

REČNI TRANSPORT KAO MOGUĆNOST PRIVREDNOG RAZVOJA SRBIJE

REZIME: Autor u radu nastoji da ukaže na značaj vodnog potencijala Republike Srbije u svetlu savremenog okruženja i mogućnosti privrednog razvoja. Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima poseduje velike prednosti u odnosu na druge vrste prevoza i nudi značajnu konkurentnu alternativu kopnenom transportu. U oblasti rečnog transporta kao najznačajnijeg segmenta saobraćaja unutrašnjim vodenim putevima u Evropskoj uniji postoje brojne uredbe, direktive, preporuke čiji su ciljevi ujednačavanje postojeće pravno neujednačene regulative. Zakonodava aktivnost u Evropskoj uniji treba da obezbedi donošenje ne samo novih propisa već i harmonizaciju postojećih u pravnim sistemima zemalja članica i onih koje preteđuju to da postanu. Postojeća regulativa koja uređuje pravni režim plovidbe Dunavom je stara preko pedeset godina, tako da autor u radu ukazuje na važeću Dunavsku konvenciju o režimu plovidbe i potrebu njenog prilagođavanja novonastalim privrednim zahtevima. Uređenje režima plovidbe na Savi kao drugoj plovnoj reci koja samo jednim delom svoga toka protiče kroz Republiku Srbiju, za razliku od režima plovidbe Dunavom, je tek u začetku tako da autor u tom svetlu ukazuje na značaj ove plovne reke.

Gljučne reči: rečni prevoz, pravni režim, privredni značaj.

Uvod

Prednosti rečnog transporta, čiji stepen razvijenosti određuju pre svega prirodni uslovi čine ovu vrstu prevoza atraktivnu ne samo za domaće privredne subjekte već i ulaganje stranih investitora (veliki prevoznici kapaciteti,

* Vanredni profesor Ekonomskog fakulteta Univerziteta u Kragujevcu, E-mail: knezevic8@ptt.rs

mali troškovi prevoza). Srbija kao evropska zemlja kroz koju protiče Dunav i Sava čini važan deo evropskih plovnih vodenih puteva. Nalazi se na raskršću dva evropska saobraćajna koridora,¹ koji prateći najznačajniji evropski auto i železnički put čini primamljiv prostor za investicije sa velikim privrednim potencijalima.²

Uticaj evropskih transportnih koridora se sagledava na širem regionalnom planu kroz promene koje nastaju usled slobode kretanja kapitala, usluga i radne snage, što je očigledno i u dunavskom regionu Srbije. Međusobna uzročno-posledična povezanost transportnih sistema i regionalnog razvoja se najbolje sagledava kroz uticaj saobraćajne infrastrukture na privredni regionalni razvoj. Sveopšta teritorijalna integracija privrede nastaje kao najvažniji efekat razvoja saobraćajnih pravaca i izgradnja saobraćajne infrastrukture.³

Reka Dunav protiče najvećim delom kroz zemlje Evropske unije, tako da transportni koridori treba da omoguće formiranje jedinstvenog tržišta na kojem vladaju harmonizovani pravni propisi. Rečni transport Srbije u sadašnjem trenutku je nerazvijen u odnosu na druge vidove prevoza iako poseduje veliki vodeni potencijal.⁴

Srbija je zemlja koja tek treba da razvije ovu vrstu saobraćaja, tj. prevoz robe i putnika unutrašnjim vodenim putevima, tako što će se integrisati putem dunavskog regiona u evropsku zajednicu i na taj način doprineti ekonomskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji Evropske unije u postizanju njenih ciljeva i povećanje važnosti održivog razvoja Evropske unije.

Rečni prevoz je manje energetski intenzivan saobraćaj, čistiji i bezbedniji koji zahteva unapređivanje infrastrukture i ekonomskog učinka unutrašnje plovidbe u cilju eliminisanja postojećih uskih grla plovidbe.⁵ Zahteva se povećanje aktivnosti investiranja u infrastrukturu plovnih puteva Dunava i njegovih pritoka i razvijanje međuveza, razvijanje luka u slivu reke Dunav u

¹ Kopneni koridor X i Rečni koridor VII koji povezuje 10 evropskih zemalja koje izlaze na plovni deo reke Dunav.

² Na teritoriji koja se prostire uz Dunav strani investitori su uložili kapital u vrednosti oko dve trećine od svih stranih investicija u Srbiji u periodu od 2001–2010.

³ Maksin – Mišić, M., (2003). Uticaj transevropskih saobraćajnih koridora na regionalni razvoj i aglomeracione sisteme – iskustva evropskih zemalja, *Ekonomski anali* (157), str. 123–135.

⁴ Pored Dunava, plovna je reka Sava i kanal Dunav-Tisa-Dunav.

⁵ Međunarodna klasifikacija evropskih plovnih puteva (UNECE/TRANS/120/Rev.4, str. 28/29) u Evropskom sporazumu o glavnim unutrašnjim plovnim putevima od međunarodnog značaja (AGN), navodi parametre za motorne brodove i potiskivane konvoje. U aktuelnom tekstu, kategorija VI b se izričito odnosi na potiskivane konvoje i brodove unutrašnje plovidbe sa gazom do 2,5 m.

multimodalne logističke centre kao i unapređivanje organizacionog okvira i ljudskih resursa za potrebe unutrašnje plovidbe.

U cilju evropskih integracija, boljeg i bržeg razvoja rečnog prevoza potrebno je doneti adekvatnu, pravno održivu regulativu usklađenu sa zahtevima evropskog rečnog prava. Promocija održivog teretnog saobraćaja u Dunavskom regionu treba da utvrdi intermodalnu vezu između teretnog saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima Dunava i železničkog teretnog saobraćaja radi jačanja postojećih ekonomskih veza i podsticanja kohezije u regionu.

Pravni režim rečne plovidbe u Republici Srbiji

Prilagođavajući se budućim izazovima sa kojima se Evropska unija suočava i Dunavski region koji značajnim delom zauzima prostor Republike Srbije mora u ukupnosti svojih odnosa da odgovori novonastalim zahtevima.⁶

Pre svega se misli na pravno uređenje režima plovidbe Dunavom i pravna kompatibilnost po pitanju važećih propisa sa propisima Evropske unije.⁷

Zakonska regulativa u ovoj oblasti se i pored nastojanja sporo usklađuje sa evropskim standardima i praktičnim potrebama. U oblasti rečnog saobraćaja, kao najznačajnijeg segmenta saobraćaja unutrašnjim vodenim putevima u Evropskoj uniji postoje brojne uredbe, direktive, preporuke čiji su ciljevi ujednačavanje postojeće pravno neujednačene regulative.⁸ Režim plovidbe na

⁶ Bjelajac, Ž., Dukić Mijatović, M., Počuča, M., (2011). Dunav – reka saradnje i afirmacije bezbednosti, zaštite životne sredine i privrednog razvoja u: Dunav-reka saradnje: zbornik radova međunarodne konferencije, Beograd, str.43–55.

⁷ Vitez, M., Raičević, V., (2008). Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima – potencijal za razvoj Srbije, *Pravo – teorija i praksa* 25 (3–4), str. 10–19.

⁸ Council Regulation (EEC) No 1101/89 of 27 April 1989 on structural improvements in inland waterway transport, "Official Journal of the European Communities" (OJ) L 116 28.04.1989, pp. 25–29; Council Regulation (EEC) No 3921/91 of 16 December 1991 laying down the conditions under which non-resident carriers may transport goods or passengers by inland waterway within a Member State, OJ, L 373, 31.12.1991, pp.1–3; Council Directive 82/714/EEC of 4 October 1982 laying down technical requirements for inland waterway vessels, OJ, L 301, 28.10.1982, pp.1–66; Council Directive 87/540/EEC of 9 November 1987 on access to the occupation of carrier of goods by waterway in national and international transport and on mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for this occupation, OJ, L 322, 12.11.1987, pp. 20–24; Council Directive 91/672/EEC of 16 December 1991 on the reciprocal recognition of national boat master' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway OJ, L 373, 31.12.1991, pp. 29–32; 68/335/EEC: Commission Recommendation of July 1968 to the Member States on the structural improvement of the market in the carriage of goods by inland waterway OJ, L 218, 04.09.1968, pp. 10–12; Commission of the European Communities: *White paper' European transport policy for 2010: time to decide'*, Brussels, 12.09.2001, COM (2001)370 final.

Dunavu je regulisan međunarodnim multilateralnim i bilateralnim konvencijama, sporazumima i drugim pravnim instrumentima.⁹ Republika Srbija je potpisnica brojnih međunarodnih konvencija, tako da je naše zakonodavstvo usklađeno sa međunarodnopravnom regulativom.

Godine 1948. doneta je međunarodna Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, koja reguliše javno pravna pitanja.¹⁰ Za razliku od statuta Dunava (1921) koji su donele uglavnom nepribrežne zemlje, Konvenciju su potpisale podunavske zemlje. Uz konvenciju o režimu plovidbe na Dunavu zaključen je Dodatni protokol (1998) kojim je u svojstvu strane ugovornice Konvenciji pristupila SR Nemačka. U Bratislavi od 26. IX 1955. godine zaključeni su tzv. Bratislavski sporazumi između rečnih brodarstava država pribrežnih reci Dunav. U Bratislavskim sporazumima su sadržana pravila kojima se regulišu poslovni odnosi u međunarodnom saobraćaju Dunavom. Dunavski Lojd i Jugoslovensko rečno brodarstvo pristupili su Bratislavskom sporazumu na konferenciji u Bukureštu (1966.), odnosno Odesi (1967.).

⁹ Konvencija o unifikaciji izvesnih pravila u predmetu sudara brodova u unutrašnjoj plovidbi iz 1960. godine (Dodatak *Službenog lista FNRJ*, br. 7/61); Konvencija o baždarenju plovila unutrašnje plovidbe iz 1969. godine (Dodatak *Službenog lista SFRJ*, br. 47/70); Dodatni protokol i Protokol o potpisivanju Dodatnog protokola uz Konvenciju o režimu plovidbe na Dunavu iz 1998. godine (*Službeni list SRJ – Međunarodni ugovori*, br. 6/98); Regionalni dogovor o radiotelefonskoj službi na unutrašnjim plovnim putevima iz 1998. godine (*Službeni list SRJ – Međunarodni ugovori*, br. 47/70); Memorandum o saglasnosti o razvoju Panevropskog saobraćajnog koridora VII, iz 2000. godine; Preporuke Dunavske komisije za sprečavanje zagađenja voda Dunava prouzrokovanog plovidbom iz 1998. godine; Okvirni sporazum o slivu reke Save, Protokol o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu reke Save. Konvencija o plovidbi i hidrotehničkom sistemu kanala i reke Begej između Jugoslavije i Rumunije, iz 1931. godine (*Službene novine*, br. 174-LXXIV/1932); Sporazum između Vlade FNRJ i Vlade SR Nemačke o privremenom regulisanju plovidbe na Dunavu iz 1955. godine (Dodatak *Službenog lista FNRJ*, br. 18/55); Protokol o tumačenju i sprovođenju Sporazuma između Vlade FNRJ i Vlade SR Nemačke o privremenom regulisanju plovidbe na Dunavu iz 1954. godine (Dodatak *Službenog lista FNRJ*, br. 18/55); Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade NR Mađarske o plovidbi rekom Tisom (Dodatak *Službenog lista FNRJ*, br.9/56); Sporazum između Vlade FNRJ i Vlade Austrije o regulisanju plovidbe Dunavom (Dodatak *Službenog lista FNRJ*, br. 2/56); Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade SR Rumunije o utvrđivanju i kontroli pravila plovidbe, održavanju i poboljšanju uslova plovidbe na sektoru gde Dunav čini granicu između dve države (*Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 2/78); Konvencija između SIV Skupštine SFRJ i Vlade SR Rumunije o eksploataciji i održavanju hidroenergetskih sistema i plovidbenih sistema Đerdap I i Đerdap II (*Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 4/88); Sporazum između SIV Skupštine SFRJ i Vlade SR Rumunije o daljem proširenju saradnje i korišćenju hidroenergetskog potencijala Dunava (*Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 4/88).

¹⁰ Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, *Službeni list FNRJ*, br. 8/49.

Godine 1968. godine izmenjen je Bratislavski sporazum na konferenciji direktora u Beogradu. Godine 1970. u Regensburgu su izvršene pojedine izmene Bratislavskog sporazuma, a isto tako i 1972. godine.

Beogradska konvencija i Bratislavski sporazum se uzajamno dopunjuju. Dok se u Beogradskoj konvenciji uglavnom reguliše međunarodnopravni režim plovidbe Dunavom, u Bratislavskom sporazumu su predviđena pravila kojima se regulišu poslovni odnosi u međunarodnom saobraćaju Dunavom. Potpisnici Beogradske konvencije su pribrežne države, dok su potpisnici Bratislavskog sporazuma međunarodna dunavska brodarstva, tj. međunarodni dunavski transporteri, a ne države. Ovo je veoma značajno naglasiti, zbog toga što upravo ove činjenice ukazuju na karakter Bratislavskog sporazuma prilikom potpisivanja regulisanja posla međunarodnog rečnog prevoza robe u plovidbi Dunavom.

Kad je reč o unutrašnjoj plovidbi, u Ženevi je još 1973. godine doneta Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova unutrašnje plovidbe – CLN koju je izradio rimski Institut za unifikaciju međunarodnog privatnog prava (UNIDROIT).¹¹ Prevoz putnika i prtljaga¹² unutrašnjim vodenim putevima regulisan je i Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prevozu putnika i prtljaga u unutrašnjoj plovidbi – CVN (1976).¹³

Ugovor o prevozu putnika je u osnovi na isti način regulisan u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Pojedine Zakonske odredbe se odnose samo na pomorsku ili samo na unutrašnju plovidbu.¹⁴

Ovakvo rešenje našeg pomorskog prava proizašlo je iz racionalnih razloga, jer se radi o istom ili sličnom predmetu.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi polazi od zajedničkih karakteristika i jedne i druge plovidbe, ali za sebe zadržava pravo da za specifične slučajeve u unutrašnjoj plovidbi da drugačije rešenje.¹⁵ Bez obzira na to što je ostvarena ova jedinstvenost pravila o međunarodnoj i unutrašnjoj plovidbi, mora se stalno voditi računa o specifičnosti unutrašnje plovidbe, naročito u poslovnoj praksi.

¹¹ Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova unutrašnje plovidbe-CLN, zaključena je u Ženevi i zajedno sa Protokolom od 5. jula 1978. godine nije stupila na snagu.

¹² Knežević, M., (2009). Prevoz prtljaga, *Pravo – teorija i praksa*, (1–2), str. 105–114.

¹³ Konvencija CVN doneta je u Ženevi 6. februara 1976. godine, i zajedno sa svojim Protokolom od 5. jula 1978. godine nije još stupila na snagu (pristupila je samo Rusija 19. februara 1981. godine).

¹⁴ Lepotić-Kovačević, B., (2002). Odgovornost brodarica za štetu nastalu u prevozu opasne stvari u saobraćaju unutrašnjim vodenim putevima, *Pravo – teorija i praksa*, (11), str. 27–36.

¹⁵ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, *Službeni list SRS*, broj 12/98, 14/99,74/99,73/00, 85/05.

U domaćem pravu na unutrašnju plovidbu primenjuje se od oktobra 2010. godine Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama,¹⁶ kojim se detaljno uređuje unutrašnja plovidba i luke, čiji je cilj unapređenje rečnog saobraćaja i ostvarivanje privrednih benefita, kao što su povećanje obima rečnog transporta. Njegova glavna karakteristika je sublimirano, pojedinačno primenjivanje na unutrašnju plovidbu i određenih odredbi prethodno dva važeća zakona u ovoj oblasti: Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i Zakona o unutrašnjoj plovidbi. Donošenjem posebnog Zakona o plovidbi kao jednog od najmoderijih zakona u oblasti unutrašnje plovidbe, stvorili su se uslovi za potpuno usklađivanje domaćeg zakonodavstva sa tekovinama Evropskog prava.¹⁷

Danom stupanja na snagu Zakona o plovidbi prestaju da važe:

1. Zakon o unutrašnjoj plovidbi, s tim da se propisuje da će se pojedine odredbe (Odredbe člana 41. stav 4. i člana 43. stav 4. ovog zakona) primenjivati od dana prijema Republike Srbije u punopravno članstvo Evropske unije, a odredbe člana 183. stav 2. zakona od 1. januara 2013. godine;

2. kao i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.¹⁸

Ovo ukazuje na jasno opredeljenje Republike Srbije u pravcu evropskih integracija. Zakonom se uređuju uslovi i način za bezbednu plovidbu na unutrašnjim vodama Republike Srbije, vodni putevi i plovidba, plovila i njihova sposobnost za plovidbu, posada, traganje i spasavanje, luke i pristaništa, nadzor i druga pitanja koja se odnose na plovidbu na unutrašnjim vodama.¹⁹ Odredbe ovog zakona primenjuju se na međunarodnim, međudržavnim i državnim vodnim putevima Republike Srbije, kao i na drugim unutrašnjim vodama. Razvoj vodnog saobraćaja, kao i luke i pristaništa od interesa su za Republiku Srbiju i uživaju njenu posebnu zaštitu.

¹⁶ Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, *Službeni glasnik RS*, broj 73/10.

¹⁷ Grabovec, I., (2007), *Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi Hrvatskoj – de lege ferenda*, PPP 46, (161), str. 3–11

¹⁸ Zakon o unutrašnjoj plovidbi, *Službeni glasnik SRS*, broj 54/90 i *Službeni glasnik RS*, br. 53/93–dr. zakon, 67/93–dr. zakon, 48/94–dr. zakon i 101/05–dr. zakon, osim odredaba o prevozu u unutrašnjoj plovidbi i kaznenih odredaba koje se odnose na prevoz u unutrašnjoj plovidbi i to: čl. 2 i 4 tač. 7, 8, 9, 10 i 11, čl. 44 do 53 člana 64 tač. 10, 11, 12 i 13, člana 66 tač. 10, 11 i 12, člana 67 i člana 69 Odredbe čl. od 1 do 202 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi *Službeni list SRJ*, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00 i *Službeni glasnik RS*, br. 85/05–dr. zakon i 101/05–dr. zakon), prestaju da važe odredbe koje se odnose na unutrašnju plovidbu, osim člana 50 stav 2, čl. 51 i 52, a odredbe koje se odnose na pomorsku plovidbu ostaju na snazi i to: čl. 1 do 9, član 20, član 26, član 30, član 36, član 44, član. 50 do 52, član. 56 do 186 koje se odnose na pomorsku plovidbu, kao i odredbe člana. 202 do 821 i član 835 do 1051 koje se odnose i na unutrašnju i na pomorsku plovidbu.

¹⁹ Član 1 Zakon o plovidbi.

Dugoročni razvoj vodnog saobraćaja uređuje se Strategijom razvoja vodnog saobraćaja Republike Srbije koja se donosi na period od 10 godina, a koja se u izuzetnim slučajevima može dopunjavati kada se za to ukaže naročita potreba. Vlada donosi Strategiju,²⁰ u skladu sa kojom se donose kratkoročni, srednjoročni i dugoročni planovi izgradnje i razvoja vodnih puteva, luka i pristaništa, kao i planirani iznosi troškova i predloži načina finansiranja navedenih planova izgradnje i razvoja vodnih puteva i luka otvorenih za javni saobraćaj.

Planove koji se odnose na razvoj međunarodnih i međudržavnih vodnih puteva donosi Direkcija za vodne puteve uz saglasnost ministarstva, dok planove koji se odnose na razvoj državnih vodnih puteva donosi ministarstvo. Vodni putevi moraju da ispunjavaju uslove za bezbednu plovidbu propisane ovim zakonom.²¹ Kategorizaciju međunarodnih, međudržavnih i državnih vodnih puteva vrši Vlada na osnovu tehničkih i eksploatacionih karakteristika utvrđenih međunarodnim ugovorom.

Međunarodna komisija za sliv reke Save, tzv. Savska komisija osnovana Sporazumom koji su potpisale priobalne zemlje²² 2002. godine u okviru Pakta o stabilnosti za jugoistočnu Evropu. Sporazum je stupio na snagu 2004. godine, usklađen je sa evropskim pravom i okvirnom direktivom Evropske unije o vodama²³ i ima sledeće ciljeve: uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe rekom Savom i njenim plovnim pritokama; uspostavljanje održivog upravljanja vodama; preduzimanje mera za sprečavanje ili ograničavanje opasnosti, kao i uklanjanje štetnih posledica nastalih usled poplava, leda, suša i nezgoda koje uključuju stvari opasne za vode.

Značaj pravne regulative koja uređuje plovidbu Dunavom vidi se i na primeru reke Save. Pored saradnje sa međunarodnim organizacijama koje su od značaja za plovidbu Dunavom (Međunarodna komisija za zaštitu reke Dunav – ICPDR, Dunavska komisija, Ekonomska komisija za Evropu Ujedinjenih Naroda UN/ECE), plovidba rekom Savom je regulisana na isti način kao i plovidba Dunavom, tj. putem Konvencija o režimu plovidbe Dunavom iz 1948. godine.

²⁰ Član 8 Zakon o plovidbi.

²¹ Član 11 Zakon o plovidbi.

²² Republika Slovenija, Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina i Državna zajednica Srbije i Crne Gore.

²³ Direktiva 2000/60/EC od 23. oktobra 2000. godine.

Značaj rečnog transporta u Srbiji

Obim prevoza na unutrašnjim plovim putevima u Republici Srbiji je u nesrazmeri sa mogućnostima ukupne dužina unutrašnjih plovnih puteva oko 1700 km koju čine Dunav, tj. evropski Koridor VII, Sava i Tisa, kanalski sistem Dunav-Tisa-Dunav. U čitav sistem se ubrajaju deset luka i pristaništa koje su uglavnom internacionalne, od čega je devet na Dunavu. Dužina plovnih puteva za brodove zavisi od njihove nosivosti, a jedino Dunav je plovni za sve rečne brodove celim svojim tokom.

Dunav kao unutrašnji plovni put sa saobraćajnicama i železničkim prugama, predstavlja značajnu međunarodnu veze unutar regiona. Luke na Crnom moru, kao i one na Jadranskom moru, uključujući i železničke linije i aerodrome, predstavljaju direktne tačke ulaska u Dunavski region basena iz inostranstva.

Kanalom Majna-Dunav, Rajna i Dunav direktno povezuju 11 država od Severnog do Crnog mora, u dužini od više od 3500 km. Stoga, reka Dunav predstavlja okosnicu regiona.

TABELA 1 – DUŽINA PLOVNIH PUTEVA U REPUBLICI SRBIJI, 2011.

Unutrašnji plovni putevi	Ukupna plovna dužina (km)	Dužina plovnih puteva (km) za brodove nosivosti:				
		do 150 t	do 400 t	do 650 t	do 1500 t	Preko 1500 t
Dunav	588	588	588	588	588	88
Sava	207	207	207	207	207	–
Tisa	164	164	164	164	164	–
Begej	77	77	77	77	31	–
Tamiš	41	41	3	3	3	–
HS DTD	600	342	321	321	–	–
Ukupno	1677	1419	1360	1360	993	88

Izvor: Republički zavod za statistiku, Bilten saobraćaj, skladištenje i veze za 2011.

Republika Srbija sa Dunavom koji kroz njenu teritoriju prolazi 600 kilometara, dobija „indirektno” izlaz na more i vezu sa sa Hrvatskom, Mađarskom, Slovačkom, Austrijom i Nemačkom, Rumunijom, Bugarskom, Moldavijom i Ukrajinom.

Savom se povezuje sa Hrvatskom i Bosnom i Hercegovinom, a Tisom sa Mađarskom. Dunav pruža Srbiji najveću razvojnu šansu u oblasti privrede, infrastrukture, ekologije, turizma, transporta i na taj način pokazuje svoju posebnu važnost za njen održivi privredni razvoj. Evropski Koridor VII daje Republici Srbiji ulogu ključne zemlje u domenu rečnog i

multimodalnog-kombinovanog transporta iz svih delova Evrope putem povezivanja Koridora VII na Dunavu sa Koridorom X u oblasti kopnenog transporta sa Evropom i Evroazijom.²⁴ Povezanost puteva povlači veći priliv investicija i potrebu bolje izgradnje infrastrukturnih objekata na kopnu.

U budućnosti se planira izgradnja Koridora 11 koji će železnicom, drumom i morem povezati Koridore X i VII, autoputem od Beograda do južnog Jadrana i od Pančeva preko Vršca do Temišvara. Evropska perspektiva Dunava i Srbije kao važne zemlje u razvoju jedinstvenog evropskog tržišta, najbolje se sagledava u nedavno potpisanoj Dunavskoj strategiji Evropske unije. Uključivanjem Republike Srbije u izradu strategije i njenom primenom, doprineće se: jačanju ekonomije, integraciji sektorskih politika Republike Srbije u razvojne planove EU, pospešivanju bilateralne i multilateralne saradnje Republike Srbije sa svim zemljama dunavskog sliva. Stoga, reka Dunav predstavlja okosnicu regiona.²⁵ Međutim, razvoj plovnih puteva kao plovnih koridora mora teći ruku pod ruku sa stvaranjem savremenih i efikasnih intermodalnih luka radi integrisanja vodenog, železničkog i kopnenog saobraćaja. Razvoj transporta, energetike i informaciono-komunikacionih tehnologija duž čitavog toka Dunava je jedan od ciljeva strategije. Zaštita životne sredine i održivo korišćenje prirodnog bogatstva u slivu reke Dunav, ekonomski razvoj i jačanje regionalne saradnje i partnerstva u regionu Podunavlja, uspostavljanje sistema sigurne plovidbe i afirmacija principa vladavine prava u slivu reke Dunav kao i stvaranje ekonomije znanja kroz saradnju u regionu Podunavlja su definisani ciljevi Strategije.

Reka Sava kroz Srbiju protiče u dužini od 207 km sa trasom puta od Beograda do Siska evropsku mrežu unutrašnjih plovnih puteva međunarodnog značaja.²⁶ Međunarodni karakter reke Save predstavlja izazov regionalne saradnje, razvoja, povezivanja preko Dunava i kopnenim putnim pravcima sa mrežom evropskih plovnih saobraćajnica. Tisa je takođe međudržavna reka,²⁷

²⁴ Memorandum o razumevanju i razvoju panevropskog koridora VII, čiji su potpisnici Nemačka, Slovačka, Austrija, Mađarska, Hrvatska, Jugoslavija, Rumunija, Bugarska, Moldavija, Ukrajina i Evropska komisija.

²⁵ Od Kelhajma u Nemačkoj do Suline, na rumunskoj delti reke, ukupna dužina plovnog puta Dunava iznosi 2,414 km sa više od 40 luka od međunarodnog značaja. Godišnji obim saobraćaja na celom Dunavu iznosi i do 50 miliona tona, što je ekvivalentno sledećem: 2,5 miliona kamiona ili 65,500 teretnih kompozicija vozova. Sa 10 priobalnih država i 1,025 km zajedničkih granica, Dunav takođe predstavlja najinternacionalniju reku na svetu. Zajedno sa kopnenim rutama koje prolaze kroz region, on takođe predstavlja i ključnu vezu između istoka i zapada, kao i raskrsnicu puteva između severa i juga.

²⁶ Okvirni sporazum o basenu reke Save potpisan je 2004. godine između Srbije i Crne Gore, Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Slovenije, a počeo je da se primenjuje 2005. godine.

²⁷ Sporazum o plovidbi Tisom, zaključenim sa Mađarskom 1955. godine.

koja protiče kroz Srbiju u dužini od 164 km i uliva se u Dunav, ali sa malim obim saobraćaja.

Prema podacima Dunavske komisije na reci Dunav i njenim pritokama postoji 91 luka za komercijalne namene, a na teritoriji Srbije nalazi se 11. Na reci Dunav kroz Srbiju postoji osam luka od međunarodnog značaja: Apatin, Bogojevo, Bačka Palanka, Novi Sad, Beograd, Pančevo, Smederevo i Prahovo. Najveće luke na reci Savi su u Šapcu i Sremskoj Mitrovici, a na reci Tisi u Senti. Sve luke su privatizovane osim Luke Novi Sad koja treba da postane javno preduzeće.²⁸ Luke i pored velikog prostornog kapaciteta, dobre lokacijske povezanosti sa železničkim i drumskim saobraćajnicama, ostaju godinama neiskorišćene.²⁹ Prema podacima iskorišćenost luka se kreće oko 30%, a rečna flota je zastarela. Kompanije koje rade u oblasti saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima (luke, brodske kompanije, klijenti i drugi) iskazuju potrebu investiranja u obuku potrebnog kadra, jer trenutno postoji faza nedostatka nautičkog osoblja. Unapređivanje obrazovanja i obuke u oblasti saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima u Dunavskom regionu ima za cilj omogućavanje razmene i buduće saradnje u vezi sa obrazovanjem i obukom.

Pomenuti potencijal može biti bolje iskorišćen unapređivanjem multimodalnosti, infrastrukture, upravljanja logistikom ili opreme (npr. inovativno konstruisana plovila, savremena kompjuterizovana navigaciona sredstva). Tokom cele godine, infrastruktura plovnih puteva, na određenim deonicama mreže, delimično ograničava konkurentnost plovidbe na Dunavu (prevashodno u slučaju dužih perioda niskog vodostaja). Luke se moraju modernizovati i prilagoditi multimodalnim uslovima. Proteklih decenija bilo je malo investicija i inovacija kada je reč o rečnoj floti. Nedostatak osoblja (naročito kapetana i kormilara) jeste rezultat nedovoljnih sredstava za obuku, migracijskih tendencija i velikog broja osoba starijih od 50 godina.³⁰ Linijski putnički saobraćaj u Srbiji ne postoji, a intermodalni transport robe je u začetku. U delatnosti saobraćaja na unutrašnjim plovnim putevima, krajem 2010. godine, bilo je zaposleno oko 900 ljudi i još oko 800 u delatnosti rada luka i pristaništa, što je malo.

²⁸ Republički Zavod za statistiku, bilten Saobraćaj, skladištenje i veze za 2010.

²⁹ U luci Smederevo postoji konstantan rast prometa robe zbog privatizacije metalurškog kombinata i ulaganja američke kompanije US Steel

³⁰ *Dunavska Strategija EU*.

Mogućnosti razvoja rečnog transporta

Srbija još uvek u maloj meri koristi potencijale unutrašnjih plovnih puteva, posebno Dunava, imajući u vidu dužinu unutrašnjih plovnih puteva od oko 1700 kilometara. Potencijali razvoja rečnog transporta u Srbiji su veliki pogotovo za gradove i opštine koji izlaze na Dunav, kao što su: Sombor, Apatin, Bačka Palanka, Bač, Odžaci, Beočin, Bački Petrovac, Sremski Karlovci, Inđija, Titel, Stara Pazova, Zrenjanin, Novi Sad, Zemun, Stari Grad, Novi Beograd, Palilula, Pančevo, Grocka, Kovin, Smederevo, Bela Crkva, Veliko Gradište, Golubac, Kladovo, Majdanpek. Unapređivanje saobraćajne infrastrukture ima pozitivan uticaj na poslovno okruženje, privlačnost gradova i regiona ili kvalitet života građana uopšte. Iako u dunavskom regionu postoje značajna infrastrukturna postrojenja, rečne luke, pristaništa u kojima se tovari roba, ali i brodogradilišta za remont i izgradnju rečnih brodova i velikih brodova inostranih kompanija, rafinerije, fabrike itd. potrebno je povećati ulaganja u infrastrukturu u lukama i na graničnim prelazima. Zatim, uvođenjem novih tehnologija smanjivanje mogućnosti obustave plovidbe zbog vetra, leda, nivoa vode itd.

Republika Srbija zbog procesa proširenja Evropske unije, poseduje velike šanse za dobijanje važne uloge u procesu uspostavljanja jedinstvenog tržišta. Na zahteve međunarodne mobilnosti u trgovini odgovaraju velike kompanije u Dunavskom regionu sa novim zahtevima uklanjanja barijere za poslovanje izvan granica.³¹ U cilju razvoja rečnog saobraćaja kao ekološki najprivatljivijeg vida transporta potrebno je da dođe do potpunog povezivanja sa drugim vrstama saobraćaja, tj. da saobraćajni tokovi i pravci prate razvoj infrastrukturnih objekata i obrnuto.

Dunavski region kao jedinstveni prirodni, kulturni, saobraćajni i turistički prostor predstavlja izazov regionalne saradnje u oblasti turizma, jačanja veze sa crnomorskom regijom i zemljama Dunavskog sliva. Mnoge zemlje su davno počele da koriste prednosti rečnog prevoza robe kao najjeftinijeg vida transporta koji traži relativno manja ulaganja u infrastrukturu, a zauzvrat nudi velike mogućnosti i kapacitete putem povezivanja sa multimodalnim transportom.

Zaključak

Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima predstavlja značajan činilac razvoja privrede u savremenom okruženju ekonomskih integracija. Rečni

³¹ Socio-ekonomska analiza za Strategiju EU za Dunavski region.

saobraćaj je važan element transportnog sistema svake zemlje koji ima prirodne uslove za njegov razvoj, a Dunav kao najveća međunarodna vodna saobraćajnica za Republiku Srbiju ima značaj „kičme” privrednog sistema. Postojeća pravila u oblasti rečnog saobraćaja treba pojednostaviti i uskladiti sa zahtevima Evropskog prava i potrebama prakse, da bi korišćenje potencijala Dunava kao značajnog resursa za održivi razvoj Republike Srbije, odgovorio postojećim kapacitetima.

U Dunavskoj regiji je nedovoljno iskorišćena saobraćajna i tehnička infrastruktura iako postoji privredni potencijal u zemlji. Rečni transport je kompatibilan sa drugim vidovima prevoza, sa železničkim i drumskim prevozom pre svega, tako da svoje prednosti najviše pokazuje kod transporta velikih količina robe a u poslednje vreme kod kotenjerskog prevoza zbog većih nosivih kapaciteta brodova unutrašnje plovidbe u odnosu na drumski i železnički transport.

Reka Dunav pripada evropskom Koridoru VII i predstavlja najbolju vezu Republike Srbije sa istokom i zapadom Evrope, posebno sa priključenjem na Koridor X. Republika Srbija na taj način jača sektor oko Dunava, a pre svega veze sa Hrvatskom, Mađarskom, Rumunijom, a sa Bugarskom na ušću Timoka. Očekuje se povećanje prometa na reci i stvaranje uslova privrednicima za razvoj aktivnosti i prekogranične saradnje čime se privlačni tržišni potencijal unutrašnje plovidbe pokazuje u novom svetlu privredne inicijative. Rečnom saobraćaju koje pretežno dobija međunarodni oblik saobraćaja potrebne su aktivnosti ne samo na nacionalnom nivou, već i na nivou Evropske unije.

Mirjana Knežević

An Associate Professor at the Faculty of Economics, The University of Kragujevac

River Transport as a possibility of Economic Development of Serbia

A b s t r a c t

The author of this paper aims at showing the importance of water potentials of Republic of Serbia in the light of contemporary environment and the possibility of economic development. The traffic on the internal waterways has a number of advantages in comparison to other means of transportation, and it offers a competitive advantage alternative to the land transport. There are numerous regulations, directives, and recommendations whose aim is to

harmonize the existing regulations in the field of river transportation as the most important segment of traffic in inland waterways in the European Union.

The legislative activity in the EU should allow for not only the adopting of new regulations, but to the harmonization of the existing regulations within the legal systems of the member states and those countries which aim at becoming member states. The existing regulation regulating the legal regime of the Danube sailing was adopted over 50 years ago, and in this light, the author reflects on the existing Danube Convention of the sailing regime, and the need of its adjustment to the latest economic demands. Regulation of the Sava sails, as the second track of waterway sails in Serbia, as opposed to the Danube sails regime, is in its initial stages and the author emphasizes the importance of this river in the river traffic in the country.

Key words: river traffic, legal regime, economic significance.

Literatura

1. Wallden, A. S., (2001). Regional Cooperation in the Balkans and in the Black Sea, *Međunarodni problemi* (3), pp. 230–232.
2. Bjelajac, Ž., Dukić Mijatović, M., Počuča, M., (2011). Dunav – reka saradnje i afirmacije bezbednosti, zaštite životne sredine i privrednog razvoja u: Dunav-reka saradnje : zbornik radova sa međunarodne konferencije, Beograd, str.43–55
3. Grabovec, I., (2007). Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi Hrvatskoj-de lege ferenda, *PPP*, 46, (161). str. 3–11
4. Knežević, M., (2007). Harmonizacija putničkog saobraćaja EU-SRBIJA, monografija, Kragujevac.
5. Knežević, M., (2010). Uticaj Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju na privredni razvoj Srbije u: Vlastimir Leković, et al. (urednik) Institucionalne promene kao determinanta privrednog razvoja Srbije: zbornik radova sa naučnog skupa, Kragujevac Ekonomski fakultet Univerzitet u Kragujevcu str. 320–328.
6. Knežević, M., (2009). Prevoz prtljaga, *Pravo – teorija i praksa*, (1–2), str. 105–114.
7. Lepotić-Kovačević, B., (2002). Odgovornost brodara za štetu nastalu u prevozu opasne stvari u saobraćaju unutrašnjim vodenim putevima, *Pravo – teorija i praksa*, (11), str. 27–36.

8. Maksin-Mićić, M., (2003). Uticaj transevropskih saobraćajnih koridora na regionalni razvoj i aglomeracione sisteme-iskustva evropskih zemalja, *Ekonomski anali* (157), str. 123–135.
9. Vitez, M., Raičević, V., (2008). Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima- potencijal za razvoj Srbije, *Pravo – teorija i praksa*, 25 (3–4), str. 10–19.
10. Council Regulation (EEC) No 1101/89 of 27 April 1989 on structural improvements in inland waterway transport, *Official Journal of the European Communities* (OJ) L 116 28.04.1989.
11. Council Regulation (EEC) No 3921/91 of 16 December 1991 laying down the conditions under which non-resident carries may transport goods or passengers by inland waterway within a Member State, OJ, L 373, 31.12.1991.
12. Council Directive 82/714/EEC of 4 October 1982 laying down technical requirements for inland waterway vessels, OJ, L 301, 28.10.1982.
13. Council Directive 87/540/EEC of 9 November 1987 on access to the occupation of carrier of goods by waterway in national and international transport and on mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for this occupation, OJ, L 322, 12.11.1987.
14. Council Directive 91/672/EEC of 16 December 1991 on the reciprocal recognition of national boat master' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway OJ, L 373, 31.12.1991.
15. Council Directive 68/335/EEC: Commission Recommendation of July 1968 to the Member States on the structural improvement of the market in the carriage of goods by inland waterway OJ, L 218, 04.09.1968.
16. Directive 2000/60/EC od 23. oktobra 2000. godine.
17. Commission of the European Communities: *White paper' European transport policy for 2010: time to decide'*, Brussels, 12.09.2001, COM (2001)370 final.
18. UNECE/TRANS/120/Rev. 4, str. 28/29.
19. Konvencija o unifikaciji izvesnih pravila u predmetu sudara brodova u unutrašnjoj plovidbi iz 1960. godine, Dodatak *Sl. lista FNRJ*, br. 7/61
20. Konvencija o baždarenju plovila unutrašnje plovidbe iz 1969. godine, Dodatak *Sl. lista SFRJ*, br. 47/70
21. Dodatni protokol i Protokol o potpisivanju Dodatnog protokola uz Konvenciju o režimu plovidbe na Dunavu iz 1998. godine, *Sl. list SRJ – Međunarodni ugovori*, br. 6/98
22. Regionalni dogovor o radiotelefonskoj službi na unutrašnjim plovim putevima iz 1998. godine, *Sl. list SRJ- Međunarodni ugovori*, br. 47/70

23. Konvencija o plovidbi i hidrotehničkom sistemu kanala i reke Begej između Jugoslavije i Rumunije, iz 1931. godine, *Sl. novine*, br. 174-LXXIV/1932
24. Sporazum između Vlade FNRJ i Vlade SR Nemačke o privremenom regulisanju plovidbe na Dunavu iz 1955. godine, Dodatak *Sl. lista FNRJ*, br. 18/55
25. Protokol o tumačenju i sprovođenju Sporazuma između Vlade FNRJ i Vlade SR Nemačke o privremenom regulisanju plovidbe na Dunavu iz 1954. godine, Dodatak *Sl. lista FNRJ*, br. 18/55
26. Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade NR Mađarske o plovidbi rekom Tisom, Dodatak *Sl. lista FNRJ*, br. 9/56
27. Sporazum između Vlade FNRJ i Vlade Austrije o regulisanju plovidbe Dunavom, Dodatak *Sl. lista FNRJ*, br. 2/56
28. Sporazum između Vlade SFRJ i Vlade SR Rumunije o utvrđivanju i kontroli pravila plovidbe, održavanju i poboljšanju uslova plovidbe na sektoru gde Dunav čini granicu između dve države, *Sl. list SFRJ-Međunarodni ugovori*, br. 2/78).
29. Konvencija između SIV Skupštine SFRJ i Vlade SR Rumunije o eksploataciji i održavanju hidroenergetskih sistema i plovidbenih sistema Đerdap I i Đerdap II, *Sl. list SFRJ-Međunarodni ugovori*, br. 4/88
30. Sporazum između SIV Skupštine SFRJ i Vlade SR Rumunije o daljem proširenju saradnje i korišćenju hidroenergetskog potencijala Dunava (*Sl. list SFRJ-Međunarodni ugovori*, br. 4/88).
31. Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, *Sl. list FNRJ*, br. 8/49.
32. Zakon o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama, *Sl. glasnik RS*, broj 73/10.
33. Zakon o unutrašnjoj plovidbi, *Sl. glasnik SRS*, broj 54/90 i *Sl. glasnik RS*, br. 53/93, 67/93, 48/94 i 101/05.
34. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi *Sl. list SRJ*, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00 i *Sl. glasnik RS*, br. 85/05 i 101/05.