

Marijana Dragica Mamić

(potpis)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mamić' followed by a large, stylized flourish.

Sadržaj

1.	UVOD	1
1.1.	Problem i predmet istraživanja	2
1.2.	Svrha i ciljevi istraživanja	2
1.3.	Znanstvene metode istraživanja.....	2
2.	NAUTIČKI TURIZAM NA RIJEKAMA	3
2.1.	Pojam i definicija nautičkog turizma na rijekama	4
2.2.	Vrste nautičkog turizma na rijekama.....	5
2.3.	Uloga i značaj nautičkog turizma na rijekama	6
3.	GLAVNE ZNAČAJKE RIJEKE NIL.....	10
3.1.	Općenito o rijeci Nil	10
3.2.	Povijest razvoja turizma na rijeci Nil	13
3.3.	Uloga rijeke Nil kao današnje turističke destinacije	16
4.	NAUTIČKI TURIZAM RIJEKE NIL	18
4.1.	Glavna obilježja nautičkog turizma rijeke Nil.....	18
4.2.	Nautičke luke na rijeci Nil.....	20
4.2.1.	Kairo	20
4.2.2.	Aleksandrija	21
4.2.3.	Damietta.....	21
4.2.4.	Roseta	22
4.2.5.	Asuan	22
4.2.6.	Port – Said.....	23
4.3.	Važnost nautičkog turizma rijeke Nil za turizam Egipta.....	23
5.	EKONOMSKE, SOCIJALNE I KULTUROLOŠKE ZNAČAJKE NAUTIČKOG TURIZMA RIJEKE NIL	28
5.1.	Ekonomске značajke nautičkog turizma rijeke Nil	28
5.2.	Socijalne značajke nautičkog turizma rijeke Nil	29
5.3.	Kulturološke značajke nautičkog turizma rijeke Nil	30
6.	ZAKLJUČAK	32
	LITERATURA	34

1. UVOD

Kroz povijest, rijeke su bile korištene kao izvor hrane i oblik transporta. Rijeka kao oblik transporta samo je jedan od pokazatelja kako turizam ne može uspjeti bez prometa i obrnuto. Promet i turizam su međuovisni, povezana su to dva fenomena koji međusobno utječu jedan na drugi. Rijeke su također služile i kao mjesto na koje se ljudi dolaze opustiti i odmoriti. Bilo je samo pitanje vremena kada će utjecaj rijeka porasti i u turizmu. Nautički turizam je jedan od najperspektivnijih specifičnih oblika turizma te doživljava procvat zadnjih godina. Porasla je potražnja za nautičkim turizmom na rijekama jer su rijeke prepoznate kao zanimljiva turistička destinacija. Nautički turizam na rijekama se javlja ako morfološka konfiguracija to omogućuje. Također, jako su bitne i same atraktivnosti koje jedna rijeka može ponuditi. Privlačnost rijeka za turiste ovisi o mogućnostima bavljenja sportovima, rekreacijom, ali i kupanjem.

Ekonomski prognostičari razvoja turizma slažu se da se nautički turizam nalazi u početnom razvojnom razdoblju i da se visoki rezultati tek očekuju. Sada, u 2020. godini, možemo reći da se ta činjenica pokazala istinitom jer vodni promet doživljava snažan rast potražnje. Nautički turizam jedan od najzanimljivijih grana turizma, a i jedna od najdinamičnijih koja zasigurno ima svijetlu budućnost (Luković, 2007:14).

Završni je rad podijeljen u četiri poglavlja. U prvom poglavlju dana je sama definicija i pojam nautičkog turizma na rijekama. Napisane su vrste nautičkog turizma na rijekama te pojašnjen sam značaj spomenutog turizma. Iduće poglavlje se fokusira na rijeku Nil, njezin razvoj i značaj kao jednu od prepoznatih turističkih destinacija te koju ulogu danas ima. Glavno poglavlje se bazira na glavnim obilježjima nautičkog turizma rijeke Nil. Pomnije je objašnjena važnost navedenog turizma u državi kroz koju Nil najvećim dijelom i prolazi – Egiptom. Osim toga, ukratko su komentirane i ostale zemlje kroz koje Nil protječe. Također su spomenute glavne i značajne luke na Nilu. Zadnje poglavlje govori o ekonomskim, socijalnim te kulturološkim značajkama najdulje rijeke u Africi.

1.1. Problem i predmet istraživanja

Predmet istraživanja ovog završnog rada je nautički turizam na rijeci Nil. Rijeka Nil zadovoljava sve uvjete jedne prepoznate turističke destinacije. Svojom bogatom prošlošću i velikim značajem koje ima na zemlje kroz koje prolazi, naročito Egipat, zanimljiva je mnogobrojnim turistima. U ovom radu će biti istraženo koliki je velik zapravo nautički turizam na drugoj najdužoj rijeci svijeta te koliki utjecaj ima na turizam na današnji moderan Egipat te ukratko na ostale zemlje kroz koje prolazi.

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

Cilj ovog završnog rada je definirati nautički turizam na rijeci Nil te pojasniti njezin utjecaj. Kao jedna od najvažnijih svjetskih rijeka, Nil doprinosi nautičkom turizmu te će se značaj rijeke jasnije prikazati u ovom radu što je i sama svrha ovog rada.

1.3. Znanstvene metode istraživanja

U obradi spomenute teme korištene su razne znanstvene metode, naravno u odgovarajućim kombinacijama. Korištena je metoda prikupljanja, metoda deskripcije, metoda istraživanja kao i kvantitativna i kvalitativna metoda.

2. NAUTIČKI TURIZAM NA RIJEKAMA

Kako bi se jasnije objasnio nautički turizam na rijekama, prvo će se ukratko objasniti sam pojam nautičkog turizma. Nautički turizam je jedan od specifičnih oblika turizma te je prilično kompleksan turističko – pomorski pojam. Nautički turizam se može definirati kao skup pojava i odnosa što nastaju zbog privremenog izvan domicilnog putovanja ljudi plovilima za sport i razonodu radi rekreacije (Budman,1996, prema Jadrešić u: Bartoluci, Čavlek, 2007:213). A prema Zakonu o turističkoj djelatnosti, navedeni se turizam definira kao plovidba i boravak turista-nautičara na plovnim objektima (brodica, jahta i sl.), kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije (NN 8/96; 19/96; 76/98).

Zbog kompleksnosti samog pojma, nautički turizam je potrebno sustavno izučavati i istraživati da bi se pravodobno uočile i objasnile promjene na tržištu potražnje (Luković, 2007:13). Nautički je turizam turistički fenomen koji se u posljednjih dvadesetak godina vrtoglavo razvija ostvarujući fizičke i financijske rezultate kakve u kontinuitetu ne ostvaruje nijedna druga djelatnost. Iako su istraživanja pojedinih vrsta nautičkoga turizma sve češća, još su uvijek ostali nedorečeni neki njegovi osnovni činitelji, primjerice, definiranje osnovnoga pojma nautičkog turizma, njegovo razvrstavanje, tržišno obrazloženje i drugo. Ipak, u tijeku znanstvenog istraživanja nautičkog turizma kao turističkog fenomena razvile su se dvije škole izučavanja: humanistička i znanstveno-praktična. Polazne su osnove istraživanja nautičkoga turizma tih dviju škola suprotne, ali zajedno oblikuju istraživački sustav koji pridonosi razvijanju znanstvene misli u nautičkome turizmu. Humanistička škola izučavanja nautičkog turizma se razvila u Zadru, pri Pedagoškoj akademiji, ranih sedamdesetih prošlog stoljeća u vremenu prvih početaka javljanja nautičkog turizma kao turističkog fenomena. Prema izučavanju socijalnih i društvenih aspekata nautičkoga turizma te škole, u središtu pozornosti nalazi se turist-nautičar sa svojim potrebama i potrošačkim motivima (Luković, 2007:699). Istražujući nautički turizam s toga stajališta, mogao bi se pojam nautičkog turizma definirati na sljedeći način: “Nautički je turizam jedinstveni turistički doživljaj koji obuhvaća aktivnosti na vodi i na kopnu.” Što se tiče znanstveno praktične škole izučavanja nautičkog turizma, ona se zasniva na gospodarskom i ekonomskom-pravnom izučavanju. Nautički se turizam, u praktičnom smislu, odvija kroz niz gospodarskih djelatnosti koje su regulirane zakonom. Nautički turizam teoretski i generalno dijelimo na tri osnovna pojavna oblika te se oni grupiraju u sljedeće skupine poslovanja:

- luke nautičkog turizma
- charter ili chartering
- cruising (Luković, 2007:699).

Pošto je nautički turizam veoma izražen dinamički turistički fenomen realno je za očekivati neke njegove nove podvrste. A jedna od tih podvrsta je nautički turizam na rijekama čiji je pojam definiran u idućem potpoglavlju.

2.1. Pojam i definicija nautičkog turizma na rijekama

U uvodu drugog poglavlja je već objašnjeno koliko je nautički turizam zapravo kompleksan pojam te da ga je teško definirati. Prema tome, možemo zaključiti da nautički turizam na rijekama nema neku svoju jasnu definiciju. Može se reći da je nautički turizam na rijekama podvrsta nautičkog turizma. Prema humanističkoj školi izučavanja nautičkog turizma, koja je predstavljena prije, nautički turizam na rijekama možemo pobliže definirati kao podvrstu nautičkog turizma prema itineraru (planu plovidbe). (Luković, 2007:15) Nautički turizam predstavlja jedan od specifičnih oblika turizma. Motivacija nautičara za odabir ovakvog odmora su boravak na plovilu i sve prednosti koje on sa sobom donosi. Terminološka oznaka nautički za ovu vrstu turizma potječe od grčke riječi nautes (mornar), a označava vještinu navigacije, znanost o pomorstvu (Miočić Krce, 2014:158, prema Šamanović, 2002.). Može se reći da je nedostatak nautičkog turizma ovisnost o sezoni, no u Europi i ostalim dijelovima svijeta atraktivnost ovog turizma ne manjka. Tržište krstarenja rijekama u novije vrijeme pokazuje sve više obilježja dinamičnosti, inače karakteristične za tržište pomorskih krstarenja. Razvojem tog oblika prijevoza i zbog porasta broja putnika i broja operatora, događaju se različite promjene na nekad relativno mirnom i uravnoteženom tržištu krstarenja rijekama. Na europskom se kontinentu nastavlja rast popularnosti manje poznatih rijeka. Tu se prvenstveno misli na portugalske i španjolske (Duoro, Guadalquivir, Guadiana), pa nizozemske, rijeku Odru, Tisu te poljsku Vislu, s krstarenjima između Varšave i Gdanska (Vojvodić, 2008:34).

Turizam ima jako snažan utjecaj na turistički receptivna gospodarstva u koja spada i Egipat. Razvoj turizma na takvim tržištima donosi stabilnosti te pozitivne ekonomske učinke. Prema podacima WTTCa, veličina egipatske turističke ekonomije je u 2018. godini iznosila 29,6 milijardi dolara, ujedno je i najzdravija ekonomija od 2010. Iako se sektor za turizam nije u potpunosti oporavio u Egiptu zbog terorizma, političkih nestabilnosti, prirodnih nepogodnosti, putovanja i turizam su odgovorni za 2,5 milijuna radnih mjesta, odnosno za

9,5% ukupnog zaposlenja u Egiptu. U 2018. godini je turizam u BDPu sjeverne Afrike znatno povećao udjel i to najviše zbog jako dobrih rezultata Egipta koji je donio rast od čak 73 %. Kao što se može zaključiti, turisti igraju značajnu ulogu te svojom potrošnjom utječu na razvoj gospodarstva, bilo na izravan ili neizravan način. Po spomenutim podacima možemo vidjeti koliko je zapravo jako integracijsko djelovanje turizma u jednom gospodarstvu.

Slobodno vrijeme i slobodna financijska sredstva čine osnovne skupine činitelja koji od čovjeka čine nautičara ili turista. Nautički turizam je popularan, ali i jako skup stoga potražuje bogatu klijentelu. Jako su bitni posrednički činitelji odnosno turističke i putničke agencije koje svojim raznovrsnim i zanimljivim ponudama privlače mnogobrojne turiste. Neki činitelji uvjetuju nastanak nautičkog turizma te su podijeljeni u tri skupine glavnih pokretačkih činitelja:

- činitelji proizašli iz određene razine razvitka gospodarstva,
- činitelji proizašli iz određene razine razvitka turizma,
- činitelji proizašli iz određene razine razvoja društva u širem smislu (Gančević, 2018:16).

2.2. Vrste nautičkog turizma na rijekama

Na rijekama i jezerima nautički turizam se javlja ukoliko morfološka konfiguracija i atraktivnosti to omogućuju. Javljaju se u vidu kajaka, raftinga, jedrenja, veslanja i sl. Veći jezerski prostori, osim prirodne i morfološke atraktivnosti nude brojne rekreacijskonautičke, sportsko – manifestacijske sadržaje (jedriličarske regate, trke sportskih čamaca, kružna putovanja, plovidbe različitih sadržaja) i sl. (Luković, 2007:668)

Nautički turizam moguće je podijeliti prema više različitih kriterija. Sa stajališta veličine i vrste plovila nautički turizam dijelimo na:

- brodski ili “veliki” (putnički, putničko-turistički brodovi, putničko-teretni brodovi, trajekti, ferry boat i hidrokrljni brodovi, brodovi – ploveće kuće ili ploveći hoteli i sl.),
- jahting turizam (jahte raznih tipova i veličina za krstarenje i izlete),
- moto-nautički turizam (jedrilice, čamci s motorom i bez njega, gliseri raznih vrsta, razna plovila za šport i rekreaciju, specijalna plovila za podvodnu aktivnost itd.) (Luković, 2007:669).

Sa stajališta udjela, opsega i područja plovidbe i značenja u nautičkom turizmu on se dijeli na:

- “veliki” nautički turizam (plovidba u većim plovnim objektima – oceanska krstarenja, krstarenja u zatvorenim morima, cruising, duži izleti, charteri),
- “mali” nautički turizam ili zabavna navigacija (suvremeno malo brodarstvo – “mala ili 4. flota”, jahte, jedrilice, športski čamci, gliseri, razni plovni objekti za zabavu i dokolicu i sl.).

Sa stajališta organizacije plovidbe razlikujemo ove podvrste nautičkog turizma:

- individualni,
- grupni,
- masovni,
- nautički turizam u konvojima (Luković, 2007:669).

2.3. Uloga i značaj nautičkog turizma na rijekama

Nautički je turizam u današnje vrijeme jedan od najbrže rastućih dijelova maritimnih djelatnosti. Zbog toga nije ni čudno što u posljednjih desetak godina nautički turizam na rijekama i na moru ostvaruje visoke i impresivne rezultate. Krstarenja rijekama privlači iz godine u godinu sve veći broj turista kojima se prilagođava kvalitetan sadržaj i ponuda. Spomenuta prijevozna – turistička usluga bilježi rast te raste trend tematskih krstarenja. Različiti operatori pokušavaju raznim i atraktivnim ponudama privući što više turista, putnike starije i mlađe dobi.

Tržište riječnih krstarenja u Velikoj Britaniji i Irskoj poraslo je za 10,4 % u 2018. godini, prema CLIA-inom godišnjem pregledu riječnih krstarenja. Britanci i Irci su 2018. godine otišli na 232.300 riječnih krstarenja - rast koji je direktor CLIA-e za Veliku Britaniju i Irsku, Andy Harmer pripisao "nevjerojatnim iskustvima koja riječna krstarenja nude". Harmer je također spomenuo da ponuda riječnih krstarenja dobiva na značaju i popularnosti jer broj turista raste iz godinu u godinu. Trećina svih riječnih brodova ili takozvanih plutajućih hotela, izgrađena je u proteklih 10 godina što znači da gosti mogu ploviti na modernim, luksuznim brodovima koji imaju mnogo stvari za ponuditi. Riječna krstarenja izvan Europe su imala prosječnu dužinu od 6,7 noći, što je skok od 3,1% u odnosu na 2017. godinu. Destinacije u Sjevernoj Americi i Africi su zabilježile porast rezervacija za 50%. Nautički turizam na Nilu je zabilježio porast broja turista za više od 21%, s 4700 na 5700 turista. Prema navedenim podacima se može reći da će se interes za riječnim krstarenjima samo povećavati (Peters, 2018).

Nautički turizam ima pozitivne efekte na mnogobrojnim nizovima gospodarskih djelatnosti. Jako dobro utječe na branding jedne države te ju promovira kao vrlo atraktivnu nautičku destinaciju. Ova posebna vrsta turizma dovodi klijentelu veće platežne moći što dakako rezultira i većom potrošnjom, stoga možemo nautički turizam nazvati elitnom vrstom. Uostalom, ta činjenica povećava ugled jedne države te potiče rast i razvoj kvalitete.

Procjenu prihoda nautičkog turizma čine:

- Prihodi od plovnih objekata na stalnom godišnjem vezu u lukama nautičkog turizma,
 - Prihodi od tranzitnih vezova,
 - Prihodi od sezonskih vezova,
 - Prihodi od nautičkih vezova u dijelu luka otvorenih za javni promet,
 - Prihodi održavanja i popravaka brodica i motora u lukama nautičkog turizma i drugim servisima,
 - Prihodi ostvareni iznajmljivanjem plovnih objekata,
 - Prihodi brodova za kružna putovanja,
 - Prihodi od raznih naknada (registracija plovnih objekata/ naknada za upis, izdavanje vinjeta za strane jahte i brodice, boravišna pristojba,...),
 - Prihodi od koncesija na pomorskom dobru,
- Prihodi od prodaje pogonskog goriva (Matić, 2016:25).

Otoci ne bi bili toliko razvijeni da nema nautičkog turizma. Život na otocima je ograničen i pomalo oskudan, no nautički turizam i turizam kao takav značajno je dopridonio velikim pozitivnim promjenama kao i gradovima koji su se smjestili na obalama rijeka. Velike je koristi nautički turizam donio lokalnom stanovništvu jer su mogli ostvariti dodatan prihod i pronaći radna mjesta (ribolov, prodaja ribe i suvenira, hotelijerstvo, ugostiteljstvo, turistički obilasci gradova, otoka i druge turističke usluge). Nautički turizam je potaknuo i razvoj lokalnih luka i uvala. Počele su se naplaćivati cijene veza u lukama ili u uređenim sidrištima. Na taj su način luke i uvale postale jedni od glavnih mjesta za prikupljanje sredstava. Možemo reći da je nautički turizam sigurno dopridonio manjoj imigraciji (odseljavanja) s otoka i nerazvijenih gradova uz rijeku, primjerice Vukovar u Hrvatskoj, jer se otvorilo više radnih mjesta te se stvorila prilika za ostvarivanje zarade. Veće mogućnosti za zapošljavanje i prikupljanje zarade, svakako je utjecalo na opći porast standarda na otocima i gradovima uz rijeku. Stvorile su se prilike i mogućnost razvoja pojedinih nerazvijenih krajeva (Gančević, 2018:17).

Nautički turizam je jedan od najperspektivnijih oblika turizma i za Hrvatsku i jedna od najvažnijih gospodarskih djelatnosti u sadašnjosti, ali i budućnosti hrvatskog turizma. Nautički turizam se zapravo vrlo sporo razvijao u Hrvatskoj te se pojavio gotovo jedno stoljeće kasnije nego u svijetu. Može se reći da je nautički turizam na moru u Hrvatskoj dosta dobro razvijen, ali za njim kaska onaj na rijekama. Hrvatska vlada ima planove za uvođenje višenamjenskog kanala Dunav – Sava te je to prvi korak k stvaranju kvalitetnog prometnog koridora Podunavlje – Jadran. Hrvatska ima dobre uvjete da postane jedna priznata nautičko – turistička destinacija jer uz dobre plovne puteve, nudi i mnoštvo turističkih usluga i atrakcija. Nautički turizam je jako bitan za Hrvatsku te bilježi lagani rast i na plovnim putevima rijeka Save, Drave i Dunava. Izgrađuju se pristaništa za riječne putničke brodove. Vukovar je bio prije Domovinskog rata jedna od najvažnijih luka na Dunavu, no nakon strašnog razaranja je gradu trebalo dulje vrijeme da se oporavi. No, bilježi porast u pristajanju i dolasku turistu od 2003. godine kada se izgradilo prvo pristanište. (Majić, 2015:1) Za razliku od Hrvatske koja ima velike nedostatke da nautički turizam na rijekama doživi veliki procvat, Egipat je ipak na boljem položaju s rijekom Nil. Uz rijeku Nil su brojne lijepe i drevne znamenitosti te su gradovi uz obalu dosta razvijeni. Uz navedeno, činjenica da je rijeka Nil jedno od glavnih centara uz Europu i Daleki istok za svjetsko nautičko tržište unutarnjih voda, samo dodatno naglašava važnost te rijeke (Dragin, Pivac, Vuksanović, 2013:125).

Nautički se turizam brzo razvija i doprinosi širenju turističkog tržišta. Nautički turizam kao i njegove podvrste, pripadaju specifičnom obliku turizmu te ima tendenciju globalnog razvoja. Uz rijeku Nil, nautički se turizam razvija i na pomalo nepoznatim rijekama poput Guadalquivir, Guadiana, Po i Dnipro. Jedino što bi moglo prouzročiti problem kod razvijanja je ekonomska kriza kao i globalna pandemija (poput trenutnog korona virusa). Nautički turizam ima dovoljno specifičnih karakteristika te je jedan od najperspektivnijih oblika turizma. Prosječna starost turista na krstarenjima širom svijeta iznosi 45 godina. Kako se životni vijek povećava iz godine u godinu, može se zaključiti da će budući trendovi u pogledu riječnih krstarenja biti usmjereni i na privlačenje mlađe populacije (Dragin, Pivac, Vuksanović, 2013:136).

Kao što postoji pozitivna strana nautičkog turizma, tako postoji i negativna. Nautički turizam ima negativan utjecaj na okoliš te izravno na njega utječe. Povećano je onečišćenje mora, gomila se otpad, povećana je također buka i vibracija motora. Narušava se zapravo cijeli ekosustav. Zbog nagomilanog otpada koji se često baca onečišćuju se rijeke i mora. Ugrožen je morski biljni i životinjski svijet radi štetnih tvari koje brodovi izbacuju tijekom

svoje plovidbe. Nekontrolirano se baca smeće, sanitarne vode, boje, ispušteni plinovi, štetne tekućine koje služe za podmazivanje brodskih pogona te balastne vode.

Rijeka Nil je u velikoj opasnosti od zagađenja i klimatskih promjena. U protekle tri godine prikupljeno je oko 37 tona limenki, plastičnih boca, vrećica te ostalog raznog smeća iz same rijeke i obale Nila. Nil, koji je dug 6600 kilometra te čija je zračna udaljenost ista onoj Splitu i Bostonu, prijeto velika katastrofa. Najizravnije je time pogođen Egipat koji najviše ovisi o Nilu, ipak 90% stanovništva živi uz samu obalu. Nil je i glavni izvor pitke vode za Egipćane. Onečišćenje najvažnije rijeke u Africi ostavlja brojne posljedice na bioraznolikost, ribolov te ono najgore, na ljudsko zdravlje. Prema UN-u, Egipćanima će do 2025. nedostajati pitke vode. Klimatske promjene također ne pogoduju Nilu. Moguće je da će rastuća razina mora 'potjerati' slanu vodu iz Mediterana prema dolini Nila. Time se ugrožava i druga gospodarstvena grana – poljoprivreda. Pamuku, primjerice, je potrebno mnogo vode kako bi se uzgojio. Prema znanstvenicima, do 2060. godine će se poljoprivreda smanjiti do čak 47% zbog prodora slane vode. (Hina, 2020).

3. GLAVNE ZNAČAJKE RIJEKE NIL

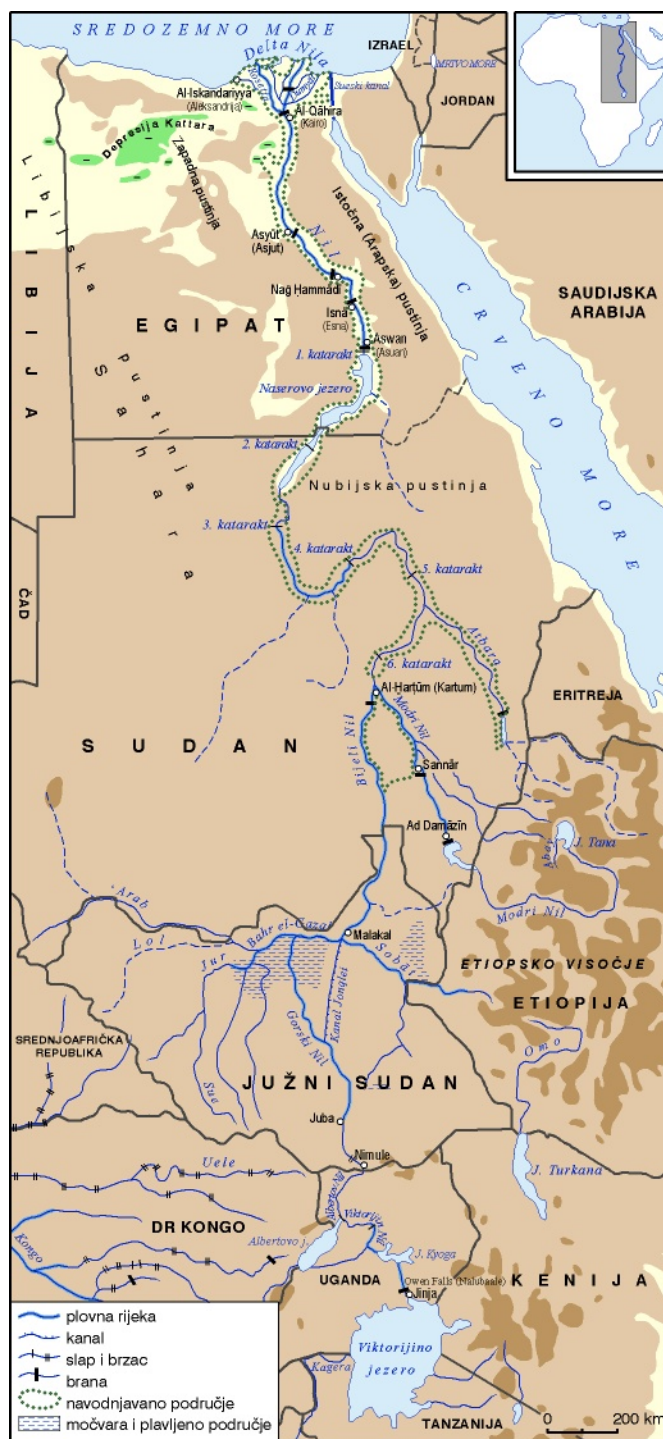
Nil je bio materijalni temelj procvata staroegipatske kulture. Stari Egipćani su Nil smatrali odrazom nebeske rijeke koja putuje podzemnim i zemaljskim svijetom. Izvor Nila je bio nebeski, kao i svega što postoji. Štoviše, stari Egipćani su toliko štovali rijeku Nil da su imali svog Boga Nila – Hapu. Vjerovali su da je Hapu bio zadužen za vode koje plave egipatsku zemlju svake godine. Stari antički pisci poput Strabona, Plutarha i Herodota u svojim su knjigama poklanjali veliku pažnju moćnoj rijeci Nil. Da nije bilo Nila, vjerojatno ne bi bilo ni egipatske civilizacije i povijesti koju poznajemo danas. (Cooper, Prideaux, 2009:74)

3.1. Općenito o rijeci Nil

O Nilu ovisi i sav današnji život modernog Egipta. Većina stanovništva živi kraj same rijeke. Egipatski glavni grad Kairo se smjestio na obalama i otocima Nila u sjevernom Egiptu, malo južnije od mjesta gdje rijeka napušta svoju pustinjom obrubljenu dolinu i gdje se grana u tri rukavca započinjući deltu Nila. No, iako je Nil postao sinonim za Egipat, ova ogromna rijeka prolazi još kroz čak 11 afričkih zemalja. Jedina je velika svjetska Rijeka koja teče "obrnuto", od juga prema sjeveru.

Rijeka Nil teče sjeverno od središnje Afrike kroz veliku površinu pustinje pa sve do Sredozemnog mora. Rijeka Nil odnosno njezina delta je u obliku cvijeta lotusa koji je još od davnog antičkog doba symbol regeneracije života. Uski dio rijeke predstavlja stabljiku. Egipatska civilizacija se mogla neometano razvijati upravo radi pustinja koje se protežu s istoka, zapada i juga. Nil dijeli Egipat te se spomenuta država može podijeliti na dva dijela: Gornji Egipat koji je na jugu te Donji Egipat koji je na sjeveru. Južni dio Egipta je krajolik koji sadrži niske planine i pustinje, dok široke doline uz Nil karakteriziraju sjeverni dio. Egipat je dom raznim biljkama i životinjama, primjerice gazele, krokodili i kobre. Neke od tih životinja kao i ostatak egipatske divljači se može vidjeti na više od 20 zaštićenih područja među kojima su oaze, pustinje, riječni otoci, obalna područja i močvare. (Cooper, Prideaux, 2009:77)

Slika I - Nil Porječje



(Izvor: Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje, 2020.)

Riječ 'Nil' dolazi od grčke riječi Neilos, što znači 'riječna dolina', dok se na drevnom egipatskom jeziku Nil naziva 'iteru' što znači 'velika rijeka'. Nil je najduža rijeka u Africi koja se proteže na sjeveru i istoku spomenutog kontinenta. Druga je najduža na svijetu (6671 km²) s porječjem od 3 349 000 km² (oko 10% površine Afrike). Spomenuto porječje nastaje spajanjem Bijeloga Nila, koji dolazi iz područja velikih istočnoafričkih jezera te Modroga Nila s područja Etiopskog gorja. Nil teče s juga na sjever kroz sjeveroistočni dio Afrike, najvećim dijelom kroz države Egipat i Sudan. No, Nil protječe kroz još više zemalja: Ruandom, Tanzanijom, Ugandom, Južnim Sudanom, Etiopijom; velikom deltom ispresijecanom mnoštvom kanala utječe u Sredozemno more. Izvor Nila leži u središnjem dijelu Afričkog kontinenta. Nil prekriva čak 10% afričkog kontinenta. Nil je čak bio, po nekim izvorima, od iznimne važnosti za izgradnju piramida u Gizi jer je rijeka služila kao transport za teško kamenje. Zna se da su stari Egipćani vjerovali u život poslije smrti te su tako Nil smatrali mostom u zagroban život te da duše faraona i ostalih preminuli putuju rijekom kako bi počivali u miru i kako bi stigli do vječnog života (Cooper, Prideaux, 2009:76).

Kako postoje manje rječice koje se ulijevaju u rijeku Nil, ne zna se gdje točno počinje Nil. Može se reći da početna točka rijeke Nil uključuje potok koji izlazi iz šume Nyungwe u Ruandi preko par rijeka – Rukare, Mwogo, Nvabarongo i Kagera. Sve se te rijeke ulijevaju u veliko Viktorijansko jezero koje se nalazi u Tanzaniji u blizini grada Bukoba. Spomenuti potok prolazi kroz još jedno jezero, Rift Valley, prije nego što se ulijeva u spomenuto Viktorijansko. U južnom Sudanu se nalazi prostrana močvara Sud koju je stvorio Bijeli Nil. Ime močvare potječe od arapske riječi Sudd što u prijevodu znači *barijera* ili *opstrukcija*. Nakon močvare, sjeverni dio rijeke Nil gotovo u potpunosti protječe kroz pustinju iz Sudana u Egipat. Većina stanovništva Egipta i Sudana te gotovo svi njihovi gradovi leže duž rijeke Nil, osim onih u blizini mediteranske obale. Također, gotovo sve kulturne i povijesne znamenitosti drevnog Egipta i njegove civilizacije kao i Sudana, nalaze se uz obalu rijeke. Nil završava velikom deltom koja se ulijeva u Sredozemno more. Gledajući okoliš, sjeverni dio doline rijeke Nil je vruća i suha regija u kojoj obiluje jako malo padalina tijekom cijele godine. Zbog toga, stanovništvo koje živi na tim prostorima je vrlo usko povezano uz samu rijeku te ta činjenica samo potvrđuje koliko je važan Nil i koliko je doprionilo samom nautičkom turizmu. Dolinom Nila obiluju kanali, jezera, razne lijepe oaze. Sve od navedenog ima važnu ulogu u urbanom i poljoprivrednom razvoju, a također su bitni kao i turistički resursi. Iako nisu izravno povezani sa riječnim turizmom (osim jezera u Ugandi i Etiopiji), često su dio organiziranih tura tijekom krstarenja. Postoji pet velikih te glavnih oaza u dolini rijeke Nil:

Siwa, Bahariva, Farafra, Dakhla i Kharga. Ekološki i geofizički su navedene oaze važne za naseljavanje ljudi, ali i za turizam. Sueski kanal te ostali kanali delte Nila igraju važnu ulogu u turizmu rijeke Nil (Cooper, Prideaux, 2009:78).

Dolina rijeke Nil je gusto naseljen te se glavni grad Egipta nastanio odmah blizu doline same rijeke. Delta Nila se nalazi dvadesetak kilometara sjeverno od Kaira. Jedne od najpoznatijih brana su izgrađene na rijeci Nil poput Asuanske visoke brane u Egiptu, brane Sennar na Modrome Nilu u Sudanu i hidroelektrana Owen Falls (Nalubaale) na Viktorijinu Nilu kraj Jinje u Ugandi. Nil osim spomenutih brana ima još njih više, a jedna brana, koja će biti najveća na kontinentu Afrike, je u izgradnji. Plan je da se izgradi na Modrome Nilu u Etiopiji, odmah uz granicu sa Sudanom koja će služiti najviše radi opskrbe električne energije za lokalno i brzorastuće etiopijsko stanovništvo (Lashitew, 2020).

Jezero Tana, Etiopija, izvor Plavog Nila, jedno je od jezera u nizinama Great Rift Valley, jedno od mnogih unutar nacionalnih parkova te je dom raznim pticama i ostalim životinjama. Planine Simien na sjeveru i planine Bale na jugu također su dom jedinstvenog divljeg života i idealni su za planinarenje, dok sama rijeka postaje poznata po raftingu bijelim vodama. Plavi Nil općenito teče južno od jezera Tana, a zatim zapadno preko Etiopije i sjeverozapada u Sudan. Unutar 30 km od izvora na jezeru Tana, rijeka ulazi u kanjon dugačak oko 400 km. Ova klisura predstavlja ogromnu prepreku putovanjima i komunikaciji od sjeverne pa sve do južne polovice Etiopije, ali se sada polako otvara za rafting turizam bijelim vodama. Za turiste, atrakcija i snaga Plavog Nila vidi se na vodopadu Tisissat (u prijevodu 'pušačka vatra'), visok je 45 m, a nalazi se oko 40 km nizvodno od jezera Tana (Cooper, Prideaux, 2009:73).

3.2. Povijest razvoja turizma na rijeci Nil

Povijest turizma u Egiptu je vjerojatno star koliko i sama zemlja. U davnim vremenima je Egipat bio posjećen još od strane Rimljana i Grka. Brojni hramovi i razne skulpture su smještene uz Nil. Krstarenje Nilom je vrlo popularno jer turistima daje uvid u raznoliku povijest egzotične zemlje Egipta kao i okolnih zemalja. Turisti mogu vidjeti i osjetiti dio povijesnog traga koji svjedoči o nekim davnim vremenima. Na samom početku, putovanja Nilom su bila iznimno samo za trgovinu, čak su prije Egipćana Grci i Rimljani upoznali blagodat turizma. Kasnije su Egipćani putovali Nilom i u vojne svrhe, ali i zbog samog zadovoljstva i ljepote Nila. Duž rijeke Nil, stanovništvo se okupljalo na raznim vjerskim i kulturnim događanjima (Wenke, 1991:287).

Herodot, jedan od najpoznatijih grčkih povjesničara, nazvao je Egipat 'dar Nila'. Egipat bi bio pustinja i vrlo vjerojatno jedna nerazvijena zemlja da nema rijeke Nil. Nil je od velike značajnosti za cijelu zemlju. Rijeka teče prema sjeveru i osigurava lakoću plovidbe u tom smjeru, a glavni vjetrovi pušu prema jugu te na taj način osigurava mogućnost plovidbe kontra struje. Zbog Nila, ali i pustinje koja je služila kao prirodna obrambena barijera, egipatska civilizacija se slobodnije razvijala za razliku od onih u Mezopotamiji. Nije bilo pretjeranog miješanja kulture niti velikog straha od strane nepoznatih osvajača. No, negativna posljedica je bila ta što se razvio pak strah od stranog utjecaja, odnosno ksenofobija (Wenke, 1991:288).

Egipćani su vjerovali da su blagoslovljeni od strane svojih bogova koji su im slali redovite poplave te stvarali plodnu zemlju. Jako su štovali svoje bogove i zagrobni život. Mislili su i vjerovali da će im zagrobni život biti puno bolji nego ovaj trenutni. Nikakvi zakoni im nisu bili potrebni jer su vjerovali u sudbinu (Wenke, 1991:289).

Na samoj obali Nila, razvio se i smjestio današnji glavni grad Egipta Kairo. Poznat je kao povijesni grad od tisuću minareta, jer sadrži više od 800 džamija i 100 crkava. Kairo je metropola s 12 milijuna stanovnika, s više od tri milijuna automobila. Ima četiri sveučilišta, a to su Sveučilište Al-Azhar (staro 1100 godina), Kairo, Sveučilište Ein-Shams i Helwan. Bitno obilježje Kaira je njegovo glavno mjesto na rijeci Nil koje se smatra upečatljivom atrakcijom i scenom neprestanog mijenjanja interesa. Riječna obala kao i razne vrste plutajućih restorana postali su obilježje Nila koji privlači i turiste i stanovnike. Vlada ulaže ozbiljne napore na poboljšanju rive u Kairu. Egipat je prepun bogatih turističkih atrakcija, a ona najvažnija je svakako rijeka Nil i krstarenje istom. Krstarenje Nilom je, unatoč brojnim promjenama kroz povijest, i dalje jedan od najpopularnijih načina kako vidjeti drevne egipatske znamenitosti i iste na poseban način doživjeti (Wenke, 1991:290).

Thomas Cook i Son Ltd. su uvelike doprijenili nautičkom turizmu rijeke Nil kakvog poznajemo danas. Kao što je spomenuto malo kasnije u radu, turizam je otvorio neka bitna pitanja na Bliskom Istoku poput modernizacije, utjecaja sa Zapada i kolonizacije. Širenje turizma na području Bliskog Istoka te oko Nila posebno, može se iščitati iz dokumentacije popisa putnika te informacija koje se nalaze u dnevnicima. Drugi pokazatelj širenja je Cookova novinska brošura *Ekскурzivist (Excursionist, 1851 – 1902)* koji postaje sve obiljniji informacijama i reklamama počevši od 1880-ih. Nakon što je Cook otvorio svoj prvi ured u Kairu (1872), uspostavljena je prva veza između Kaira i Asuana, veće luke na obali rijeke Nil. Cook se vrlo brzo razvijao u Egiptu. Koliko su bili uspješni dokazuje činjenica da su Cook i Sin od egipatke vlade 1879. godine jedini dobili ustupak za prijevoz putnika i pošte na Nilu.

Sam razvoj turizma u Egiptu, a i na širem Bliskom Istoku je dosta dopridonio u rušenju stereotipa prema Arapima i navedenom području. Dobra stvar koju su radili Cook & Sin je ta što su zapošljavali lokalne ljude te su i na taj način pomogli Egiptu i njegovom gospodarstvu. Kratkoročno ispitivanje nekih dokumenata ukazuje da su mnogi prevoditelji i vodiči, zaposleni od strane Cooka & Sina, bili iz manjinskih zajednica židova i kršćana. Thomas Cook je također pokrenuo pitanje modernizacije na Bliskom Istoku. U 19. stoljeću, ako ne i ranije, Bliski Istok i Sjeverna Afrika mijenjali su se i prilagođavali zahtjevima modernog vremena. Ako je vjerovati njihovim glasnogovornicima, oni su pomogli dovesti moderni svijet na prije 'barbarska' i 'necivilizirana' mjesta. Cook i Sin tvrde da su pridonijeli izgradnji moderne infrastrukture u Egiptu. No tu činjenicu bi se svakako trebalo dodatno istražiti i ispitati. Nema sumnje da su Cook i Sin imali velik te snažan utjecaj ne samo na turizam Egipta i njegove veličanstvene rijeke, nego na i ostale aspekte poput modernizacije, školstva, proizvodnje, prodaje. No, takav utjecaj sigurno ne bi bio moguć bez snažne potpore britanskog carstva. Britanska vlada se zapravo par puta obratila moćnoj turističkoj agenciji prilikom okupacije Egipta i prijevoza britanskih vojnika. U to vrijeme je uglavnom postojala jedna moćna sila na Nilu, a to je bila britanska (Hunter, 2006:160).

Mnogo godina turiste Egipat privlači svojom karakterističnom civilizacijom, povijesnim nalazištima i prekrasnom prirodom. Sa svjetskim čudom piramidom, Sfingom, katakombama, Nilom, egipatska vlada skupa sa međunarodnim hotelskim kompanijama radi na organizaciji i širenju turizma na svojim prostorima. Direktor ureda Egipatske turističke uprave u New Yorku je izjavio da vlada preuzima vodeću ulogu u širenju ugostiteljske industrije. Egipatska organizacija za turizam i hotele (EGOTH) potiče porast broja turista širenjem zračnih luka u glavnim gradovima Luksor, Aleksandrija i Kairo te na Sinaju. Vlada nudi investitorima poticaj odgađajući porezne procjene na pet godina do 15 godina na isporučene komunalne usluge kao što su voda, struja i nove ceste (Pakkala, 1990:57).

Jedno od boljih stvari što je dopridonjela egipatska vlada su takozvani plutajući hoteli na Nilu. Krstarenje obično traje po 3 dana te je između gradova luka Luxora i Asuana. Duži sveobuhvatni paketi uz krstarenje nude razgledavanje egipatske kulture te znamenitosti. Sezona krstarenja je najrazvijenija u razdoblju od listopada do travnja kada je cijena krstarenja najviša te kada nije toliko vruće. Hilton International, moćna hotelska grupacija, je spoznala da su krstarenja Nilom najveća turistička atrakcija u Egiptu te da postoji veliki interes za time. Segment krstarenja brodom u hotelijerstvu vrlo je zdrav i kontinuirano raste. U Hiltonovim hotelima i na brodovima za krstarenje zaposleno je uglavnom lokalno osoblje

sa razdobljem obuke u rasponu od nekoliko tjedana do nekoliko mjeseci (Pakkala, 1990:58). Obuka posade je od izuzetne važnosti što će se objasniti malo kasnije u samom radu.

3.3. Uloga rijeke Nil kao današnje turističke destinacije

Nil je i u današnjem vremenu najvažnija atrakcija države Egipat. Baš kao u vremenu kada je Egipat tek nastajao, odnosno kada je postajao jednom od prvih civilizacija na svijetu, tako i danas, mnogo godina poslije. Bez rijeke Nil i svih blagodati koje pruža ova rijeka, turizam u Egiptu bi bio na mnogo nižoj razini. Iako Egipat posjeduje brojne znamenitosti, i povijesne simbole, koje turisti rado posjećuju, rijeka Nil je jedna od okosnica kako turističkog, tako i gospodarskog razvoja ove države.

Egipatska vlada je imala razne probleme prije s terorističkim napadima i političkim zbivanjima te je uložila velike napore kako bi si vratila ugled i Egipat bio prepoznat kao važna turistička destinacija. Imala je serije razvojnih projekata u razdoblju od 2002. – 2005. koji su bili podržani od strane američke agencije za međunarodni razvoj. Ministarstvo turizma je potpisalo vrlo vrijedan ugovor u iznosu od 68 milijuna dolara u svrhu promicanja egipatskog tržišta i Egipta kao prepoznate turističke destinacije (Azeez, 2019:9).

Vlada je također postavila cilj udvostručiti veličinu sektora od 15 milijuna turista do 2017. godine te na 30 milijuna turista do 2020. Vrlo zahtjevni i veliki ciljevi za državu koja je na glasu jedne od najopasnijih država za putovanje. Kako bi se ti ciljevi ispunili, potrebna je vrlo uspješna provedba jedne pomno odabrane strategije koja uključuje sljedeće:

- Razvoj postojećeg turizma poput grupnih turističkih aranžmana, odmorišnog turizma, kulturnog turizma kroz pooštavanje kontrole kvalitete, sposobnosti i razvoj infrastrukture.
- Proširenje turističke ponude i uključivanje ključnih sektora kao što su poslovna putovanja, konvencije i posebna područja kao što su golf, jedrenje, medicinski turizam, avantura i sport.
- Uključiti više turista iz Azije i Bliskog istoka kroz posvećene marketinške kampanje.
- Razvoj novih turističkih područja u zemlji, od kojih su najpoznatiji egipatska Sjeverna obala, koja predstavlja jedno od najrazvijenijih područja na Sredozemnom moru.
- Osiguranje poticaja za investitore da ne ulažu samo u hotele nego i u usluge kao što su shopping i povezana infrastruktura.

- Provedba sveobuhvatne strategije održivosti kako bi se osiguralo da se predviđeni rast može apsorbirati, zadržavajući vrijednu egipatsku turističku imovinu za buduće generacije (Elbaz, Haddoud 2017:68).

Povijest i bogata arheologija su jedni od glavnih turističkih atrakcija u Egiptu, još od početaka turizma u spomenutoj državi. No iako Egipat posjeduje brojne znamenitosti, i povijesne simbole, koje turisti rado posjećuju, ne smije se nikako zaboraviti rijeku Nil, jednu od okosnica kako turističkog, tako i gospodarskog razvoja ove države.

4. NAUTIČKI TURIZAM RIJEKE NIL

Turizam kao jedan od najvećih i najbrže rastućih aktivnosti današnjice ima značajan utjecaj na društvo i gospodarstvo gotovo svugdje. Svaki specifičan oblik turizma zaslužuje posebno istraživanje, pa tako i nautički turizam. Potencijalna putovanja za trgovinu, istraživanje, avanturu te religijska putovanja prvenstveno u slobodno vrijeme su se u Egiptu, Siriji/Palestini dogodila tijekom 1880-ih. Turizam, međutim, nije samo fundamentalno važan. Podrijetlo i razvoj turizma su također bacili svjetlo na velike teme povijesti Bliskog Istoka:

- Modernizaciju (uvođenje zapadnih tehnika, metoda, materijala te tehnologije) i
- Kolonijalnu ekspanziju (Hunter, 2006:160)

Thomas Cook te Son Ltd. su stvorili turističku trgovinu Egipta razvijajući uslugu tranzita Nila istovremeno otvarajući Siriju/Palestinu potencijalnim turistima. Uspostavljanje turističkih ureda u Kairu (1872.), Jaffi (1874.) i Jeruzalemu (1881.) uslijedilo je nakon otvaranja agencija Cook u Carigradu (1883.), Alžiru (1887.), Tunisu (1901.) i Khartumu (1901.). Jedini značajni konkurent je bila belgijska firma La Compagnie Internationale des Wagon-Lits et des Grands Express Europeens osnovana 1872. koja je bavila luksuznim turističkim prometom (Hunter, 2006:157).

U narednom dijelu rada će biti predstavljen nautički turizam rijeke Nil, nautičke luke na ovoj rijeci te važnost nautičkog turizma.

4.1. Glavna obilježja nautičkog turizma rijeke Nil

Rijeka Nil predstavlja najveću rijeku u Egiptu, te mjesto na kojem je nastala jedna od najstarijih civilizacija u svijetu. Zahvaljujući ovoj rijeci, omogućen je razvoj nautičkog turizma na ovom podneblju. Prilike koje nudi rijeka Nil sve više pogoduju razvoju turističkih objekata poput hotela, mjesta za kampiranje, vikendica, staza i šetnica (Kimbow, Nyakaana, Ayorekire, Ahebwa, 2012:55). Brojne turističke agencije nude odlične aranžmane za krstarenje Nilom. Neke od njih su Elite Travel, Go Travel, Mondo Travel i druge. Kuoni nudi dva aranžmana za krstarenje Nilom. Jedan aranžman, nazvan "Dragulji Nila", nudi 7 dana krstarenja Nilom uz 3 dana noćenja u glavnom gradu Kairu. Tijekom krstarenja bi se posjetilo luke Asuan, Luxor i Edfu. Drugi aranžman "Originalno krstarenje Nilom" nudi 12 dana krstarenja te posjet i drugim, malo manje poznatim lukama na Nilu (npr. Sohag, El Amarna) kao i posjete piramidama, katokombama te muzejima. Cijene za oba aranžmana se kreću od 2000 do 4000 funti (Kuoni, 2020.).

Jedno od glavnih obilježja nautičkog turizma na rijeci Nil su luke. Zahvaljujući dobrim i kvalitetnim lukama, razvijaju se i sva mjesta koja ih posjeduju. Drugim riječima, zahvaljujući rijeci Nil, došlo je do razvoja brojnih priobalnih naselja i gradova zbog implementiranja nautičkih luka, koje dovode do povećanja turizma u tim mjestima.

Vlada kontinuirano radi na ovom području da poboljša usluge u trenutnih 183 plutajućih hotela te pruži infrastrukturu i ostale usluge za što više istih. Krstarenja Nilom značajno su obilježje tradicionalnog turizma, a velika se pažnja posvećuje većem broju turista i povećanom korištenju Nila (Shetawy, 2017:12). Jedini je problem što se zaboravlja na okoliš i čitav ekosustav. Kako bi se nautički turizam posve razvio, jako je bitno očuvati okoliš. Prioriteti razvoja ovog područja uključuju:

- razvoj i unapređenje postojećih pristaništa i vezova za objekte opskrbom potrebnih usluga i infrastrukture te izgradnjom novih vezova za izbjegavanje prenapučenosti;
- izgradnja objekata za popravak, servis i izgradnju plutajućih hotela;
- uspostavljanje centra za kontrolu plovidbe i pružanja zdravstvenih, sigurnosnih, požarnih i drugih hitnih službi;
- razvoj nekih otoka u rekreacijske svrhe;
- razvoj turističkih mjesta i atrakcija te obnova i uljepšavanje okolnih područja.

Jahting turizam područje je velikog potencijala koji još nije razvijen, posebno s obzirom na jedinstveni geografski položaj Egipta, povijesna i prirodna bogatstva. Dva su mjesta identificirana kao prikladna da postanu prva u lancu marina koji će se na kraju proširiti od Port Saida na Mediteranu do Crvenog mora i Akabskog zaljeva. Prvo mjesto Marina nalazi se u Port Saidu, koje ima sve posebne karakteristike obalnog grada i moglo bi postati zaustavno mjesto za krstarenje jahtama Mediteranom. Drugo nalazište Marina nalazi se u zaljevu Akaba, južno od Tabe kod Hodayre, a poslužit će kao istočni otvor za lanac jedrilica (Wahab, 1996:58).

Zahvaljujući nautičkom turizmu na rijeci Nil došlo je do povećanja broja čamaca koji se iznajmljuju i povećanja prihoda, kako za vlasnike brodova, tako i za skipere, koji moraju biti opremljeni, dobro obučeni i spremni za obavljanje svog posla. Sama plovila za nautički turizam na rijeci Nil mogu se razlikovati po broju ljudi koji se nalazi na plovilu, odnosno po veličini samog plovila.

4.2. Nautičke luke na rijeci Nil

Kao što je već spomenuto, nautički turizam se osim na charter i crusing, dijeli i na luke nautičkog turizma. Nautičke luke se smatraju kao pokretači gospodarskog razvoja lokalnih zajednica iako do kraja devedesetih godina nije bilo pravog naziva te se nije ni uviđao značaj koje imaju luke. Nautičke luke su jedan turistički fenomen koji svake godine bilježi rast broja turista i ne smije se zanemariti njihova velika uloga. Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, 142/99.) luka nautičkog turizma definira se kao turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare.

Nil ima nekoliko nautičkih luka te će neke biti sada i predstavljene.

4.2.1. Kairo

Kairo je glavni grad Egipta s oko 20 milijuna stanovnika. Na arapskom se grad naziva Al – Qahirah te je kulturni centar arapskog svijeta. Grad je nastao na delti Nila te zbori kao najnaseljeniji pustinjski grad na Zemlji. Mnoge su vojske pokušale kroz povijest osvojiti ovaj veličanstveni grad, no nikada nisu uspjeli. Stoga ime grada ima veliko značenje – onaj koji potčinjava/onaj koji svladava. Kairo se nalazi na sjeveru Egipta te se najstariji dio grada nalazi na istočnoj strani rijeke, dok se novi dio razvija zapadno gdje su velike zelene površine Nila. Zanimljiva je činjenica da je zapadni dio grada građen po uzoru na Pariz. Najstariji dio grada je pak rastao nasumično kroz stoljeća. Zbog navedenog, nije ni čudno što zapadnim dijelom dominiraju moderne zgrade vlade, a istočni dio je pun starih džamija koje služe kao orijentir. Grad obilno koristi rijeku Nil. Kairo je mostom povezan s gradom Gizom gdje se nalaze najpoznatije egipatske građevine – piramide. Kairo je važno financijsko, ali i turističko središte. Može se reći da je Kairo turistička glavna baza Egipta. Kairova islamska četvrt s džamijama poput Al – Azhar, Al – Hussein i slične, čine veliku turističku atrakciju. Iako je prenapučenost veliki problem ove četvrti, i dalje privlači veliki broj turista, najviše znanstvenika koji imaju jako puno materijala za proučavanje. Spomenuta četvrt je tolika bogata kulturom i poviješću da se smatra glavnom atrakcijom uz bok velikim ostacima faraonske civilizacije. U Kairu još jedna četvrt bilježi veliki broj turista, a ona se nalazi južno od središta grada te je bogata dokazima kršćanske civilizacije. Južno od glavnog grada se nalazi Giza u kojoj se nalaze tri velike piramide i sfinge, velike arheološke atrakcije i obilježja egipatskog turizma. Nije ni čudno onda pretpostaviti zašto je Kairo glavni centar turizma, spoj je raznih kultura i dom jednog od najvećih civilizacija na svijetu. Bitno obilježje Kaira je

svakako njegovo glavno mjesto na delti Nila. Riječna obala kao i razne vrste plutajućih restorana su postali jedno vrijedno obilježje koje privlači mnogobrojne turiste, ali i lokalno stanovništvo. Egipatska vlada je još od 1996. godine uložila velike napore na poboljšavanju obale (Wahab, 1996:353).

4.2.2. Aleksandrija

Najveća egipatska luka i drugi grad po veličini u državi je Aleksandrija. Spomenuti grad se nekad smatrao središtem helenističke kulture i znanosti. Grad Aleksandrija smješten je zapadno od ogranka Rosette i rijeke Nil te je poznat po svojim plažama, povijesnim i arheološkim nalazištima. To je drugi najveći grad u Egiptu sa oko 4,0 milijuna stanovnika. U njemu je najveća luka u zemlji i oko 40% egipatskih industrijskih aktivnosti. Tijekom ljeta grad prima preko milijun turista. Plovni put između Kaira i Aleksandrije sastoji se od Nila do Delte Baraž na EL-Qanateru, Beheiry kanala, Noubaria kanala, te dijela od 20 km kroz Jezero Maryut. Širina rijeke Nil u području Kaira iznosi preko 300 m, dok je plovna širina kanala Beheiry i Noubaria varira između 50 m i 40 m. Dnevni vodostaj u kanalima Nila, Beheiry i Noubaria ovisi o stvarnim istjecanjima rijeka. Proširenje grada na jug kasni zbog postojanja velikog vodenog tijela, jezera Mariout, južno od grada. Razina vode u jezeru Mariout zadržana je na 2,8 m ispod razine mora kontinuiranim ispumpavanjem vode iz jezera u Mediteran. S obzirom na velike gubitke u Aleksandriji zbog porasta razine mora i golemi razvoj u tijeku te u okviru „politike bez žaljenja“, sugerira se da i strateški i kratkoročni plan moraju biti usvojeni. Mora se usvojiti integrirani pristup upravljanju obalnim područjem, koji uključuje izgradnju institucionalnih kapaciteta pokrajine i unapređenje svijesti. (El-Raey, 1997: 32).

4.2.3. Damietta

Damietta se nalazi na delti Nila i grad je u kojem pretežito prevladavaju ribarstvo, kožna i tekstilna industrija i gdje pamučna industrija ima dugu tradiciju. U staro antičko doba je Damietta bila iznimno važna luka, no izgubila je značaj osnivanjem Aleksandrije. U 13. stoljeću je ovaj grad premješten šest kilometara u unutrašnjost, gdje se nalazi i danas. Grad je razvio različite gospodarske poduhvate poput izrade namještaja što mu je otvorilo put u vanjski svijet (El-Raey, 1997: 35).

Lučke se instalacije prostiru na površini od 11,8 kvadratnih kilometara te je sama luka omeđena imaginarnom linijom koja povezuje istočnu i zapadnu provaliju. Damietta je zauzela slijepo mjesto na glavnim komunikacijskim rutama koje povezuju dinamične centre sjevernog

Egipta u usporedbi s drugim gradovima kanala. Grad je dugo naseljen starosjedilačkim zajednicama te je kulturni prikaz jednog egipatskog grada iako je 'okrenut leđima' dolini i delti (El-Raey, 1997: 35).

4.2.4. Roseta

Podružnica Rosetta nije plovna tijekom cijele godine, ali ipak predstavlja jednu od važnih luka. Putovanje podrazumjeva prolazak kroz Rosettu s Beheiry Raiyah u Kafr Boleen-om. Grad Rosetta je poznati faraonski i islamski grad smješten u regiji Rosetta blizu raskrižja grane Rosetta rijeke Nil sa Sredozemljem, istočno od Aleksandrije. Pretjerane stope erozije primijećene su u blizini rta Rosetta, zbog prestanka sedimenata nakon izgradnje Visoke brane na rijeci Nil, oko 1000 km prema jugu. Regija koja okružuje grad dobro je poznata po svojim problemima u zapisivanju vode i problemima s vodom (El-Raey, 1997: 34).

4.2.5. Asuan

Asuan se nalazi na desnoj obali Nila. U tome gradu je izračunat i opseg Zemlje (ustanovio ju je Eratosten kojeg danas smatramo ocem geografije). Asuan ima lijepi botanički vrt te ta bujna priroda najbolje pokazuje koliko je zapravo snažan i velik utjecaj rijeke Nil na prostoru gdje godišnje prosječno padne samo 0,5 milimetara padalina. Asuan je također poznat po Asuanskoj brani koje se smatra jedno od najvećih postignuća u današnje doba i koja je dovršena 1879. godine. Asuanska brana se nalazi na jugu Egipta te skreće Nil u veliko Naserovo jezero. Cilj brane je regulacija visokog vodostaja i omogućavanja navodnjavanja kroz čitavu godinu. No, tijekom gradnje su se uništili brojni spomenici te je umrla 451 osoba tokom izgradnje, iako je sam cilj gradnje bio pohvaljen. Naserovo jezero je nastalo kao rezultat izgradnje brane. Jedno je od najvećih umjetnih jezera na svijetu. Dugo je oko 550 kilometara, dok je 35 kilometara široko. Većinskim dijelom se jezero nalazi na egipatskom teritoriju (oko 83%), no ostatak jezera se nalazi u Sudanu te ima i drugi naziv – Nubijsko. Asuan ima i mnogo važnih arheoloških nalazišta uključujući hramove Philae, Kalabshe, Abu Simbel i tako dalje. Katarakt je prag u riječnom koritu preko kojeg voda pada u slapove, a Nil ih ima čak šest. Prvi se nalazi upravo u Asuanu. Katarakti na Nilu stvaraju nezaboravan prirodni krajolik te se koriste za razvojne projektne turizma. No, Asuan uz sve lijepe stvari nosi i one loše. Turistička sezona prilično kratko traje zbog jako vruće klime ljeti kao i zbog proljetnih pješčanih oluja koje se nazivaju khamaseen. Egipćani taj problem pokušavaju riješiti čestim krstarenjem Nila koja su uglavnom između Asuana i grada Luxora. Turooperatori kao i

turističke agencije uvelike promoviraju krstarenja za produživanje boravka turista za dodatnih par noći (Wahab, 1996:353).

Godišnje se prevozi oko 3 milijuna terete između Aleksandrije, Kaira i Asuana preko rijeke Nil. Egipatska je vlada zbog većeg broja brodova koji krstare Nilom, tzv. Plutajući hoteli, proglasila poboljšanje sigurnosne polovidbe na rijeci Nil visokim prioritetom. Vrlo je popularna plovidbena ruta tijekom cijele godine za plovidbene jedinice i turizam krstarenja između Asuana i Luxora (Azeez, 2019:3).

4.2.6. Port – Said

Port Said je lučki grad koji se nalazi istočno od rijeke Damietta na rijeci Nil i na sjeveru Sueskog kanala. Grad je osnovan 1859. godine te se nalazi na strateškom položaju koji razdvaja Sredozemlje od jezera Manzala. Danas se Port Said smatra drugim najvećim turističkim, ali i trgovačkim središtem Egipta na Sredozemlju. Spomenuto jezero Manzala je najveće jezero delte Nila koje se nalaze zapadno od grada te nažalost prima znantnu količinu otpadnih voda i ostalog štetnog otpada (El-Raey, 1997: 36).

Grad je nastao za vrijeme izgradnje Sueskog kanala te se nakon otvorenja kanala razvio u luku kozmopolitskog značaja. Nakon što se Sueski kanal ponovno otvorio nakon zatvaranja kanala 1967. godine, Port Said se razvio u drugu najvažniju egipatsku luku nakon Aleksandrije s velikim količinama izvoza riže, pamuka i soli (Azeez, 2019:4).

4.3. Važnost nautičkog turizma rijeke Nil za turizam Egipta

Drugi grčki naziv za Nil bio je *Aigyptos*, a on je izvor imena "Egipat." Rijeka Nil je jako bitna, ako ne i najbitnija komponenta Egipta. Nil se smatra izvorom života i srž je same egipatske civilizacije. Opstanak države kroz višetisućljetnu je povijest usko povezan s rijekom i njezinim redovitim poplavlivanjima. Blago rečeno, da nema Nila, današnji Egipat kakvog ga poznajemo, ne bi postojao. Kao što je već navedeno, otac povijesti Herodot je izjavio kako je Egipat dar Nila. Egipat je danas jedna od najpopularnijih turističkih destinacija Afrike, ako ne i najpopularnija usprkos problemima na koje je kroz godine nailazila (politički sukobi, terorizam, prirodne nepogode). Egipat je zemlja u kojoj se nalazi Sueski kanal, jedan od novih svjetskih čuda našeg doba, ali i u zemlji se nalazi jedino očuvano staro svjetsko čudo doba Antike – Keopsova piramida u Gizi (oko 2550 pr. Kr.) Piramide u Gizi spadaju među najstarijim te najpoznatijim građevinama čovječanstva. Piramide su uz rijeku Nil vjerojatno najjači symbol države Egipat. Piramide su udaljene 15 kilometara od glavnog grada Kaira te

se nalaze na zapadnom rubu doline Nil. Piramide su također uvrštene u UNESCO – ov popis svjetske baštine 1979. Godine (Shetawy, 2017:9).

Bogata povijest i kultura države kao i ljepota te važnost rijeke Nil privlači mnoštvo turista. Nautički turizam odnosno njegova ponuda mora pratiti najnovije trendove u nautičkom svijetu te treba biti vrlo atraktivna i zanimljiva i najzahtjevnijoj klijenteli nautičara. Kako nautički turizam većinskim dijelom ima samo klijentelu veće platežne moći, ponuda mora biti opravdana kako bi došlo do veće potrošnje nautičara te samim time boljeg stvaranja imidža jedne nautičke destinacije. Egipat s rijekom Nil i brojnim drevnim znamenitostima nudi jako bogat i velik sadržaj za turiste nautičare. Nautički turizam je upravo radi toga od velikog značaja za državu Egipat. Razvoj samih nautičkih luka pogoduje razvoju ostalih gospodarskih djelatnosti te se lokalnom stanovništvu otvaraju mnoga radna mjesta. Bitno je također naglasiti da nautički turizam doprinosi urbanističkom razvoju naselja i gradova koja su se smjestila uz samu obalu rijeke Nil. No, to sa sobom donosi pozitivne, ali i one negativne činjenice. Pozitivna je strana toga što dolazi do uređenja staza, šetnjica, igrališta, razvoja hotela, restorana, vikendica koja svoj razvoj oslanjaju na turizam. S druge pak strane, ako se dovoljno ne pazi na okoliš, može doći do njegovog zagađenja a kao što je već navedeno prethodno u radu, Egipat ima veliki problem s onečišćenjem rijeke i nestašicom pitke vode. A upravo nautički turizam kao takav nameće veliku odgovornost prema prirodi jer je održavanje okoliša i svjesno ekološko ponašanje ljudi prema prirodi, biljnom i životinjskom svijetu kao i prema kulturnom bogatstvu, osnovni uvjet razvoja jednog održivog nautičkog turizma (Shetawy, 2017:10).

Na rijeci Nil su se kroz godine dogodile mnoge nesreće. Zbog toga se mora puno ulagati u samu zaštitu pri krstarenju rijekom Nil. Najvažnije se usredotočiti na ulogu koju ljudski faktor igra u nastanku različitih nesreća kako bi se izbjegle neke veće posljedice kao i negativan utjecaj na turizam općenito te na nacionalnu ekonomiju Egipta. Investicijski trošak može izgledati jako visok i rizičan za postizanje potrebnog, prihvatljivog i realnog stupnja sigurnosti kruzera na Nilu, no mora se svakako uzeti u obzir troškovi kao i moguće posljedice neuspjeha. Vrlo je važno u budućnosti izbjeći ozbiljnije nesreće. Kruzeri na Nilu su izloženi raznim nesrećama: od požara, eksplozija pa sve do potonuća i sudara. Glavne uzroke spomenutih nesreća možemo podijeliti na četiri faktora:

1. Ljudske pogreške (operativni uzroci)
2. Tehnički uzroci (dizajn, konstrukcija, oprema)
3. Okoliš, i

4. Organizacijski uzroci.

Kada je okoliš u pitanju, glavni uzroci za nesreće su magla, tama, kiša, vjetar, nagle promjene vremena, plitka voda te uski navigacijski kanal. Kruzeri na Nilu imaju ograničenu sposobnost manevriranja. Pod pojmom manevriranja, smatra se skup aktivnosti koje se provode s namjerom izvođenja vrlo uspješnog priveza, premještanja uz gat i obalu, odveza, samog sidrenja te prilikom veza na četverovez ili plutaču. (Amižić, 2018:3)

Kako bi se sprječile nesreće uzrokovane lošim manevriranjem u trenucima kada se dva kruzera nalaze jedan pored drugoga te prilikom vezanja i odvezivanja (posebice u tri egipatska grada, Kumombu, Edfuu i Esni), potrebno je imati niz luka i vezova koji će bit ravnomjerno raspoređeni. Također, potrebno je povisiti razinu vode u kanalu između gradova Luxor i Esne. Mnoge nesreće su dovele do potopa brodova, gubitka stabilnosti brodova popraćen gubicima ljudskih života i teških ozljeda brodske posade. Zbog nesreća, kruzeri su se morali povući iz komercijalne operacije zbog nastalih šteta kako bi se oštećeni dijelovi sanirali i popravili. Svaka pojave nesreće u kojoj sudjeluje kruzer na rijeci Nil, izravno utječe na ekonomiju Nilskog turizma. Kruzer je time u nemogućnosti izvršiti prodani i oglašeni turistički program. Spomenuta činjenica nosi jednu posljedicu za drugom, a najgora je ta da uzrokuje veliku frustraciju među turistima koji dolaze iz cijeloga svijeta i koji su se došli opustiti i uživati u otkrivanju drevne egipatske civilizacije u raznim gradovima kao uz samu obalu veličanstvene rijeke Nil (Shama, 2009:95).

Kako bi se izbjegle buduće nesreće kruzera na Nilu, potrebno je proučiti i detaljno analizirati neke od nezgoda koje su se dogodile u prošlosti te odgovoriti na jako puno pitanja. Jedno od tih pitanja je koliku ulogu igra ljudski faktor u tim nesrećama? Prema literaturama, ljudski faktor predstavlja glavnu ulogu odgovornu za izazivanje većine kruzerskih nesreća na rijeci Nil, ali i na morima i na oceanima. Ljudske pogreške se uglavnom događaju radi nepoštivanja sigurnosti i kvalitete kruzera, nepažnje, lijenosti, podcjenjivanja teških i kompleksnijih situacija, manjka proaktivnosti, nerazumijevanja uputa, pogrešnog razumijevanja odluka i pasivnosti (Shama, 2009:96). Dakako da u tome svemu igraju veliki faktori poput iscrpljenosti, stresa, umor te zdravstveni i psihološki problem. Nepostojanje radne kulture koja vrednuje sigurnost kao i nedostatak vještina te kompetencije među osobljem, koje je uključeno u skoro svaku od aktivnosti kruzera Nila, posljedica je uglavnom neadekvatne kvalifikacije, obrazovanja i obuke. Poduzeća koja se bave upravljanjem sigurnosti kruzera Nila bi trebali pokrivati glavne čimbenike za sigurnost ne samo osoblja, već i turista, navigacijskog kanala rijeke Nil kao i kruzera. Jedan od načina kako se pobrinuti

za spomenutu činjenicu je kvalitetna obuka za posadu. Ovo su tri bitne stvari koje navedena poduzeća moraju izvršiti:

1. Posada mora pokrivati sve aspekte sustava sigurnosti, kontinuirano raditi na njihovom poboljšanju te efikasno i brzo djelovati u slučajevima krajnje nužde i opasnosti
2. Administrativno osoblje mora biti zaduženo za osiguravanje visoke kvalitete svakog kruzera kao i njegove opreme te svakog rada na istome
3. Poduzeća moraju osigurati valjanost svih certifikata i ostale potrebne dokumentacije izdane za plovilo od svih nadležnih tijela kao i kvalitetu oprema za spašavanje na kruzera i komunikaciju (Shama, 2009:97)

Sigurnost kruzera na Nilu se može značajno poboljšati uključivanjem sigurnosne kulture i osiguravanjem kvalifikacije, obrazovanja, obuke, vještina, efikasnosti i sposobnosti osoblja koje je uključeno u sve faze projektiranja, izgradnje, rada i osiguranja broda i kontrolu svih čimbenika koji narušavaju sigurnost kruzera. Obuka posade je zbog svih navedenih činjenica najbitnija stavka u borbi protiv strašnih nesreća. Manjak obuke te potrebnog obrazovanja može dovesti do posljedičnih katastrofa s vrlo ozbiljnim posljedicama za nautički turizam rijeke Nil kao i cjelokupnog nacionalnog gospodarstva Egipta, posebno još ako nesreće uzrokuju smrtno slučajevima i ometanje navigacijskog kanala rijeke Nil. Neki ključni čimbenici dizajna koji utječu na sigurnost kruzera u Nilu su:

1. Glavni parametri dizajna trupa kruzera
2. Izmjena brodske konstrukcije kako bi se olakšala ugradnja kvalitetne opreme te kako bi se istaknuo dekorativni izgled kruzera koji itekako igra veliku ulogu na konkurentnom turističkom tržištu u Egiptu
3. Okoliš, brzina strujanja vode i promjene dubine vode plovidbenog kanala u Nilu
4. Zakoni i propisi koje su donjela nadležna tijela uprave rijeke Nil u vezi navodnjavanja same rijeke (Shama, 2009:98)

Jako je bitno gledati kruzere na Nilu prvenstveno kao prijevozno sredstvo za turiste kojima upravlja kvalitetna posada čije vještine ovise o potrebnim kvalifikacijama, obukama i višegodišnjim iskustvom. Potrebno je osigurati da svi inženjeri, članovi posade koji rade na kruzera Nilu kao i osobe koje su dodijeljene radi osiguranja te sigurnog rada imaju odgovarajuće kvalifikacije, završenu kvalitetnu obuku, iskustvo, odgovarajuće vještine te da su upoznati sa poznavanjem sigurnosne kulture. Potrebno je povećati broj luka i vezova na

turističkim mjestima uz rijeku Nil kako bi se izbjegle veće gužve te kako bi se ojačao sam nautički turizam na rijeci.

Egipat je u 2018. godini imao solidan oporavak te rast dolazaka turista (11 milijuna) zahvaljujući povećanju broja posjetitelja iz Njemačke, Italije te drugih europskih zemalja. Nautički turizam te cjelokupna ponuda krstarenja rijekom Nil su sigurno doprinijeli udjelu rastu dolazaka turista. Pretežno su Nijemci turisti – nautičari. Cijelo područje Bliskog Istoka doživjelo je porast od 5% dolazaka međunarodnih turista. 56% turista je došlo u određene turističke destinacije radi korištenja godišnjih odmora i rekreacije (UNWTO, Tourism Highlights, 2018:7).

Etiopija, gdje prolazi pretežito Plavi Nil, planira izgraditi najveću afričku branu vrijednu 5 milijardi dolara. S spomenutom branom, Etiopija bi riješila jedan jako veliki problem, a to je opskrba električnom energijom zbog sve većeg porasta broja stanovništva. Time zapravo stvaraju veliki problem Egiptu jer s takvim velikim projektom poput brane smanjuju dotok vode u Egipat. A Egipat živi od Nila. Apsolutno je neupitan značaj rijeke Nil za Egipat. Kako Egipćani kažu, Nil je njihova baština. Zbog gradnje brane, moglo bi doći do većeg sukoba spomenutih dviju država. Etiopija će svakako dobiti na velikom političkom značaju na području Sjeverne Afrike, a egipatski će se smanjiti (Lashitew, 2020). Jako je bitno promatrati razvitak ove zanimljive situacije, no budućnost same rijeke ne ovisi samo o njima. Čini se da obje zemlje zapostavljaju jako veliki i bitan faktor – očuvanje okoliša. A i nadalje, da bi se očuvao kulturološki značaj rijeke Nil za nautički turizam, sve afričke države kroz koje prolazi Nil, pogotovo Egipat i Etiopija, moraju doći do nekog sporazumnog zaključka kako bi se rijeka očuvala, a nautički turizam dobio još veći značaj i utjecaj. Sve se više pažnja preusmjerava na pitanje kako najbolje iskoristiti 80 km³ vode koju Nil godišnje transportira iz ekvatorijalne Afrike preko Sahare do Sredozemnog mora. Kao što je već nekoliko puta spomenuto, odgovor na to pitanje najviše utječe na Egipat koji ima brzorastuće stanovništvo od 65 milijuna ljudi. Očekuje se da će porast stanovništva u Egiptu nadmašiti raspoložive vodene resurse Nila početkom 21. stoljeća. A borba između Etiopije i Egipta, nimalo ne pomaže tome.

Svakako da u ovom vremenu s pandemijom korone turizam trpi veće posljedice, no s vremenom i dobrom strategijom turizam će se postupno oporaviti. Ipak je upravo turizam kroz sve prethodne godine državi Egipat donio velike prihode.

5. EKONOMSKE, SOCIJALNE I KULTUROLOŠKE ZNAČAJKE NAUTIČKOG TURIZMA RIJEKE NIL

Kroz naredno poglavlje govoriti će se o ekonomskim, socijalnim i kulturološkim značajkama nautičkog turizma.

5.1. Ekonomske značajke nautičkog turizma rijeke Nil

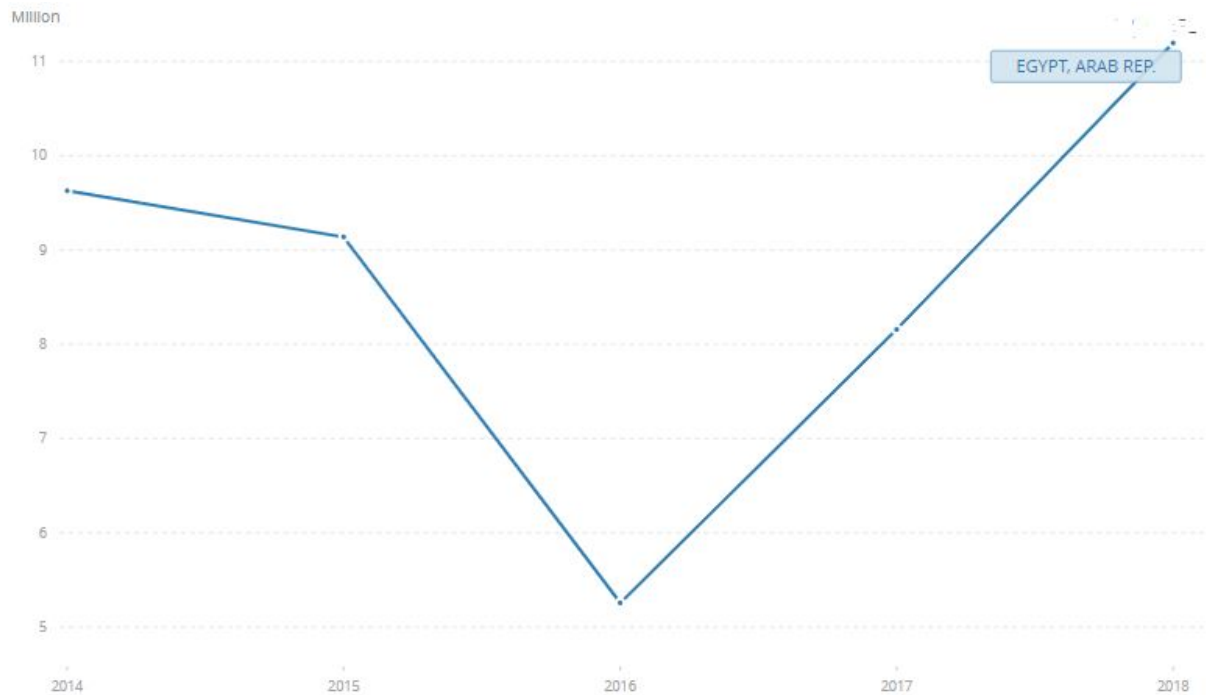
Turistička aktivnost glavni je izvor prihoda za Egipat, s mnogim velikim turističkim brodovima koji krstare dijelom rijeke Nil između Luxora i Asuana u Gornjem Egiptu. Počevši od četrdesetih godina prošlog vijeka brodom s pogonom na paru, broj turističkih brodova na ovom dijelu rijeke povećao se na 12 do 1972. godine, a brodovi na dizelski pogon zamijenili su stare parne brodove. Brojevi su se nakon toga naglo povećali, dosegnuvši brojku od 110 turističkih brodova. Od 1989. do 1997. godine oko 240 velikih brodova za rasonodu (do 70 m duljine, do 4 palube) krstarilo je između Asuana i Luxora (Ali, Murphy i Langendorff, 1999:93).

Inače, za 1990 – te godine je karakteristično da dolazi do liberalizacije egipatske ekonomije, te samim time i liberalizacije egipatskog turizma. Premda je privatizacija najvidljiviji aspekt egipatske liberalizacije ekonomije u 1990-ima, druge reforme također su se odvijale u turističkom sektoru ili su povezane s njim. Možda je najvidljivija bila liberalizacija egipatske valute. Funta je postupno premještena prema svojoj tržišnoj vrijednosti u kasnim 80-ima i ranim 1990-ima, i to na potpuno slobodnom tržištu. Iako se očekivalo da će funta pasti nakon liberalizacije trgovine i međunarodnog pokreta, ona je u stvari bila stabilna od 1992., osim jednog ozbiljnog kolebanja u srpnju 1994. godine. Jednostavnije je mijenjati valutu po stopama koje odražavaju tržišne trendove, a ne umjetno visokim, službeno postavljenim tečajem (Gray, 2006:102). Iako je riječni turizam izrazito važan oblik razvoja obale koji može predstavljati i uključivati sve kategorije gornjih razvojnih klasifikacija, akademici, istraživači i stručnjaci za turistički razvoj su to duže vremena zanemarivali (Shetawy, 2017:24).

Danas, 30 godina kasnije, može se reći da je turizam i dalje najvažniji i najveći prihod BDP-a za Egipat. U 2014. godini, dolasci međunarodnih posjetitelja u Egipat su dosegli brojku od 9,9 milijuna generirajući prihod od ukupno 7,2 milijarde dolara (OECD,2016:331). Turizam je izravno i neizravno dopridonio 11,3% egipatskom BDP-u te godine. Kako se

može vidjeti prema prikazanoj ilustraciji, 2015. te 2016. godine dolasci turista su se značajno smanjili u odnosu na 2014. godinu. No, nakon 2016., vidi se ekponencijalni rast te su 2018. godine Egipćani zabilježili čak nešto više od 11 milijuna dolazaka.

Slika II. Broj dolazaka turista u Egipat 2014-2018



(Izvor: World Tourism Organization, Yearbook of Tourism Statistics, Compendium of Tourism Statistics and data files, 2018.)

U zaključku ovog dijela može se reći da je nautički turizam dao velike koristi za Egipat, a upravo za to je zaslužna nesvakidašnja ljepota rijeke Nil kao i brojne znamenitosti koje se nalaze duž sam rijeke. Velike turističke agencije nude brojne itinerare krstarenja Nilom te se smatra da će se broj dolazaka povećavati. Kroz prihode od turizma, omogućen je bolji život stanovništva, te uređeniji prostor i bolja budućnost. Ipak 9% od ukupnog stanovništva radi u turističkom sektoru. Zbog dosadašnjih navedenih činjenica u radu, nije pretjerano iznenađujuće koliko velike napore egipatska vlada ulaže u sam turistički sektor.

5.2. Socijalne značajke nautičkog turizma rijeke Nil

Društvene funkcije turizma zajednički doprinose humanističkim vrijednostima turizma, dok se ekonomske funkcije, prije svega, odražavaju na povećanje ekonomskih blagodati turističkih receptivnih zemalja. Prema Hunzikeru W. i Krapfu K. se razlikuju

zdravstvena, tehnička, kulturna, socijalna, politička i privredna funkciju turizma (Čavlek, Bartoluci, Prebežac, Kesar, 2011:293).

Socijalne značajke nautičkog turizma mogu se najbolje interpretirati kroz proces umrežavanja i stvaranja novih sustava, kako za turiste, tako i za lokalno stanovništvo. Socijalne značajke naslanjaju se na one ekonomske, koje se zasnivaju na novim sadržajima duž rijeke Nil. To se prije svega odnosi na uređeniji, sadržajni te bogatiji život za lokalno stanovništvo. Zahvaljujući nautičkom turizmu, ali i turizmu općenito stvorili su se bolji uvjeti za život, bolje okruženje za lokalno stanovništvo te prihod samo raste. Često se ističe da je turizam putovnica mira jer turizam prodonosi miru i razumijevanju među ljudima. Socijalna funkcija turizma ima važnu društvenu ulogu jer utječe na smanjenje socijalnih i klasnih razlika među narodima te na zbližavanju ljudi različitih kultura (Čavlek, Bartoluci, Prebežac, Kesar, 2011:304).

Svi oni elementi i aspekti života, koji se odnose na šetnice, nove zgrade, sadržaje koji ispunjavaju život su elementi socijalnog okruženja. No, ovim elementima je potrebno pristupiti oprezno, jer ukoliko se iz logičnog rasporeda pređe u krajnost, može doći do problema sa zagađenjem okoliša koje nažalost rijeka Nil u ovom trenutku i ima. Kao što je prethodno navedeno u radu, Egipat se bori s nestašicom pitke vode i velikim zagađenjem rijeke. Nijedna zemlja ne ovisi o rijeci koliko Egipat jer 90% stanovništva živi uz rijeku. A tone industrijskog i poljoprivrednog otpada se izljeva u rijeku. Koliko je Nil bitan za lokalno stanovništvo se vidi u mnogobrojnim dobrovoljcima koji čiste rijeku. Ipak egipatski narod ima velike koristi od rijeke jer im je ista mnogo toga podarila (Lashitew, 2020).

Turističke atrakcije zemalja koje se nalaze duž rijeke Nil, uglavnom potječu iz duge povezanosti rijeke s ljudskim naseljavanjem. Kao što je već nekoliko puta spomenuto u radu, sama rijeka je proteklih nekoliko tisuća godina opskrbljivala vodom Egipat, Sudan, Ugandu te ostale zemlje kroz koje rijeka teče. To je dovelo do porasta naseljavanja velikog broja ljudi uz samu rijeku. Rijeku Nil mnogi nazivaju najvećim svjetskim muzejem na otvorenom zbog brojnih znamenitosti koje se uz nju nalaze te koje mnogobrojni turisti posjećuju. Turistima je sigurno jako posebno provoditi vrijeme na nalazištima uz duž rijeke jer nekako na taj način provode vrijeme di se odvijala bitna povijest jedne velike civilizacije (Cooper, Prideaux, 2009:87).

5.3. Kulturološke značajke nautičkog turizma rijeke Nil

Kulturna funkcija turizma omogućava svakoj osobi da upozna određene kulturne vrijednosti u turističkoj destinaciji te da jednostavno uživa u njima. Prema tome turizam

pridonosi povećanju opće naobrazbe i kulture ljudi. Čak se kulturna i obrazovna funkcija isprepliću jer mnogi turisti putuju na razne turističke destinacije upravo radi upoznavanja kulturno-povijesnih vrijednosti neke zemlje, zbog ciljeva da na primjer, nauče dodatni strani jezik ili nekih drugih različitih oblika obrazovanja te zbog aktivnog sudjelovanja na nekim određenim kulturnim događajima (Čavlek, Bartoluci, Prebežac, Kesar, 2011:294).

Nil je žila kukavica Egipta još od doba faraona i piramida. Kada se govori o rijeci Nil, ona je sinonim za državu Egipat. Iako Egipat većinskim djelom upravlja rijekom i iskorištava istu, Nil prolazi kroz još 11 afričkih zemalja. Svi značajni i veliki gradovi su se smjestili uz obalu rijeke kao i mnogobrojne atrakcije. Krstarenja Nilom pridonose kulturnoj funkciji turizma jer prevladava interes potražnje za objektima te sadržajima kulturnog karaktera. Krstarenja ne znače samo putovanja u prošlost, nego se upoznaje i sa suvremenim životom lokalnog stanovništva. Kako lokalno stanovništvo ima utjecaj na turiste, tako imaju i turisti na domicilno stanovništvo (Čavlek, Bartoluci, Prebežac, Kesar, 2011:295).

Iako je kulturna raznolikost postala „politički korektno“ ključna riječ tijekom 1980-ih, urbanističko planiranje i dizajnerska praksa u smislu održivog razvoja nisu se bavili time do kraja 1990-ih. Iako održivi razvoj kao konceptualni cilj uključuje „održavanje kulturne raznolikosti i interakciju zajednice“, malo se tko s time slaže te malo zna što to zapravo znači i koliko je bitno. Međutim, kulturna raznolikost i interakcija pružaju način procjene kulturne i društvene održivosti i jedan je vidljivi ishod kontinuiteta ljudske skupine na kulturno značajnim mjestima (Shetawy, 2017:58).

Prema svemu navedenom može se dakle, zaključiti da se svako turističko okruženje može i mora promatrati kao jedna cjelina, kao jedan sustav, koji živi u skladu sa zakonitostima prirode i gdje se svi moraju ponašati prema tom obrascu. Sa druge strane, kulturološki razvoj svakog područja, pa tako i područja Nila, na kojemu se događa nautički turizam, moguć je zahvaljujući duhu ljudi, koji dolaze sa različitih krajeva svijeta, troše vlastiti novac i dodaju vrijednost ovom podneblju svojim djelovanjem.

6. ZAKLJUČAK

Turizam i promet su iznimno jako isprepletani te su određeni kao jedni od nositelja gospodarskog razvitka jedne zemlje. Promet je jedna integralna komponenta razvoja turizma. Jedno bez drugoga ne postoji. Nautički brodovi se u nautičkom turizmu ne doživljavaju samo kao prijevozna sredstva, nego su važan te integralni dio turističke ponude destinacije (promet je inkorporiran u turističku ponudu). Može također pridonijeti povećanju zadovoljstva turista boravkom u destinaciji (Čavlek, Bartoluci, Prebežac, Kesar, 2011:202).

Nautički turizam je jedan turistički fenomen koji je procvjetao u zadnjem desetljeću te će nadalje bilježiti veliki rast. Iako je globalna pandemija korone poljuljala ovaj specifičan oblik turizma kao i sam turizam, nema sumnje da će se s vremenom oporaviti i zauzeti jedno od prvih mjesta na ljestvici kao jedno od najbrže rastućih i najpopularnijih vrsta turizma. Korist od nautičkog turizma je velika, za cjelokupno gospodarstvo. Zahvaljujući nautičkom turizmu se povećavaju prihodi u lokalnoj sredini, ali se paralelno s tim, razvija sociološki i kulturološki segment sredine. Dolazi do izgradnje šetnica uz rijeku, izgradnje novih hotela, apartmana, drugih ugostiteljskih sadržaja, koji čine bogatijim život lokalnog stanovništva.

Može se reći da je u Egiptu, razvoj ove vrste turizma praćen sa ekonomskom liberalizacijom devedesetih godina, kada dolazi do snažnih promjena u ovoj državi. Ipak, istraživanja pokazuju kako je nautički turizam bio razvijen i u 1980 – im godinama, a kroz vrijeme je došlo do sve većeg broja čamaca i brodova koji su se iznajmljivali na ovom podneblju.

Nautički turizam bez sumnje ima u Egiptu poseban značaj jer je isti zastupljen na drugoj najvećoj rijeci svijeta, Nil. Nautički turizam na rijeci Nil zadovoljava većinu uvjeta kako bi postao jedan od najpopularnijih oblika turizma. Nautičkom turizmu sigurno uvelike pomažu mnoge turističke agencije koje nude itinerare krstarenja Nilom te svojim uslugama privlače turiste. Ploviti rijekom Nil je jako pogodno, a same atrakcije uz duž obale bi zadivile i najzahtjevnijeg turista nautičara. Nil je izvor samog Egipta i njegovo najvažnije obilježje te turistička najvažnija atrakcija. Uz samu rijeku su se smjestili najvažniji gradovi i bitne nautičke luke koje imaju određene specifičnosti te imaju snažan gospodarski razvoj zahvaljujući turizmu odnosno nautičkom turizmu. Gradovi na obali rijeke Nil su upravo radi same rijeke postali veliki te primaju veliki broj turista i imaju veće prihode i promet radi turizma. Nautički turizam ne smije biti zanemaren stoga je jako bitno da egipatska vlada kontinuirano radi na održavanju istog kao i na održavanju okoliša. Rijeka Nil je danas jako

zagađena (Lashitew, 2020). Oko 150 milijuna tona smeća i ostalog otpada godišnje završi u rijeci, prema državnoj agenciji za okoliš. Te brojke su zaista zastrašujuće te je potrebno brzo djelovanje kako bi se problem riješio. Osnovni značaj nautičkog turizma leži u odnosu čovjeka i prirode. Kako bi se nautički turizam posve razvio u Egiptu i stvorio impresivne rezultate, bitno je očuvati čitavi ekosustav.

Usprkos jako dobrim rezultatima u turizmu te koliki velik udio u BPD – u držbi turizam, Egipat i dan danas nailazi na probleme. Jako je bitno da riješe problem s zagađenjem kao i potencijalnu opasnost od strane države Etiopije zbog gradnje najveće brane u Africi na rijeci Nil kako bi stanovništvo opskrbili električnom energijom.

Nautički turizam donosi višestruke koristi, kako za turiste, sa jedne strane, tako i za lokalno stanovništvo i lokalnu zajednicu sa druge. Da bi se nautički turizam na rijeci Nil u potpunosti razvio, potrebno se cijelo vrijeme brinuti za okoliš, ulagati što više u njegov rast i razvoj te potpuno dizajniranje turističke – nautičke ponude koja bi maksimalno zadovoljavala potrebe jednog nautičara.

LITERATURA

Knjige i članci:

1. Ali M. M., Langendorff J., Murphy K.J. (1999) „Interrelations of river ship traffic with aquatic plants in the River Nile, Upper Egypt“. Kluwer Academic Publishers
2. Amižić Z. (2018) Utjecaj plitke vode na manevriranje brodom, Završni rad, Split: Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet
3. Azeez R. O. (2019) „Is Tourism sustainable haven for economic growth in North African Countries? An evidence from Panel Analysis“. Munich personal RePEc Archive
4. Balja M. (2016) Razvoj turizma u Africi, Diplomski rad, Pula: Sveučilište Jurja Dobrile, Fakultet ekonomije i turizma
5. Bartoluci M. (2013) Upravljanje razvojem turizma i poduzetništva : turistička politika, razvoj i poduzetništvo u turizmu. Zagreb: Školska knjiga
6. Bartoluci M., Čavlek N. (2007) Turizam i sport – razvojni aspekti. Zagreb:Školska knjiga
7. Cooper M., Prideaux B. (2009) River Tourism, CAB International
8. Čavlek, N.; Bartoluci, M.; Prebežac, D.; Kesar, O. (2011) Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav. Zagreb: Školska knjiga
9. Čeliković K. (2018) Smanjenje svjetskih zaliha pitke vode kao ekološko i gospodarsko pitanje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek
10. Dragin A., Pivac T., Vuksanović N. (2013) „Contemporary trends in nautical tourism on the example of European river cruising companies“. Researches Reviews of the Department of Geography, Tourism and Hotel Management 42
11. Dulčić, A. (2002) Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma. Split: Ekokon d.o.o.
12. El-Alfy A.M.H., Farag N.M.M. (2013) „The Role of Nile Islands in Tourist Attraction Development“. World Applied Sciences Journal 21 (4): 578-592
13. El-Raey M. (1997) „Vulnerability Assessment of the Coastal Zone of the Nile delta Of Egypt, to the Impacts of Sea Level Rise“, Ocean & Coastal Management, 37(1), 29-40.
14. Elbaz A.M., Haddoud M.Y. (2017) „The role of wisdom leadership in increasing job performance:Evidence from Egyptian tourism sector“. Tourism Management

15. Gančević I. (2018) Unapređenje ponude nautičkog turizma kreiranjem integriranog turističkog proizvoda, Diplomski rad, Split: Ekonomski fakultet
16. Gračan D. (2005) “Značaj i uloga nautičkog turizma u strategiji razvoja turizma Opatijske Rivijere”. *Tour. Hosp. Manag. God.* 10, Br. 2, 150 – 158.
17. Gray M. (2006) *Economic reform, privatization and tourism in Egypt*, Middle Eastern Studies
18. Hunter R.F.(2006) „Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868 – 1914“, *Middle Eastern Studies*, Routledge
19. Jadrešić, V. (2001) *Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni*, Školska knjiga, Zagreb
20. Kimbowa F., Nyakaana J., Ayorekire J, Ahebwa W., „Environmental Implications of Tourism Development on River Nile, Uganda“, *The Journal of the College of Humanities and Social Sciences*, Makerere University, 50 – 62.
21. Luković T. (2007) „Nautički turizam – definicije i dileme“. *Naše more* 54(1-2)
22. Majić M. (2015) *Mogućnosti unapređenja nautičkog turizma na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj*, Diplomski rad, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti
23. Matić T. (2016) *Politika održivog razvoja nautičkog turizma*, Ekonomski fakultet, Split
24. Ministarstvo turizma (2007): *Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma*, „Narodne novine“ br 72/08, Zagreb
25. Miočić Krce B. (2014) „Povezivanje nautičkog s komplementarnim specifičnim oblicima turizma“. *Acta Turistica*, Vol 26
26. Morić J. (2016) *Uloga turizma u gospodarstvu Republike Hrvatske*, Diplomski rad, Čakovec: Specijalistički diplomski stručni studij menadžment turizma i sporta
27. OECD (2016) “Egypt”, in *OECD Tourism Trends and Policies 2016*, OECD Publishing, Paris
28. Pakkala J. L. (1990) *Egyptian Tourism: Cruising for Growth*, 56 – 59
29. Shama M.A. (2009) *Safety considerations of the Nile cruisers, Ships and Offshore structures*, 4:2, 95 - 105
30. Shetawy A. A. (2017) *The Nile River: River Tourism, Waterfront Development and Cultural Ecosystems*“. *Journal of Urban Research*, Volume 24
31. Tarek Mohamed Abdel-Aziz (2004) „Safe Visual Navigation on the Nile River”, : 9th International Symposium on River Sedimentation, China.

32. UNWTO (2018) *Tourism Highlights, 2018 Edition*, International Monetary Fund Publishing
33. Vojvodić K. (2008) Razvoj tržišta riječni krstarenja, *Naše more* 55(1-2), Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik
34. Vukonić B., Čavlek N. (2001) *Rječnik turizma*, Masmedia, Zagreb
35. Wahab Salah E.A. (1996) „Tourism Development in Egypt: Competitive Strategies and Implications“. *Progress in Tourism and Hospitality Research*, Vol. 2, 351 – 364
36. Wenke R. J. (1991) „The Evolution of Early Egyptian Civilization: Issues and Evidence“. *Journal of World Prehistory*, Vol.5, No. 3, 279 – 329

Internet izvori:

1. ITC Italian Tourism. URL: <http://www.italtoursudan.com/luogo/the-nile-river-and-its-cataracts/>
2. Peters G. (2018) River Cruise Passengers up by more than ten percent, says Clia report [online] *Cruise Trade News*. Dostupno na: <https://www.cruisetradenews.com/river-cruise-passengers-clia-report/> [20.08.2020.]
3. Kuoni, URL: <https://www.kuoni.co.uk/egypt/tours/jewels-of-the-nile>
4. Nil, Enciklopedija. URL: <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=43841>
5. Nile River, National Geographic. URL: <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/nile-river/>
6. Port Said, URL: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=49614>
7. River Cruise Advisor. URL: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2015/04/a-look-at-egypts-nile-river/>
8. South African History Online. URL: <https://www.sahistory.org.za/topic/nile-river-and-its-influence-settlement>
9. Speed Away Safaris, River Nile. URL: <https://www.speedwaysafaris.com/river-nile/>
10. Moćnom Nilu prijete otpad, zatopljenje, brana. *Glas Istre* [online]. Dostupno na: <https://www.glasistre.hr/znanost/mocnom-nilu-prijete-otp-ad-zatopljenje-brana-629722> [23.03.2020.]
11. Lashitew A. (2020). The United States Must Not Pick Sides in the Nile River Dispute. [online] *FP Insider Access*. Dostupno na: <https://foreignpolicy.com/2020/03/14/ethiopia-egypt-gerd-united-states-must-not-pick-sides-in-the-nile-river-dispute/> [01.04.2020.]

POPIS ILUSTRACIJA

Slika I - Nil Porječje (Izvor: Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje, 2020.)	11
Slika II. Broj dolazaka turista u Egipat 2014-2018 (Izvor: World Tourism Organization, Yearbook of Tourism Statistics, Compendium of Tourism Statistics and data files, 2018.)	29