Na osnovu člana 8. st. 2. i 3. Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama („Službeni glasnik RS”, br. 73/10 i 121/12)i člana 45. stav 1. Zakona o Vladi („Službeni glasnik RS“, br. 55/05, 71/05 - ispravka, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – US, 72/12, 7/14 – US i 44/14),

Vlada donosi

STRATEGIJU

RAZVOJA VODNOG SAOBRAĆAJA REPUBLIKE SRBIJE

OD 2015. DO 2025. GODINE

# UVODNA RAZMATRANJA

## 1.1. Nova infrastrukturna politika Evropske unije u oblasti saobraćaja

Nova infrastrukturna politika Evropske unije (u daljem tekstu: EU) definisana je Uredbom 1315/2013 Evropskog parlamenta i Saveta o smernicama za razvoj trans-evropske saobraćajne mreže[[1]](#footnote-1), koja je objavljena u decembru 2013. godine. Ovom uredbom izvršena je temeljna reforma infrastrukturne politike od '80-tih godina prošlog veka. Evropska komisija je objavila nove karte na kojima je prikazano devet glavnih koridora koji će biti okosnica za saobraćaj unutar evropskog jedinstvenog tržišta. Njima će se bitno izmeniti veze između istoka i zapada Evrope. U skladu sa tim ciljem će se utrostručiti finansijska sredstva EU za saobraćajnu infrastrukturu u periodu 2014-2020. godine i iznosiće 26 milijardi evra u okviru instrumenta za povezivanje Evrope. Opredeljena finansijska sredstva iz EU usmeravaju se na učvršćivanje jake zajedničke evropske saobraćajne mreže u skladu sa novom politikom.

Novom infrastrukturnom politikom EU, ako se posmatra u celini, postojeća rascepkana mreža evropskih drumskih saobraćajnica, železnica, reka i kanala, vazdušnih, morskih i rečnih luka biće pretvorena u jedinstvenu Trans-evropsku transportnu mrežu (u daljem tekstu: TEN-T mreža) radi podsticaja rasta i konkurentnosti privrede u EU.

Novom politikom se prvi put utvrđuje osnovna saobraćajna mreža utemeljena na devet koridora: dva koridora sever-jug, tri koridora istok-zapad i četiri dijagonalna koridora. Ovakvom mrežom ukloniće se „uska grla” koja danas postoje u okviru saobraćajne mreže EU, unaprediti infrastruktura i pojednostaviti prekogranični promet putnika i roba u celoj EU. Poboljšaće se veze između različitih vidova prevoza i pridoneti ostvarenju ciljeva EU u pogledu klimatskih promena. Osnovnu mrežu treba dovršiti do 2030. godine, a finansiranje će zavisi od dostupnosti sredstava u okviru višegodišnjeg finansijskog okvira 2014-2020. godine.

Svaki koridor uključuje tri vida saobraćaja, odnosno prevoza robe i putnika, tri države članice i dva prekogranična sektora. „Platforma koridora” je upravljačka struktura kojom se osmišljavaju i sprovode planovi razvoja koridora. Kreirana od strane relevantnih korisnika i država članica zajedno, ona će implementirati definisane radne planove duž koridora koji su u različitim zemljama na različitim stepenima razvoja. Evropski koordinatori rukovode platformama za ključne koridore u osnovnoj mreži koridora.[[2]](#footnote-2)

Razvoj koridora kroz generalne smernice podrazumeva: analizu koridora i izradu planova, na osnovu organizovanih foruma zainteresovanih strana koji bi se usvajali od strane svake države (pre svega članice) i na kraju samu implementaciju.

Novu saobraćajnu mrežu podupiraće sveobuhvatna mreža koja će se uključivati u osnovnu mrežu na regionalnom i nacionalnom nivou. Time će se osigurati dostupnost svih regija i potpuna pokrivenost EU. Cilj je da postupno do 2050. godine, većina građana i preduzeća od te sveobuhvatne mreže ne bude udaljena više od 30 minuta.

Ukupno predviđeni iznos od 26 milijardi evra iz višegodišnjeg finansijskog okvira upotrebiće se kao početni finansijski kapital za podsticanje daljeg ulaganja država članica kako bi dovršile prekogranične mreže koje se drugačije možda ne bi izgradile. Uredbom Evropskog parlamenta i Saveta o uspostavljanju instrumenta za povezivanje Evrope[[3]](#footnote-3) 1316/2013 propisano je da će najmanje 11,3 milijarde evra biti ograničeno na države članice EU koje koriste kohezioni fond.

Za period 2014-2020. godine, planirano je da se od predviđene početne sume od 26 milijardi evra, 80-85% iskoristi za podršku projektima duž devet definisanih koridora osnovne mreže, kao i za tzv. „horizontalne” projekte, pre svega orijentisane na unapređenje informacione tehnologije (u daljem tekstu: IT) u upravljanju saobraćajem. Projekti koji se odnose na unapređenje modernih sistema kontrole i standarda bezbednosti u saobraćaju koji moraju biti prihvaćeni duž saobraćajne mreže, smatraju se zajedničkim i prioritetnim.

Iskustvo u prošlim godinama pokazuje da se na svakih milion evra potrošenih sredstava na projekte na saobraćajnoj mreži na evropskom nivou, generiše pet miliona evra sredstava od vlada država članica i 20 miliona evra od privatnog sektora.

Saobraćajna infrastruktura zahteva velika ulaganja i ona će najviše doći iz samih država članica, ali je evropska uloga značajna u postavljanju uslova za investiranje i u koordinaciji za uklanjanje teških „uskih grla” ili nedostajućih veza u stvaranju realno potrebne evropske saobraćajne mreže.

Kofinansiranje podrazumeva projektovanje u skladu sa propisima EU u oblasti zaštite životne sredine, s obzirom da je TEN-T mreža deo saobraćajne politike koja ima za cilj smanjenje 60% emisije štetnih gasova, prouzrokovane saobraćajem do 2050. godine *(„Transport 2050” White Paper 2011*).

Deo sredstava može biti opredeljen na *ad hoc* projekte, uključujući projekte na sveobuhvatnoj mreži koji su na regionalnom ili nacionalnom nivou. Evropska komisija objavljivaće redovne javne pozive kako bi se ostvario što bolji uvid u to da li su u pitanju najbolji projekti i sa najvišim prioritetom za finansiranje od strane EU.

Nova osnovna mreža u EU obuhvata:

* 94 glavne evropske luke povezane železnicom i drumom;
  + 38 ključnih vazdušnih luka povezanih železnicom sa velikim gradovima;
* 15000 km železničke pruge modernizovane za velike brzine;
* 35 prekograničnih projekata za uklanjanje „uskih grla”.

Uspostavljanje ovakve saobraćajne mreže će biti privredna pokretačka snaga jedinstvenog tržišta kojom će se omogućiti slobodan protok robe i ljudi u celoj EU. Nova infrastrukturna politika EU promovisana je zbog činjenice da je saobraćaj osnova za efikasnu evropsku privredu i da se očekuje rast prevoza robe od 80% i rast prevoza putnika više od 50% do 2050. godine. Područja Evrope bez dobrih saobraćajnih veza ne mogu da prosperiraju, a trenutna mreža ima infrastrukturne barijere i „uska grla”.

Rajna-Dunav koridor (*Rhine-Danube Corridor*) je jedan od devet evropskih koridora TEN-T mreže, a koji prolazi kroz Republiku Srbiju. Definisan je kao vodni put Rajne, preko Majne i Dunava koji uključuje centralne regione oko Strazbura i Frankfurta preko južne Nemačke do Beča, Bratislave, Budimpešte i na kraju do Crnog mora, sa ključnim kracima od Minhena do Praga, Košica i ukrajinske granice.

U dosadašnjoj evropskoj politici Dunav je bio prioritetan koridor sam za sebe, ali limitiran kao vodni put. Sada, koridor Rajna-Dunav čini jedinstven sistem vodnih puteva, a povezuje važne železničke i drumske saobraćajnice centralne i jugoistočne Evrope sa industrijskim centrima Nemačke i Francuske. Ovakvim pristupom biće moguće povezati i integrisati saobraćajnu infrastrukturu, uključujući i luke, otkloniti tehničke i administrativne barijere u multimodalnom transportu i obezbediti nesmetan protok informacija u plovidbi.

U tom smislu, saobraćajna mreža koju čini vodni put Dunava u dužini od 588 km sa svim svojim pritokama, zajedno sa drumskim i železničkim koridorima, Republika Srbija dobija posebno na značaju u sklopu ukupne evropske saobraćajne politike u periodu 2014-2020. godine. Novom evropskom politikom otvaraju se značajne mogućnosti za bolje pozicioniranje i razvoj vodnog saobraćaja u Republici Srbiji koji se predviđa ovom strategijom, za period 2015-2025. godine.

## 1.2. Strategija Evropske unije za Dunavski region - prioritetna oblast 1a – „Unapređivanje mobilnosti i multimodalnosti: unutrašnji vodni putevi”

Ciljevi u prioritetnoj oblasti 1a Strategije Evropske unije za Dunavski region - „Unapređivanje mobilnosti i multimodalnosti: unutrašnji vodni putevi” (u daljem tekstu: Dunavska strategija), su povećanje teretnog saobraćaja na rekama za 20 % do 2020. godine u odnosu na 2010. godinu, uklanjanje prepreka plovidbi uzimajući u obzir specifične karakteristike svakog sektora Dunava i njegovih plovnih pritoka, kao i uspostavljanje efikasnog upravljanja infrastrukturom unutrašnjih vodnih puteva.

Uzimajući u obzir Evropsku strategiju 2020 za pametan, održiv i sveobuhvatan razvoj, zatim Dunavsku strategiju, Belu knjigu 2011 „Smernice za jedinstvenu evropsku saobraćajnu oblast”, a imajući u vidu Konvenciju o režimu plovidbe na Dunavu (u daljem tekstu: Beogradska konvencija) i Evropski sporazum o glavnim unutrašnjim vodnim putevima od međunarodnog značaja (u daljem tekstu: AGN), u okviru prioritetne oblasti 1a Dunavske strategije, ministri saobraćaja osam podunavskih država članica EU potpisali su u junu 2012. godine u Velikom Vojvodstvu Luksemburgu „Deklaraciju o efikasnom održavanju infrastrukture na Dunavu i njegovim plovnim pritokama” (u daljem tekstu: Luksemburška deklaracija). Ministri saobraćaja su se obavezali da će se sastajati jednom godišnje da bi pratili dogovor iz Luksemburške deklaracije. Luksemburška deklaracija je dokument nastao zbog međusobne zavisnosti strateških oblasti kao što su saobraćaj, životna sredina i održivi razvoj dunavskog regiona, odnosno zbog sve većeg značaja unutrašnjeg vodnog saobraćaja za razvoj ukupne evropske privrede, posebno Dunava i njegovih plovnih pritoka kao dela transportne TEN-T mreže. Dokument prepoznaje izazove unutrašnjeg vodnog saobraćaja u periodima niskih vodostaja i uzima u obzir dodatne rizike usled klimatskih promena.

Luksemburškom deklaracijom potvrđena je potreba za hitnom akcijom u oblasti održavanja plovnih puteva jer je dobro održavan plovni put preduslov za bezbedan i isplativ unutrašnji saobraćaj, posebno u sušnim periodima. Dokumentom su se države potpisnice obavezale na redovno održavanje plovnih puteva na Dunavu i plovnim pritokama, obezbeđujući dovoljna finansijska sredstva i primenjujući održive i efikasne metode hidrotehničkih radova. One su se obavezale na angažovanje odgovarajuće opreme i stručnog kadra za redovan nadzor plovnih puteva, primenu efikasnih metoda bagerovanja kako bi se obezbedila nesmetana plovidba i obeležavali plovni putevi u skladu sa zajedničkim pravilima.

Zajedničkim dokumentom je posebno istaknuta važnost nacionalnih i prekograničnih procedura za koordinaciju kako bi se efikasno reagovalo u vanrednim okolnostima, odnosno periodima niskog vodostaja, leda ili poplava, a u cilju uspostavljanja najboljih uslova za nesmetanu plovidbu. Luksemburškom deklaracijom posebno je istaknuta važnost stalnog i blagovremenog informisanja o stanju plovnog puta, posebno podataka o širini i dubini plovnog puta u kritičnim sektorima, preko nacionalnih uprava, a posebno preko nadležnih operatera Rečnih informacionih servisa (u daljem tekstu: RIS).

Implementacija svih aktivnosti predviđenih Luksemburškom deklaracijom putem mehanizma zajedničkog praćenja i izveštavanja u okviru prioritetne oblasti 1a Dunavske strategije uključuje koordinaciju rada sa Dunavskom komisijom u Budimpešti. Zemlje potpisnice prave godišnje izveštaje i dostavljaju ih koordinatorima prioritetne oblasti koji prave konsolidovan izveštaj i podnose ga Evropskoj komisiji, transportne TEN-T mreže koordinatoru zaduženom za Rajna -Dunav koridor.

Grupa za praćenje i koordinaciju (*Steering Group*) prioritetne oblasti 1a Dunavske strategije zadužena je za praćenje implementacije Luksemburške deklaracije, a partnerske vlade potpisnice dužne su da preduzimaju mere na nacionalnom nivou. Grupa za praćenje i koordinaciju, uzimajući u obzir navedene ciljeve u prioritetnoj oblasti 1a, činjenicu da pošiljaoci, lučki operateri, pružaoci logističkih usluga i drugi korisnici unutrašnjeg vodnog saobraćaja stalno zahtevaju poboljšanje uslova plovidbe i eliminisanje postojećih, uglavnom finansijskih, tehničkih i administrativnih prepreka, odlučila je da tokom 2014. godine sačini Master plan za održavanje plovnih puteva za Dunavski region. Tim planom predlažu se kratkoročne mere i ističu se nacionalni projekti kako bi se obezbedila nesmetana plovidba u skladu sa postojećim međunarodnim pravnim okvirom i ciljevima prioritetne oblasti 1a Dunavske strategije.

U cilju boljeg sagledavanja pozicije Republike Srbije, treba istaći da je „Generalni plan i studija izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Republici Srbiji” (u daljem tekstu: Generalni plan), finansiran od strane EU i završen 2006. godine. Mnogi prioritetni projekti su vrlo brzo nakon izrade Generalnog plana ugovoreni i do sada sprovedeni. Analiza efekata opcija za realizaciju definisanih ciljeva Strategije razvoja vodnog saobraćaja Republike Srbije od 2015. do 2025. godine (u daljem tekstu: Strategija) je izvršena na osnovu „Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji” iz 2006. godine, u kome su analizirana tri scenarija ekonomskog razvoja u ovoj grani saobraćaja, i to: 1) Balkanski tigar 2) Integracija u EU i 3) Stagnacija. Analize koje su izvršene tokom rada Strategije pokazale su da je od 2006. do 2014. godine u svim oblastima vodnog saobraćaja ostvaren stepen implementacije projekata i ekonomskog razvoja prema scenariju „Integracija u EU”, te je posledično Strategija zasnovana upravo na ovom scenariju za realizaciju definisanih ciljeva.

Realizacija projekata definisanih Generalnim planom prema scenariju „Integracija u EU” i redovno održavanje međunarodnog plovnog puta u skladu sa prihvaćenim evropskim standardima plovidbe, uzimajući u obzir da jedan od ključnih evropskih koridora Rajna-Dunav prolazi kroz Republiku Srbiju, upućuje na moguć ozbiljan razvoj sveobuhvatne transportne mreže Republike Srbije na nacionalnom nivou u periodu od 2015. do 2025. godine u skladu sa novom politikom EU.

## 1.3. Druge značajne regionalne inicijative u skladu sa novom saobraćajnom politikom Evropske unije

### 1.3.1. Transportna opservatorija za Jugoistočnu Evropu

Transportna opservatorija za Jugoistočnu Evropu (u daljem tekstu: SEETO) je regionalna transporta organizacija osnovana Memorandumom o razumevanju za razvoj Osnovne regionalne transportne mreže, potpisanim 11. juna 2004. godine od strane Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Crne Gore i Republike Srbije i Misije Ujedinjenih nacija na Kosovu i Evropske komisije.

Cilj SEETO je da promoviše saradnju na razvoju glavne i pomoćne infrastrukture na multimodalnoj SEETO sveobuhvatnoj mreži i na unapređenju lokalnih kapaciteta za realizaciju investicionih programa, kao i prikupljanju i analizi podataka o SEETO sveobuhvatnoj mreži. Glavni ciljevi SEETO saradnje ogledaju se u razvoju SEETO sveobuhvatne mreže, poboljšanju i usklađivanju regionalne transportne politike i tehničkih standarda, održavanju efikasne koordinacije i komunikacije i integracije SEETO sveobuhvatne mreže u okviru šire TEN-T mreže.

U okviru razvijanja efikasne SEETO sveobuhvatne mreže i jačanja osnovnog sistema planiranja transporta, obezbeđena je donacija od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF) za ažuriranje Regionalne studije o infrastrukturi na Balkanu (REBIS), kojom upravlja Svetska banka. Sa ovim aktivnostima počelo se u jesen 2013. godine. Cilj projekta je razvoj modela „Transportni zahtevi Zapadnog Balkana”, identifikacija ključnih transportnih koridora/ruta/linkova u SEETO sveobuhvatnoj mreži kojom se promoviše uklanjanje „uskih grla” i regionalna integracija, mobilnost i održiv razvoj. Takođe, cilj tog projekta je analiza fizičkih i ne-fizičkih prepreka za efikasan rad SEETO sveobuhvatne mreže sa identifikacijom potencijalnih investicija i merama za povećanu efikasnost i razvoj akcionog plana za fizička i ne-fizička poboljšanja SEETO sveobuhvatne mreže kroz identifikaciju vremena za njihovu realizaciju i procene troškova za predložene investicije.

### 1.3.2. Strategija Evropske unije za Jadransko-jonski region

Evropska komisija je kroz Dunavsku strategiju i kroz Strategiju EU za Baltički region prepoznala prednosti saradnje u okviru regiona, te je po ugledu na njih pokrenula i proces izrade Strategije EU za Jadransko-jonski region (u daljem tekstu: EUSAIR).

EUSAIR obuhvata nekoliko država, i to: Republiku Srbiju, Republiku Italiju, Republiku Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Republiku Hrvatsku, Republiku Grčku, Crnu Goru i Republiku Sloveniju. Za osnovu EUSAIR uzeta je Pomorska strategija EU, usvojena 2012. godine. Evropski savet je 14. decembra 2012. godine poverio mandat Evropskoj komisiji za izradu EUSAIR. Tokom 2013. i 2014. godine usledio je rad na tekstu EUSAIR i Akcionog plana za implementaciju EUSAIR.

Tokom rada na izradi ovih dokumenata Republika Italija i Republika Srbija određene su za koordinatore tzv. drugog stuba „Povezivanje regiona” (saobraćaj i energetika). Na osnovu iskustava iz Strategije EU za Baltički region, kao i Dunavske strategije preporučeno je određivanje četiri stuba, odnosno prioritetne oblasti koje će olakšati saradnju između nacionalnih administracija i informisanje svih zainteresovanih strana na makro-regionalnom nivou o ciljevima i koristima ove strategije.

Predloženo je i prihvaćeno da prvi stub tzv. „Plavi razvoj”, kojim koordiniraju Republika Grčka i Crna Gora, bude posvećen podsticanju inovativnog pomorskog rasta u regionu podsticanjem održivog privrednog razvoja, radnih mesta i poslovnih prilika u „plavoj privredi” koja između ostalog uključuje ribarstvo i akvakulturu. Cilj drugog stuba „Povezivanje regiona”, kojim koordiniraju Republika Srbija i Republika Italija, jeste poboljšanje saobraćajne i energetske povezanosti u regionu i sa ostatkom Evrope, i to smanjivanjem broja „uskih grla” i razvoj infrastrukturnih mreža i regulatornih okvira. Koordiniranim praćenjem pomorskog saobraćaja i multimodalnog prevoza, koji je uključio povezivanje morskih luka i rečnih luka sa drumskim i železničkim koridorima, povećaće se konkurentnost Jadransko-jonskog regiona. Kao cilj trećeg stuba „Kvalitet životne sredine”, kojim koordiniraju Republika Slovenija i Bosna i Hercegovina, prepoznato je poboljšanje kvaliteta životne sredine saradnjom na nivou regiona. U tom smislu EUSAIR je prepoznato da će se smanjenjem zagađenja mora, ograničavanjem, ublažavanjem i nadoknadom prekrivanja zemljišta, smanjenjem zagađenja vazduha, kao i zaustavljanjem gubitka biološke raznolikosti i narušavanjem ekosistema, doprineti dobrom ekološkom stanju morskih i obalnih ekosistema. Konačno, cilj četvrtog stuba „Održivi turizam”, kojim koordiniraju Republika Hrvatska i Republika Albanija, ima za cilj da razvije puni potencijal regiona s obzirom na inovativan, održiv, odgovoran i kvalitetan turizam. Sastavni deo EUSAIR je Akcioni plan koji je definisao ključne prioritetne oblasti saradnje i vremenske okvire za realizaciju projektnih aktivnosti EUSAIR.

Republika Srbija jedina je od osam država koje učestvuju u EUSAIR, a koja nema direktan izlaz na more. Iz tog razloga bio je neophodan aktivan pristup i angažman institucija Republike Srbije, kako bi se adekvatno promovisali značaj funkcionalne i sinergijske povezanosti morskog priobalja sa kontinentalnim zaleđem regiona, pre svega u oblastima saobraćaja i umrežavanja saobraćajnih koridora. S tim u vezi, u okviru EUSAIR, a na inicijativu Republike Srbije, u domenu saobraćaja prepoznata je potreba razvoja multimodalnog saobraćaja, a naročito povezivanja morskih i rečnih luka. Uz navedeni prioritet, u okviru EUSAIR vodilo se računa o ispunjavanju strateških prioriteta i iz tematskih oblasti uvećavanja regionalne privlačnosti (turizam) i očuvanja eko-sistema (životna sredina), pri tome koristeći prednosti koje su Republici Srbiji dostupne i kroz dva horizontalna pitanja – „plavi razvoj” i „ održivi turizam”.

Evropska komisija usvojila je Saopštenje o EUSAIR za Jadransko-jonski region 17. juna 2014. godine, čime je rad na tekstu ove strategije uspešno završen. Posle usvajanja teksta EUSAIR sledi rad na procesu programiranja Jadransko-jonskog programa transnacionalne saradnje, u okviru koga će od posebnog značaja biti promovisanje održivog saobraćaja i uklanjanje „uskih grla” u ključnim infrastrukturnim mrežama.

## 1.4. Proces harmonizacije domaćeg zakonodavstva sa propisima Evropske unije

U okviru pripreme za proces pridruživanja EU koji podrazumeva harmonizaciju zakonodavstva Republike Srbije sa relevantnim propisima EU, u 2014. godini je započet rad na podeli nadležnosti za praćenje propisa EU i analizi pitanja u vezi sa usklađivanjem zakonodavstva sa pravnim tekovinama EU vezano za Poglavlje 14 – Transport i Poglavlje 21 – Transevropske mreže. Popunjavanje Obrazaca za analizu pitanja relevantnih za usklađivanje sa pravnim aktom EU je urađeno na osnovu revizije Nacionalnog programa za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije (u daljem tekstu: NPAA), pri čemu je za Republiku Srbiju prepoznato 20 relevantnih propisa EU vezanih za unutrašnju plovidbu i 77 relevantnih propisa EU vezanih za pomorstvo. Strategija pored relevantnih EU propisa definisanih NPAA uzima u obzir i Uredbu Evropskog parlamenta i Saveta 1315/2013/EU od 11. decembra 2013. godine o smernicama EU za razvoj TEN-T mreže.

Osnovne smernice razvoja evropske mreže luka date su u Saopštenju o evropskoj lučkoj politici iz 2007. godine,[[4]](#footnote-4) kao i u Saopštenju o evropskoj lučkoj politici – luke kao motor razvoja, usvojenom 2013. godine[[5]](#footnote-5). Takođe, pristup evropskom tržištu lučkih usluga definisan je u Predlogu uredbe o uspostavljanju okvira za pristup tržištu lučkih usluga i finansijska transparentnost luka.[[6]](#footnote-6) Kao relevantni dokument prilikom razmatranja dozvoljenih oblika državne pomoći za razvoj rečnih luka korišćen je i dokument „Pozicija Evropske federacije rečnih luka (EFIP) o državnoj pomoći u sektoru rečnih luka”.[[7]](#footnote-7)

Strategija je u delu koji se tiče transporta opasnih tereta oslonjena na Direktivu Evropskog parlamenta i Saveta 2008/68/EZ od 24. septembra 2008. godine o kopnenom prevozu opasnih tereta.[[8]](#footnote-8)

Strategija u delu koji se tiče organizovanog prikupljanja brodskog otpada na Dunavu, Savi, Tisi i kanalskoj mreži u Republici Srbiji podrazumeva praćenje i prihvatanje svih smernica iz Strategije upravljanja otpadom za period 2010-2019. godine („Službeni glasnik RS”, broj 29/10), odnosno harmonizacija sa zakonodavstvom EU u oblasti upravljanja otpadom.U tom smislu, podrazumeva se namensko i sistemsko ulaganje u projekte zaštite životne sredine u skladu sa usvojenim nacionalnim i međunarodnim strategijama u oblasti očuvanja, održivog korišćenja, zaštite i unapređenja životne sredine. Izmenama i dopunama Strategije upravljanja otpadom za period 2010-2019. godine**,** a koje se uzimaju u obzir pri implementaciji ove strategije u delu koji se odnosi na organizovano prikupljanje brodskog otpada, ostvaruje se primena, između ostalog, sledećih propisa Evropske unije:

* Direktive Saveta 2008/98/EZ o otpadu koja zamenjuje i dopunjuje Okvirnu direktivu 75/442/EEZ, 2006/12/EZiuspostavlja sistem za koordinisano upravljanje otpadom u EU sa ciljem da se ograniči proizvodnja otpada.[[9]](#footnote-9) U Okvirnoj direktivi o otpadu zemlje članice se obavezuju da naprave plan upravljanja otpadom;
* Direktive Saveta 99/31/EZ o deponijama[[10]](#footnote-10)ima za cilj da se uvođenjem strogih tehničkih zahteva redukuju negativni efekti odlaganja otpada na životnu sredinu, naročito na zemljište, podzemne i površinske vode, kao i efekti na zdravlje stanovništva;
* Direktive Saveta 2000/76/EZ o spaljivanju otpada koju zamenjuje **Direktiva Evropskog Parlamenta i Saveta 2010/75/EU od 24. novembra 2010. o industrijskim emisijama (integrisano sprečavanje i kontrola zagađivanja životne sredine**[[11]](#footnote-11)**;**
* Direktive Saveta 2006/66/EZ koja zamenjuje i dopunjuje Direktivu 91/157/EEZ o baterijama i akumulatorima koji sadrže opasnesupstance[[12]](#footnote-12)uvodi mere za odlaganje i kontrolu odlaganja istrošenih baterija i akumulatora koji sadrže opasne materije u cilju smanjenja zagađenja teškim metalima koji se koriste u proizvodnji baterija i akumulatora.

Strategija uzima u obzir neophodnost primene Protokola o sprečavanju zagađenja voda prouzrokovanog plovidbom uz Okvirni sporazum o slivu reke Save o kome su Bosna i Hercegovina, Republika Hrvatska, Republika Srbija i Republika Slovenija postigle saglasnost 2009. godine. S obziromda tehnički zahtevi za plovila za unutrašnju plovidbu koji su usaglašeni na evropskom nivou (Direktiva 2006/87/EZ i Rezolucija br. 61 UNECE), Evropski pravilnik o unutrašnjim vodnim putevima (u daljem tekstu: CEVNI), Preporuke Dunavske komisije o organizovanom prikupljanju brodskog otpada iz 2011. godine i Evropski sporazum o međunarodnom prevozu opasnog tereta unutrašnjim vodnim putevima („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 1/14 - u daljem tekstu: ADN), predstavljaju najznačajnije propise u kontroli zagađivanja voda sa plovila unutrašnje plovidbe, neophodno je od 2015. godine početi sa implementacijom odredaba ovih propisa.

Bez obzira što pitanje zagađenja voda prouzrokovano unutrašnjim vodnim saobraćajem nije tretirano kao primarno u Strategiji, njome je jasno ukazano da poboljšanje ekoloških performansi ovog vida saobraćaja doprinosi ostvarenju ciljeva zaštite životne sredine i zaštite prirode pri eksploataciji unutrašnjih vodnih puteva u Republici Srbiji.

## 1.5. EU projekti relevantni za dalje strateško planiranje Republike Srbije

Evropska unija je finansirala, a Evropska komisija uspešno realizovala 2006. godine Generalni plan sa projektnim periodom do 2025. godine. Njime su identifikovani svi projekti na mreži vodnih puteva Srbije od ukupno 1321 km koja uključuje reke Dunav, Savu, Tisu i kanali HS „Dunav-Tisa-Dunav” (u daljem tekstu: kanali HS DTD). Projekti su definisani na bazi tri scenarija razvoja zemlje: „Balkanski tigar” „Integracija u EU” i „Stagnacija”. Scenario ekonomskog razvoja nazvan „integracija u EU” smatran je najverovatnijim. Procena prioriteta projekata, pregled investicija i troškovi godišnjeg održavanja – radovi na uređenju plovnih puteva, urađena je u odnosu na scenario „Integracija u EU”. Kroz realizaciju nekih prioritetnih projekata iz Generalnog plana, Republika Srbija je podigla stepen bezbednosti plovidbe na svojim unutrašnjim vodnim putevima u poslednjih sedam godina.

Preko Programa EU za Balkan završen je 2009. godine Generalni master plan saobraćaja u Srbiji do 2027. godine (u daljem tekstu: Generalni master plan). Generalni master plan identifikovao je infrastrukturne projekte u zavisnosti od društveno-ekonomskih pokazatelja u zemlji, odnosno od scenarija „Minimalno ulaganje” do „Kompletnog scenarija 2027”. Generalni master plan je dao pregledinvesticionih troškova i troškova održavanja po svim vidovima saobraćaja, u tom smislu i u vodnom saobraćaju. Podaci su korišćeni iz već završenog Generalnog plana iz 2006. godine.

Generalni master plan je podrška donošenju pravilnih odluka u razvoju infrastrukture do 2027. godine. To je instrument strateškog planiranja koji bi trebalo postojano koristiti i poboljšavati. Njime je predviđeno uspostavljanje dobrih zakonodavnih procedura i modernizovanje institucionalnog okvira u oblasti saobraćaja. Ovaj plan dao je smernice i za Strategiju.

Rezultati projekta *Danube Inland Harbour Development* (u daljem tekstu: EU DAHAR) u okviru Trans nacionalnog programa saradnje Jugoistočne Evrope, koji se odnose na razvoj luka kao logističkih centara i njihovu integraciju u logističku mrežu Podunavskog regiona, uzeti su u obzir pri izradi Strategije u vidu preporuka nadležnim državnim organima. Cilj projekta je usklađivanje dugoročnog logističkog razvoja luka male i srednje veličine na Dunavu, što bi rezultiralo uspostavljanjem zajedničke razvojne strategije.

Strategija uzima u obzir i rezultate projekta Harmonired Inland Navigacion Transport (u daljem tekstu: HINT)koji predstavlja nastavak projekta Cooperation-Network for Logistic and Nautical Education focusing on Inland Waterway in the Danube Corridor supported by innovative solution (u daljem tekstu: NELI) kao dela Akcionog plana EU za razvoj plovidbe na Dunavu, u delu koji se tiče obrazovanja i stručnosti brodske posade. Cilj projekta HINT je da se doprinese značajnom unapređenju kvaliteta nastave i usaglašavanja kriterijuma za dobijanje standardnih sertifikata čime se uklanjaju barijere između članica EU u usaglašavanju profesionalnih zanimanja u oblasti unutrašnje plovidbe, odnosno da se omogući lakše i brže zapošljavanje u rečnom transportu. U projektu HINT učestvuje ukupno 18 partnera, a pored Škole za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju kao jedinstvene stručne škole u Republici Srbiji i regionu i opštine Savski venac iz Beograda, partneri su univerziteti i institucije koje regulišu rečni transport iz Republike Austrije, Republike Slovačke, Mađarske, Republike Hrvatske, Republike Bugarske i Rumunije.

U okviru strateškog projekta EASYCONNECTING koji se finansira u okviru IPA Jadranskog prekograničnog programa, a čija je svrha unapređenje saradnje i nalaženje zajedničkih rešenja na polju unapređenja vodne infrastrukture i usluga vezanih za prevoz robe u Jadranskom regionu, ukazuje se na potrebe prevazilaženja problema u oblasti intermodalnog saobraćaja i narastajuće potrebe privredne saradnje u Jadransko-jonskom regionu. Na projektu EASYCONNECTING je okupljeno 16 partnera, među kojima je vodeći Regija Veneto iz Republike Italije, a zapaženo je učešće republičkih i pokrajinskih nadležnih organa Republike Srbije, mnogih nacionalnih i regionalnih institucija i udruženih privrednih subjekata.

Činjenica da se unutrašnji vodni putevi Centralne Evrope koriste dalekoispod njihovog kapaciteta podstakla je izvesna istraživanja s ciljem povećanja saobraćajnih tokova na unutrašnjim vodnim putevima (naročito kontejnerskog transporta na Dunavu) i uvođenja promena u načinu prevoza, ali i kao pomoć brodarskim kompanijama i vlasnicima brodova da poboljšaju svoj ekonomski položaj. Projekat NEWS nudi ideje za razvoj inovativnih kontejnerskih plovila za unutrašnju plovidbu i logističkog sistema koji će omogućiti da se dostignu ciljani troškovi prevoza, da se optimizuje upravljanje vremenom, uklone konkretna „uska grla” (mala visina mostova i niski vodostaji), smanji emisija CO2, što bi za rezultat imalo bolju povezanost sa drumskim i železničkim saobraćajem.

EU je emisiju najkritičnijih zagađivača rešila uvođenjem zakona koji obavezuju drumske prevoznike da kamione opreme filterima i katalizatorima kako bi umanjili emisiju štetnih gasova. Međutim, u pogledu energetske efikasnosti saobraćaj unutrašnjim vodnim putevima i dalje je najatraktivniji način prevoza. U pogledu smanjenja zagađenja projekat NEWS upućuje na izjednačavanje ekološke privlačnosti i saobraćajne efikasnosti, promovišući ideju korišćenja pogonskog tečnog prirodnog gasa (u daljem tekstu: LNG) umesto teških ulja – mazuta.

## 1.6. Postojeći institucionalni okvir koji se odnosi na vodni saobraćaj u Republici Srbiji

Svi poslovi koji se odnose na vodni saobraćaj propisani su Zakonom o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama („Službeni glasnik RS”, br. 73/10 i 121/12), Zakonom o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 104/13), i Zakonom o transportu opasnog tereta („Službeni glasnik RS”, broj 88/10) i u nadležnosti su sledećih državnih organa i organizacija:

* Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture (u daljem tekstu: Ministarstvo) - Sektor za vodni saobraćaj i bezbednost plovidbe u okviru koga se obavljaju normativni, studijsko-analitički, upravni, administrativni i stručni poslove u oblasti unutrašnje plovidbe i pomorstva.Poslovi iz delokruga Sektora za vodni saobraćaj i bezbednost plovidbe obavljaju se u sedištu Ministarstva i u područnim jedinicama za područje više opština i za područje gradova - lučkim kapetanijama i njihovim ispostavama (Prahovo, Kladovo, Veliko Gradište, Smederevo, Pančevo, Beograd, Sremska Mitrovica, Titel, Senta, Novi Sad, Apatin, Bezdan);
* U okviru Ministarstva osnovan je Sektor za inspekcijski nadzor radi obavljanja poslova inspekcijskog nadzora nad sprovođenjem zakona i drugih propisa, između ostalog i u oblasti vodnog saobraćaja;
* Direkcija za vodne puteve je organ uprave u sastavu Ministarstva osnovana prevashodno za obavljanje stručnih i tehničkih poslova na održavanju, obeležavanju i razvoju plovnih puteva sa međunarodnim statusom (Dunav, Sava, Tisa), kao i za uspostavljanje, održavanje i razvoj RIS, u skladu sa direktivama i uredbama EU;
* Uprava za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu je organ uprave u sastavu Ministarstva koji obavlja prevashodno stručne i tehničke poslove, odnosno poslove tehničkog nadzora kojim se utvrđuje da brod odgovara zahtevima tehničkih pravila za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu;
* Uprava za transport opasnog tereta je organ uprave u sastavu Ministarstva koji obavlja izvršne, stručne i inspekcijske poslove za transport opasnih tereta u svim vidovima saobraćaja, a koji je između ostalog nadležan za praćenje i primenu ADN;
* Agencija za upravljanje lukama jejavna agencijaosnovana od strane Vlade koja obavlja poslove strateškog i administrativnog upravljanja lukama i pristaništima bez obzira na njihov svojinski status, odnosno regulatorne, stručne i razvojne poslove u cilju kontinuiranog i nesmetanog obavljanja delatnosti na lučkom području;
* Pokrajinski sekretarijat za privredu, zapošljavanje i ravnopravnost polova preko svog Saveta za saobraćaj (u daljem tekstu: Savet), kao i inspekcijske službe, upravljaju i obavljaju nadzor nad državnim vodnim putevima na teritoriji Autonomne pokrajine Vojvodine (u daljem tekstu: AP Vojvodina);
* Poslovi tehničkog održavanja državnih vodnih puteva na teritoriji AP Vojvodine povereni su Javnom preduzeću „Vode Vojvodine” (u daljem tekstu: JVP „Vode Vojvodine”) .

## 

## 1.7. Preporuke za jačanje administrativnih kapaciteta od 2015. do 2025. godine

Postojeći nacionalni institucionalni okvir u oblasti vodnog saobraćaja može se smatrati zadovoljavajućim**.** Ipak u cilju pune primene međunarodnog pravnog okvira u oblasti vodnog saobraćaja i zbog prilagođavanja domaćeg zakonodavstva propisima Evropske unije, u periodu od 2015 - 2025. godine potrebno je da se jača stručni potencijal u okviru postojeće administracije sa većim akcentom na profesionalnom usavršavanju i povećanju broja zaposlenih stručnjaka u skladu sa potrebama primene savremenih propisa u oblasti plovidbe.

Primena novih tehnologija u razvoju i praćenju vodnog saobraćaja od strane zaposlenih u okviru postojećih institucija neophodno je za postizanje strateških ciljeva u oblasti vodnog saobraćaja. Treba istaći važnost obuke zaposlenih u lučkim kapetanijama i ispostavama lučkih kapetanija, kao i inspekcijskoj službi Republike Srbije i AP Vojvodine. Treba predvideti dodatne savremene obuke u Direkciji za vodne puteve u odnosu na dalji razvoj RIS i planiranog uspostavljanja Vessel Traffic Monitoring System (VTS sistem) u Republici Srbiji, kao i pokrajinskoj službi nadležnoj za održavanje i nadzor državnih vodnih puteva na teritoriji AP Vojvodine.

Posebno treba istaći značaj unapređenja i standardizacije rada inspekcije bezbednosti plovidbe na procedurama kontrole svih vrsta stranih i domaćih plovila u skladu sa evropskim propisima. Potrebno je standardizovati i usavršiti procedure u slučaju vanrednih događaja na vodnim putevima, posebno pri prevozu opasnog tereta.

Jačanje administrativnih kapaciteta već od 2015. godine i saradnja svih nadležnih institucija i organizacija u oblasti građevinarstva, saobraćaja, infrastrukture, vodoprivrede i zaštite životne sredine je imperativ za kvalitetno planiranje projekata rečne infrastrukture i razvoj vodnog saobraćaja u Republici Srbiji po modelu razvijenih podunavskih zemalja.

Drugi važan segment u dostizanju ciljeva Strategije jeste saradnja nadležnih organa u usaglašavanju nacionalnih propisa i administrativnih procedura na vodnim putevima Republike Srbije po modelu EU podunavskih zemalja. To pre svega podrazumeva saradnju Ministarstva sa nadležnim službama Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva finansija i Ministarstva poljoprivrede i zaštite životne sredine, posebno u procesu standardizovanja graničnih procedura.

Republika Srbija kao član, strana ugovornica ili posmatrač u relevantnim međunarodnim organizacijama u okviru kojih se donose međunarodna pravila u oblasti vodnog saobraćaja u skladu sa svim potpisanim sporazumima, u narednom periodu treba da pojača učešće svojih predstavnika u radu ovih organizacija. Na sastancima tehničkih radnih grupa Dunavske komisije (u daljem tekstu: DK), Savske komisije (u daljem tekstu: ISRBC), Centralne komisije za plovidbu Rajnom (u daljem tekstu: CCNR), UNECE Radne grupe za unutrašnji vodni transport (u daljem tekstu: UNECE WP.15), UNECE ADN Komiteta za bezbednost (u daljem tekstu: UNECE WP.15.3), Komisije za zaštitu Dunava (u daljem tekstu: ICPDR) i drugih relevantnih međunarodnih tela, obaveza je da se adekvatno i stručno zastupaju interesi Republike Srbije u skladu sa unapred pripremljenim stavovima zemlje u cilju pune podrške unapređenju vodnog saobraćaja i boljeg pozicioniranja Republike Srbije u skladu sa novom saobraćajnom politikom EU. Posebno treba imati u vidu buduću ulogu DK u svetlu tekućeg procesa njenog dogovaranja sa Evropskom komisijom u vezi sa preuzimanjem poslova koordinacije infrastrukturnim projektima na Dunavu.

1.8. Postojeći međunarodni i nacionalni zakonodavni okvir

Pri svojim strateškim opredeljenjima Republika Srbija vodi računa, pre svega, o međunarodnom pravnom okviru unutrašnje plovidbe na Dunavu, Savi i Tisi, što podrazumeva obaveznu primenu odredaba potvrđenih međunarodnih konvencija i sporazuma datim u Prilogu 1a Strategije.

Strategijom se uzima u obzir međunarodni pravni okvir pomorske plovidbe, koji je dat u Prilogu 1b Strategije.

Strategijom se posebno vodi računa o relevantnim propisima Evropske unije u oblasti vodnog saobraćaja čiji je pregled dat uPrilogu 1v Strategije.

## Pun postojeći i planirani zakonodavni okvir Republike Srbije u oblasti vodnog saobraćaja je dat u Prilogu 1g Strategije.

# OBNAVLJANJE I UNAPREĐENJE NACIONALNE FLOTE

Da bi se potpuno sagledala postojeća situacija u unutrašnjem vodnom saobraćaju Republike Srbije, u ovom poglavlju je razmatrano stanje postojeće flote, mogućnosti kojima raspolažu domaća brodarstva, glavni problemi koji se javljaju i potencijalna rešenja kojima bi se otklonili nedostaci i poboljšao rad nacionalne flote.

Potencijali povećanja prometa u vodnom saobraćaju Republike Srbije i prognoza prometa do 2025. godine dati su u Prilogu 2 Strategije**.**

Raspoloživa domaća flota prema broju plovila i tonama nosivosti, godine starosti flote i glavnih pogonskih motora, kao i prognoza registrovane nosivosti teretnih plovila za period 2015-2025. dati su u Prilogu 3 Strategije**.**

## 2.1. Pregled postojećeg stanja i izgledi za naredne godine

Istraživanje o raspoloživoj floti Republike Srbije, njenoj starosti i starosti glavnih pogonskih motora plovila prikazano je u celini u Prilogu 3 Strategije. Može se zaključiti da su potiskivani brodski sastavi dominantno zastupljeni na unutrašnjim plovnim putevima Republike Srbije. Broj ukupnih plovila, posebno plovila srednje nosivosti koja učestvuju u tegljenim brodskim sastavima opada. Samohodni motorni teretnjaci nisu još uvek zastupljeni u dovoljnoj meri.

Podaci pokazuju da je prosečna starost teretnih plovila u Republici Srbiji veća od 35 godina, a starost angažovanih plovila se sve više povećava od 2010. godine. Treba podvući da je u 2012. godini prosečna starost potiskivača i tegljača bila 37,2 godine i samohodnih motornih teretnjaka 43,2 godine.

Detaljnom analizom potvrđena je potreba obnavljanja i rekonstrukcije postojećih plovila koja viju zastavu Republike Srbije u skladu sa važećim međunarodnim standardima i nacionalnim propisima.

S obzirom na izrazito loše stanje domaćih plovila - ledolomaca na ukupnoj i gustoj mreži plovnih puteva, a uzimajući u obzir učestale nepredviđene klimatske pojave na teritoriji Republike Srbije i regiona, novim programom nabavke flote treba predvideti odgovarajući broj ledolomaca u cilju zaštite plovnih puteva i objekata na njima.

## 2.1.1. Analiza glavnih problema srpske flote

Raspodela prevoza robe po različitim vidovima saobraćaja neposredno zavisi od vrste i količine robe koja se prevozi. Interes Republike Srbije je da se stvore takvi uslovi da u tržišnoj utakmici svi transportni privredni subjekti budu ravnopravni.

U prevozu roba unutrašnjim vodnim putevima učestvuju uglavnom proizvodi poljoprivrede i šumarstva, ugalj i lignit, sirova nafta i prirodni gas, rude metala i ostali proizvodi nastali vađenjem ruda i kamena, prehrambeni proizvodi, pića i duvan, drvo i proizvodi od drveta i plute (osim nameštaja), koks i rafinisani naftni proizvodi, hemikalije, hemijski proizvodi i sintetička vlakna, proizvodi od metala (osim mašina i opreme i nameštaja) tj. oni proizvodi koji se transportuju u velikim količinama. Ovo ne znači da proizvodi široke potrošnje ne mogu da se prevoze vodnim putem, s obzirom da je to moguće postići odgovarajućim načinima pakovanja. Prevoz proizvoda široke potrošnje nije detaljno razmatran za potrebe Strategije već su samo dati uzroci zbog kojih ti proizvodi nisu dovoljno zastupljeni u prevozu vodnim putem, odnosno date smernice za eventualno privlačenje tih roba u perspektivi. Da bi se stvorili uslovi za prevoz ovakve robe mora postojati dovoljna količina robe široke potrošnje koja se može preusmeriti na vodni saobraćaj (kontejnerski) pri čemu treba preduzeti mere kojima se olakšavaju procedure pretovara.

U praksi, od vrednosti i količine robe zavisi da li će se roba prevoziti drumom, železnicom ili vodnim putevima. Što je vrednost robe manja, a količina veća, verovatnoća da će biti prevezena plovnim sredstvima je veća. Znači, ne obraća se pažnja na višestruku korist vodnog saobraćaja, već se prepušta učesnicima u prevozu robe da sami definišu kako će prevesti robu. Sa stanovišta brodarskih preduzeća ovakav način rada je prihvatljiv sve dok postoji tržište koje mogu da zadovolje. To znači da robe koje se proizvode u velikim količinama neće biti prepoznate kao zanimljive za prevoz drumskim ili železničkim saobraćajnicama, sve dok ih ima u dovoljnoj količini koja omogućava brodarstvu da ostvaruje profit.

Najveći problem srpske flote predstavlja nedostatak novih savremenih brodova unutrašnje plovidbe i konstantno povećanje starosti postojećih teretnih samohodnih, nesamohodnih plovila i pogonskih plovila. Pojedine robe u Republici Srbiji koje se trenutno prevoze plovilima mogle bi u perspektivi da se prebace na železnicu ili drum, suprotno evropskim planovima razvoja prevoza unutrašnjim plovnim putevima. Mnogobrojne kompanije u drumskom saobraćaju privlače robe po znatno višim cenama, koje bi inače trebalo prevoziti vodnim putem. Prevoz drumskim saobraćajem iako znatno skuplji, ima prednost zbog velike prilagodljivosti nestabilnom tržištu i tzv. prevoza „od vrata do vrata”.

Povećanje starosti postojećih plovila dovodi do smanjivanja upotrebljivosti plovila, povećanja cene održavanja i na kraju do otpisa plovnog sredstva. Time se smanjuje broj operativnih jedinica vodnog transporta, a preostalom broju se povećavaju troškovi upotrebe.

Količina robe koja se prevozi brodovima mora da bude dovoljna da brod ima pun gaz tokom prevoza od mesta utovara do mesta istovara. Što se manje robe prevozi brodom više se povećavaju troškovi prevoza po toni. Povećanjem troškova prevoza, brodarstvo postaje nekonkurentno u odnosu na ostale kompanije koja se bave prevoznom delatnošću. Da bi nadoknadilo povećane troškove prevoza, brodarska kompanija poteže za kupovinom jeftinijih plovnih sredstava koja su najčešće polovna. Takođe, činjenica da praktično nema novoosnovanih kompanija u oblasti vodnog saobraćaja ukazuje na smanjenje investicija u ovu delatnost u poslednjoj deceniji. S druge strane, konstantno povećanje broja drumskih vozila vodi direktno ka zastojima prevoza na putevima, poskupljenju prevoza i narušavanju životne sredine.

Prednosti vodnog saobraćaja za određene vrste tereta u odnosu na druge vidove saobraćaja u smislu zaštite životne sredine nisu dovoljno prepoznate u Republici Srbiji. Sprečavanje zagađenja vazduha i vode uzrokovanog transportom je u fokusu celog podunavskog regiona. Negativni efekat po okolinu posebno u smislu zagađenja vazduha je mnogo manji ako se za transport određenih roba koriste plovila umesto drumskih vozila. Podizanje ekološke svesti o potrebi prelaska tereta sa puteva na železnicu i vodne puteve, tamo gde god je to moguće i u cilju zaštite životne sredine, jeste dug proces koji podrazumeva uporno informisanje o prednostima unutrašnjeg vodnog saobraćaja u Republici Srbiji. Ova strategija je u funkciji promocije vodnog saobraćaja kao najisplativijeg i ekološki prihvatljivijeg vida saobraćaja.

Problemi srpske flote mogu se podeliti na unutrašnje i spoljašnje. Unutrašnji se odnose na probleme koji se razvijaju u okviru kompanija, dok se spoljašnji odnose na poslovne partnere, konkurenciju, neusklađenost propisa i administrativne procedure koji direktno utiču na poslovanje preduzeća.

Unutrašnji problemi:

* nepovoljna struktura flote prema godini gradnje/remonta; prosečna starost oko 40 godina (pogonski motori na plovilima su obnavljani pa je njihova prosečna starost nešto povoljnija i iznosi 15 godina i osam meseci);
* nedostatak mladog i kvalitetnog stručnog kadra koji čini posadu brodova;
* visoki troškovi održavanja plovila velike starosti;
* veliki broj plovila koji nemaju važeće svedočanstvo o sposobnosti za plovidbu;
* nedostatak finansijskih sredstava za registraciju starih plovila i kupovinu novih;
* nedovoljno praćenje tehničko – tehnoloških inovacija u cilju unapređenja sistema upravljanja transportom;
* nedostatak investicija; velike finansijske obaveze iz ranijih godina.

Spoljni problemi:

* izuzetno teško planiranje saobraćaja za srednji i dugoročni period zbog nestabilnosti na tržištu;
* starost lučke infrastrukture i suprastrukture, niske pretovarne norme i nemogućnost pretovara tereta u nekim lukama Republike Srbije tokom subote i nedelje;
* spore i komplikovane administrativne procedure državnih organa;
* nedovoljni nadzor nad plovidbom i povremena nesigurnost učesnika u plovidbi;
* zavisnost plovidbe od hidrometeoroloških uslova (posebno otežano u periodu niskih vodostaja);
* usporena ili onemogućena plovidba na kritičnim sektorima na delu Dunava i Save na teritoriji Republike Srbije;
* loše održavana kanalska mreža vodnih puteva za potrebe plovidbe i nedostatak investicija u pristanišnu infrastrukturu na teritoriji AP Vojvodine;
* nedostatak podzakonskih akata u oblasti plovidbe kojima se precizno regulišu procedure u praksi;
* dugo čekanje na remont u brodogradilištima;
* spora nabavka rezervnih delova za brodove i nemogućnost urgentnih nabavki u slučaju otkaza značajnijih brodskih agregata;
* nezaštićenost naših brodarskih kompanija i brodova u inostranstvu – slaba komunikacija sa srpskim diplomatskim predstavnicima;
* nelojalna konkurencija – siva ekonomija; prevoz i pretovar šljunka i peska, kao i nafte i naftnih derivata bez punog nadzora državnih organa.

Posledice navedenih problema ogledaju se u preuzimanje tereta od strane brodara pod stranim zastavama, gubitak prihoda domaće rečne privrede i smanjenje zaposlenosti, a time i smanjenje prihoda Republike Srbije od vodnog saobraćaja bez obzira što se zemlja nalazi na ključnom evropskom Koridoru Rajna- Dunav.

## 

## 2.1.2. Transport opasnog tereta

Zakonom o transportu opasnog tereta predviđena je obaveza primene pravila ADN koji je sastavni deo Direktive o kopnenom prevozu opasnih tereta 2008/68/EZ od 24. septembra 2008. godine. Zakonom o transportu opasnog tereta su poslovi sprovođenja i kontrole primene međunarodnog sporazuma povereni Upravi za transport opasnog tereta, kao organu u sastavu Ministarstva.

U skladu sa ADN nadležni organi Republike Srbije kontrolišu međunarodni i domaći transport opasnog tereta u vodnom saobraćaju u cilju povećane bezbednosti ljudi, imovine i zaštite životne sredine. Redovno praćenje i učestvovanje u izradi evropskih tehničkih propisa iz oblasti transporta opasnog tereta koje predlaže UNECE ADN Komitet za bezbednost, a usvaja ADN Administrativni komitet u Ženevi, imperativ je za punu implementaciju ovog važnog evropskog sporazuma. To podrazumeva da se tehnički propisi u prilogu ADN koji se menjaju dve godine sistemski i blagovremeno prevode, potvrđuju prema ustaljenoj proceduri, odnosno efikasnije ugrađuju u domaće zakonodavstvo od 2015. godine.

Strateški cilj u postizanju bezbednosnih zahteva na unutrašnjim vodnim putevima jeste uspostavljanje mreže ADN savetnika za bezbednost u svim brodarskim kućama, kao i temeljna i permanentna obuka članova posade brodova, odnosno učesnika u transportu opasnog tereta. U cilju povećanja bezbednosti plovidbe i preventivnog delovanja. Uprava za transport opasnog tereta izdaje odgovarajuća ovlašćenja u skladu sa pravilima ADN, vodi svu propisanu dokumentaciju o izdatim ovlašćenjima i sprovodi taj evropski sporazum u Republici Srbiji.

U skladu sa Zakonom o plovidbi lukama na unutrašnjim vodama (u daljem tekstu: Zakon), Uprava za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu izdaje brodske isprave o sposobnosti broda za plovidbu u skladu sa međunarodnim propisima, pa u tom smislu i daje isprave kojim dokazuje da brod zadovoljava tehničke zahteve za prevoz opasnih tereta. Postupak izdavanja odobrenja za brod, odnosno obrazac sertifikata za brod koji obavlja transport opasnog tereta, mora biti u skladu sa odredbama ADN.

O poverenim poslovima vezanim za transport opasnog tereta i imenovanim kontrolnim telima koja su nadležna za primenu pravila ADN u Republici Srbiji treba da budu redovno informisane druge države ugovornice preko UNECE Sekretarijata. Republika Srbija preko Uprave za transport opasnog tereta ima obavezu da blagovremeno informiše sve domaće prevoznike u transportu opasnog tereta i obaveštava nadležna međunarodna tela o svim relevantnim odlukama Republike Srbije u oblasti transporta opasnog tereta. Pristupom punog informisanja o primeni standardnih procedura prema pravilima ADN, posebno o procesu nadzora kontrolnih organa brodova u drugim zemljama, može se mnogo pomoći domaćem brodarstvu koje obavlja međunarodni prevoz opasnog tereta.

Izmenama i dopunama Zakona o transportu opasnog tereta i ubrzanom izradom svih nedostajućih podzakonskih akata iz oblasti transporta opasnog tereta, mora se postići puna primena ADN, počev od 2015. godine.

Tehnička pravila za gradnju i modernizaciju brodova koji prevoze opasan teret, odvojeno za transport suvih tereta, a odvojeno za tankere tipa G, C i N, se primenjuju u svim evropskim zemljama ugovornicama ADN. Kontrola primene tehničkih pravila za brodove u strogim rokovima, definisanim pravilima ADN, može biti ograničavajući faktor posebno za našu tankersku flotu pri plovidbi u drugim evropskim zemljama.

Razvoj tankerske flote je neophodan zbog logističke podrške NIS-Gaspromu, odnosno radi realizacije cilja da Republika Srbija i na Dunavu bude značajan energetski činilac u cilju očuvanja sopstvene energetske stabilnosti. Shodno pravilima ADN, imajući u vidu neophodna usklađivanja sa tehničkim standardima za tankersku flotu i strogim rokovima primene plovila sa duplim dnom za određene vrste tečnog tereta, posebno benzin i destilate sirove nafte (rok 31. decembar 2015. godine) i dizel goriva (rok 31. decembar 2018. godine), neophodno je ulaganje u modernizaciju nacionalne tankerske flote.

Preduzeće Jugoslovensko rečno brodarstvo (u daljem tekstu: JRB) kao privredno društvo sa državnim kapitalom posluje uspešno u skladu sa Zakonom o privrednim društvima („Službeni glasnik RS”, br. 36/11, 99/11 i 83/14 – dr. zakon) u uslovima oštre međunarodne konkurencije u rečnom saobraćaju i na dobar način reprezentuje poslovne potencijale naše zemlje u datim uslovima. Unutrašnjim kapacitetima taj privredni subjekat popravlja svoju izuzetno staru flotu i na taj način ipak uspeva da posluje sa nespornim rezultatima prepoznatim u podunavskom regionu. Međutim, investicije u tankersku flotu su neophodne ukoliko JRB želi da opstane na tržištu prevoza nafte i naftnih derivata.

S obzirom na potencijale transporta gasa u Republici Srbiji treba istaći stratešku orijentaciju nekoliko manjih privatnih brodarskih kompanija ka međunarodnom saobraćaju i uvozu, pre svega, tečnog naftnog gasa, ali i drugih energenata u narednom periodu. Ove kompanije raspolažu adekvatnim plovilima, odnosno tankerima tipa G, u kapacitetima za transport tečnog naftnog gasa u skladu sa trenutnim potrebama.

Izuzetno je važno za Republiku Srbiju da se hitno definišu mesta koja bi predstavljala prijemne stanice za prihvatanje brodskog otpada u skladu sa međunarodnim propisima, pre svega u skladu sa Preporukama Dunavske komisije o organizovanom prikupljanju otpada sa brodova koji plove Dunavom i rezultatima tekućih projekata EU u regionu. Definisanje terminala sa pratećom infrastrukturom za prihvatanje, udaljavanje i tretman opasnog otpada koji nastaje pri eksploataciji plovila na mreži vodnih puteva Republike Srbije imperativ je u zaštiti kvaliteta vode. Na osnovu iskustva zemalja u podunavskom regionu, dužine vodnih puteva i rasporeda terminala u drugim zemljama regiona, može se zaključiti da je neophodno predvideti minimum četiri terminala u Republici Srbiji, dva na reci Dunav, jedan na reci Savi i jedan na reci Tisi. Organizovanim prikupljanjem brodskog otpada rešio bi se problem udaljavanja otpada mnogih stranih i domaćih korisnika međunarodnih vodnih puteva koji prolaze kroz zemlju, pri čemu bi se značajno unapredio ekološki status vodnih tokova Republike Srbije.

## 2.1.3. Potencijalni razvoj brodogradnje

Poslednje analize stanja vodnog saobraćaja na svim nivoima državne uprave i prema svim dostupnim pokazateljima, ukazuju na određeni stadijum krize u ovoj delatnosti. Evidencijom tokom jula 2014. godine utvrđeno je da u Republici Srbiji postoji 292 registrovana plovila u svim oblicima namene, od čega je 190 teretnih plovila. Radi poređenja, podaci iz 2006. godine govore da se taj broj kretao između 900 i 1000 plovila i da su njime obuhvaćena sva plovila koja nisu izbrisana iz Upisnika brodova, dok je broj registrovanih plovila bio upola manji, znači 450-500.

Domaća brodogradnja danas se praktično gasi, a poslednji brod koji je izgrađen za potrebe domaćeg brodarstva je samohodni teretni brod JRB-a „Deligrad” iz 2004. godine i samohodni refulerni bager „KARIN-2” iz 2006. godine. U 2014. godini na teritoriji Republike Srbije redovno rade brodogradilišta Kladovo i Mačvanska Mitrovica koja su u vlasništvu holandskih kompanija, kao i brodogradilište Novi Bečej koje je u privatnom domaćem vlasništvu. Navedena tri brodogradilišta rade za potrebe stranih naručioca. Aktivna su i brodogradilišta u Brnjici, Apatinu i Bezdanu, ali se koriste uglavnom za remontne radove i posluju pod veoma otežanim uslovima. Ranije su bila aktivna i brodogradilišta u Beogradu („Brodotehnika”), Novom Sadu, Zrenjaninu („Begej”), Perlezu („Bomeks”) i Bačkom Monoštoru.

Zbog lošeg stanja brodogradnje, pre svega na teritoriji AP Vojvodine, Savet za saobraćaj Pokrajinskog sekretarijata za privredu, zapošljavanje i ravnopravnost polova analizirao je probleme kojima se manifestuje opadanje vodnog saobraćaja, ukazao na sve teže poslovanje u oblasti brodogradnje i zastoj u razvoju domaće flote i lučke infrastrukture. To je u poslednjoj deceniji prema analizi Saveta rezultovalo preusmeravanjem prevoza robe na drumski saobraćaj, uz potpuno odsustvo kombinovanog saobraćaja, kao najfunkcionalnijeg saobraćajnog modela. Pokrajinski sekretarijat je u skladu sa jednim od težišnih strateških pravaca-revitalizacije vodnog saobraćaja, dao inicijativu za pokretanje programa obnove brodogradnje na osnovama Zakona o javno-privatnom partnerstvu i koncesijama („Službeni glasnik RS”, broj 88/11).

Na osnovu analize postojećeg stanja flote i brodogradnje u Republici Srbiji dolazi se do sledećih zaključaka i predloga:

* modernizacija flote je preduslov opstanka vodnog saobraćaja, a svi pokazatelji ukazuju na namere izgradnje novih plovila na širem regionalnom nivou i u evropskim okvirima;
* brodogradnja u Republici Srbiji još uvek ima potencijale, što se u novim uslovima mora tretirati kao razvojna šansa;
* brodogradnja kao delatnost je ugrožena jer nema subvencija, kao ni drugih stimulativnih mera koje su bile zastupljene u ranijem periodu tokom izgradnje najvećeg dela nekadašnje flote trgovačke mornarice;
* brodogradilišta mogu opstati samo u javno-privatnoj vlasničkoj strukturi;
* finansiranje brodogradnje u uslovima postojeće poslovne politike bankarskog sektora je nepovoljno, skoro nemoguće, tako da je jedino rešenje osnivanje strogo namenskog fonda u mešovitom vlasništvu. Potencijalno oživljavanje brodogradnje podrazumeva uključivanje bankarskog sektora, ali i osiguravajućih društava;
* brodogradilišta mogu rentabilno poslovati u dužem periodu ukoliko im se, uz osnovnu namenu, omogući ekskluzivnost u reciklažnoj delatnosti kao dopunskoj;
* postojeća flota je težišno koncipirana za transport rasutog tereta (žitarice i poljoprivredni proizvodi, rude, šljunak, pesak i kamen, otpadni materijal, veštačko đubrivo i komponente), ali i za naftne derivate;
* postojeća flota za transport rasutog tereta nije dovoljno konkurentna u odnosu na rumunske i ukrajinske prevoznike, pre svega zbog nedovoljnog broja plovnih jedinica, dok je flota za transport naftnih derivata pred ozbiljnim problemima i sve izvesnijim zaustavljanjem u narednom četvorogodišnjem periodu zbog uspostavljanja novih standarda u transportu opasnog tereta.

Iskustva od značaja za ponuđeni pristup rešavanju problema su primeri Kraljevine Holandije, Savezne Republike Nemačke i zemalja Beneluksa, a u novije vreme i Republike Hrvatske. U Kraljevini Holandiji brodogradnja i brodarstvo se stimulišu na način da vlasnici brodova, uglavnom privatna porodična preduzeća, predaju amortizovani brod na reciklažu i povoljno dobijaju novo plovilo čija je gradnja ranije ugovorena, a koje do pune cene otplaćuju kroz dalji rad. U Nemačkoj su od strane države omogućene stimulacije u cilju zaštite životne sredine kroz zamenu starih motora, ali i partnerstvo delatnosti brodogradnje i saobraćajne delatnosti. U Nemačkoj i zemljama Beneluksa regulativom se ograničava drumski saobraćaj na području na kojem je vodni saobraćaj realno izvodljiv.

Predlozi i rešenja u Strategiji su u duhu propisa EU koji su obuhvaćeni poglavljem 14 - „Transport”, a odnose se na pravila konkurencije i socijalne uslove. Suština propisa o strukturnim poboljšanjima transporta na unutrašnjim plovnim putevima i politike EU u odnosu na nosivost flote s ciljem promocije rečnog prevoza je izvedena iz potrebe da se izmeni struktura flote, pre svega, na povezanoj mreži plovnih puteva Kraljevine Belgije, Republike Francuske, Savezne Republike Nemačke, Kraljevine Holandije i Republike Austrije. Propisima je predviđen program rashodovanja plovila na nivou cele zajednice, budući da su rezultati rashodovanja na nacionalnom nivou bili pozitivni, ali nedovoljni, pa je takav program zahtevao međunarodnu koordinaciju, uz uslov da se ne narušava princip konkurencije i slobodnog tržišta.

U okviru stvaranja jedinstvenog tržišta, a u cilju promocije prevoza unutrašnjim plovnim putevima, definisana je politika EU u odnosu na nosivost flote koja podrazumeva uvođenje regulatornog mehanizma kojim se može modernizovati i restrukturirati flota u skladu sa zahtevima životne sredine i potrebe bezbednosti plovidbe. Predviđena je implementacija „staro za novo“, odnosno rezervni mehanizam koji se može primeniti u slučaju ozbiljnih poremećaja na tržištu unutrašnjih vodnih puteva. Evropska komisija je utvrdila praktične mere za sprovođenje politike EU u odnosu na nosivost flote. O svim pitanjima u vezi sa politikom EU u odnosu na nosivost flote, predviđeno je da Evropska komisija traži mišljenje stručnih organizacija koje zastupaju prevoznike u saobraćaju unutrašnjim vodnim putevima na nivou EU i u državama članicama kojih se to tiče, odnosno ona se redovno savetuje sa tzv. „Grupom stručnjaka za politiku EU u odnosu na promociju i kapacitet flote”.

S obzirom da u nacionalnom zakonodavstvu nije do sada predviđena primena pravila „staro za novo” na unutrašnjim vodnim putevima, a propisi EU dozvoljavaju da svaka država članica u okviru svog nacionalnog zakonodavstva i vlastitih administrativnih resursa podrži Fond unutrašnje plovidbe koji mogu organizovati privredni subjekti u cilju modernizacije flote pod srpskom zastavom, a time i inicirati potencijalni razvoj zamrle brodogradnje u Republici Srbiji.

U smislu svega navedenog, neophodno je jačanje institucija Republike Srbije u oblasti vodnog saobraćaja kojim bi se u bliskoj saradnji sa Ministarstvom privrede i sektorom saobraćaja u okviru Privredne komore Srbije, kao i pokrajinskim sekretarijatom AP Vojvodine nadležnim za poslove privrede i saobraćaja, podržala realna potreba za modernizacijom i restrukturiranjem srpske flote, u skladu sa opštom politikom EU vezano za strukturna poboljšanja flote na ukupnoj mreži evropskih plovnih puteva.

Planirani razvoj rekreativne plovidbe u Republici Srbiji bi mogao da stvori uslove za tzv. aktiviranje male brodogradnje, odnosno licenciranjem radionica za malu brodogradnju pospešila bi se domaća proizvodnja tipskih plovila za sport i rekreaciju po pristupačnoj ceni, a time doprinelo potrebnom zapošljavanju, posebno u lokalnim priobalnim sredinama.

## 2.1.4. Prevoz robe kontejnerima

Razvoj kontejnerskog prevoza na Dunavu dugo se razmatra samo kao perspektivna mogućnost, ali sama realizacija prevoza kontejnera na srednjem i donjem Dunavu i povezivanje Republike Srbije sa velikim zapadnoevropskim i crnomorskim tržištem, kasni i trenutno ne daje odgovarajuće rezultate. Prethodnih godina je bilo pokušaja da se prevezu određeni lotovi kontejnera za namenske poslove. Svetska ekonomska kriza i ukupan smanjeni obim privrednih aktivnosti imao je za posledicu smanjenje broja prevezenih kontejnera na uspostavljenom servisu, ali i neregularnost samog servisa i duže tranzitno vreme.

Razvoj kontejnerskog prevoza Dunavom, od srpskih luka do Konstance kao pretovarne luke, a preko nje i do svih crnomorskih luka i luka u regionu Azovskog mora, doprineo bi boljoj povezanosti srpskog tržišta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda (kao i drugih proizvoda) sa navedenim tržištima, posebno velikom ruskom tržištu (meso, voće, povrće, prerađevine i dr). Trenutna razmena sa navedenim tržištima odvija se drumskim putem. Pošto se pretežno radi o izvozu prehrambenih proizvoda, za čiji prevoz je potrebno obezbediti poseban temperaturni režim, prevozni drumski kapaciteti često su ograničavajući faktor takvog izvoza, kao i visoka cena ovog vida saobraćaja. Kvalitetan kontejnerski prevoz vodnim putem na ovom pravcu daleko bi povećao prevozni kapacitet, a takođe bi povećao cenovnu konkurentnost robe iz Republike Srbije, zbog niže cene prevoza vodnim putem u odnosu na drumski saobraćaj. Na ovaj način bi se smanjile sezonske oscilacije cena prevoza, omogućio prevoz robe bez dugog zadržavanja u skladištima i hladnjačama i dr. Trenutno na Dunavu ne postoji redovan kontejnerski servis do Konstance, koji bi omogućio pristup postojećim i frekventnim servisima koji povezuju sve luke u crnomorskom regionu uključujući ruske luke Novorosijsk i Taganrog i azijske zemlje koje gravitiraju ovom regionu. Uspostavljanje redovnih prevoznih servisa vodnim putem pospešila bi se trgovinska razmena sa navedenim zemljama u oba pravca, što korespondira sa dugoročnim planovima Republike Srbije.

Za razvoj kontejnerskog prevoza potrebno je da budu ispunjeni osnovni faktori, i to plovni put koji ispunjava tehničke parametre za odgovarajuću kategoriju, savremeni kontejnerski terminali i povezanost terminala sa korespodentnim vidovima saobraćaja (železnicom i odgovarajućom drumskom infrastrukturom). Takođe, kod prevoza kontejnera unutrašnjim vodnim putem bitni su sledeći parametri: cena prevoza u odnosu na alternativne pravce i vidove saobraćaja, brzina prevoza, udaljenost krajnje destinacije od morskih luka, redovnost servisa, privredna aktivnost regiona, udaljenost privrednih centara od vodnih puteva i luka, a samim tim i broj prevezenih ili potencijalnih kontejnerskih jedinica, balans u uvozu i izvozu u regionu, stanje infrastrukture, navike korisnika usluge, administrativne formalnosti pri prevozu, mogući  rizici, različiti interesi špediterskih kompanija i dr. Pod uslovom da su ispunjena dva osnovna elementa za redovan linijski kontejnerski servis na unutrašnjim vodnim putevima, a to su prohodan plovni put i savremeni kontejnerski terminali, treba imati u vidu i kategoriju obima prevoza kao faktora čijim se povećanjem automatski povećavaju sve komparativne prednosti linijskog kontejnerskog prevoza na unutrašnjim vodnim putevima, u odnosu na drumski i železnički saobraćaj na uporedivim destinacijama.

Uspostavljanje redovnog kontejnerskog servisa na dunavsko-crnomorskom pravcu uticao bi takođe i na mogućnost povezivanja domaćih luka sa lukama u srednjoj, zapadnoj  i severnoj Evropi, što praktično znači sa celom Evropom. Korišćenje vodnog, cenovno jeftinog saobraćaja, došlo bi do povećanje konkurentnosti srpske robe na tržištu EU.

Imajući u vidu potencijalno povećanje procenta prevoza robe korišćenjem kontejnera, kao i veliki broj projekata koji se ostvaruju pod okriljem EU, a koji imaju za cilj rast kontejnerskog transporta na unutrašnjim vodnim putevima, potrebno je razmotriti moguće podsticajne mere u cilju većeg korišćenja kontejnera prilikom realizacije uvozno-izvoznih poslova. S tim u vezi, mogućnost povećanja trgovinske razmene sa ruskim i crnomorskim tržištem razlog je koji opravdava potrebu za uspostavljanjem kontejnerskog servisa na Dunavu. Taj proces nosi odgovarajuće rizike i ulaganja. Politikom subvencija Republika Srbija može da podstakne privatni sektor da uđe u razvoj ovog strateški važnog servisa. Subvencije bi se odnosile na svaki prevezeni kontejner sa određenom vrstom robe domaćeg porekla koja je namenjena za određeno tržište. Ova subvencija bi posredno bila i subvencija za direktne proizvođače-prerađivače ove robe, jer bi nižom cenom prevoza, njihova roba bila konkurentnija na tržištima EU, Ruske federacije, Republike Jermenije, Republike Azerbejdžana,Ukrajine, ali i zemljama Bliskog i Srednjeg istoka. Subvencije ne moraju da znače samo direktna davanja iz budžeta već se mogu sastojati i u obezbeđivanju povoljnijih kreditnih aranžmana za nabavku potrebne opreme i sl. Takve subvencije bi omogućile razvoj servisa i povećanje obima prevoza, što bi opet uticalo na dalji pad cena po transportnoj jedinici, a to bi značilo veću konkurentnost, kao i otvaranje nekih tržišta na kojima domaće kompanije i roba iz Republike Srbije nije prisutna. Na drugoj strani servis bi omogućio i bezbedan i jeftin prevozni put za robu iz navedenih zemalja, koja je potrebna na tržištu Republike Srbije. Politika subvencionisanja saobraćaja je poznata u okviru EU koja je kroz projekat MARCO POLO subvencionisala svaki kontejner prevezen na redovnom kontejnerskom servisu od Budimpešte do Konstance. Subvencija je iznosila od 100-150 evra po punom kontejneru i trajala je dve godine. Svetska ekonomska kriza uticala je da dođe do ukidanja ove linije.

U prostornim planovima nekih lokalnih samouprava, posebno na teritoriji AP Vojvodine unete su lokacije savremenih kontejnerskih terminala. Mogućnosti za razvoj prevoza kontejnerima su na teritoriji AP Vojvodine date u dokumentu „Detaljna studija stanja i strategija razvoja sa akcionim planom za logističke centre u AP Vojvodini”.

## 2.2. Vizija, misija i strateški ciljevi

### 2.2.1. Vizija

Republika Srbija prepoznatljiva po značajnom procentu prevoza robe unutrašnjim plovnim putevima u ukupnom obimu prevoza robe svim vrstama saobraćaja.

Očuvanje nacionalne trgovačke flote.

Republika Srbija kao država koja pod svojom zastavom ima značajan broj kvalitetnih brodova unutrašnje plovidbe novije gradnje.

Trgovačka flota brodova unutrašnje plovidbe prilagođena potrebama tržišta.

### 2.2.2. Misija

Prepoznavanje unutrašnjeg vodnog saobraćaja kao najpogodnije grane saobraćaja za prevoz velikih količina roba namenjenih izvozu i uvozu.

Podizanje nivoa kvaliteta brodova pod srpskom zastavom preduzimanjem odgovarajućih zakonskih i finansijskih mera, kao i brže prilagođavanje modernim uslovima poslovanja od strane brodarskih kompanija.

### 

### 2.2.3. Strateški ciljevi

1. Povećan promet (unutrašnji prevoz, uvoz i izvoz) na unutrašnjim vodnim putevima Republike Srbije ostvaren domaćim i stranim brodovima do 2025. godine za 35% u odnosu na 2012. godinu.

2. Moderna nacionalna flota Republike Srbije.

3. Profitabilna domaća brodarska preduzeća.

4. Zaposlenost domaćeg brodarstva.

5. Harmonizovani propisi i administrativne procedure, jednostavne carinske i granične procedure po modelu okolnih podunavskih država članica EU.

6. Pun nadzor vodnog saobraćaja na mreži plovnih puteva Republike Srbije.

### 2.2.4. Mere za realizaciju strateških ciljeva u odnosu na nacionalnu flotu

U okviru izrade Strategije predložen je scenario rasta ukupnih prevezenih količina tereta unutrašnjim vodnim saobraćajem. Scenario je baziran na osnovnom makroekonomskom pokazatelju ekonomske aktivnosti – procentualnom rastu realnog bruto domaćeg proizvoda (u daljem tekstu: BDP) Republike Srbije. Prognoza prometa u saobraćaju na unutrašnjim vodnim putevima urađena je na osnovu pretpostavke da će godišnji ukupni promet pratiti procentualne promene realnog BDP u Republici Srbiji. Kretanje porasta realnog BDP preuzeto je iz informacija koje daje Međunarodni monetarni fond (u daljem tekstu: MMF).

Na osnovu usvojene metodologije može se zaključiti da bi porast obima prometa na unutrašnjim vodnim putevima Republike Srbije ostvarenog domaćim i stranim brodovima (unutrašnji prevoz, uvoz i izvoz) mogao biti u 2020. godini za 10,7%, odnosno u 2025. godini za 34,7% veći u odnosu na obim prometa u 2012. godini.

Istraživanjem tokom izrade Strategije došlo se do zaključka da je realno dostizanje osnovnog cilja tj. povećanog obima prometa na unutrašnjim vodnim putevima Republike Srbije ostvarenog domaćim i stranim brodovima do 2025. godine za 34,7% u odnosu na 2012. godinu.

Modernizacijom postojeće flote, odnosno smanjenjem potrošnje energije i samim tim povećanjem energetske efikasnosti moguće je povećati cenovnu konkurentnost i kvalitet usluga brodarskih kompanija što bi za posledicu imalo povećanje učešća vodnog saobraćaja u ukupnom saobraćaju zemlje.

Određene količine robe u Republici Srbiji se mogu prebaciti ili vratiti na reke Dunav i Savu ponudom kvalitetne usluge brodarskih kompanija koja zavisi, pre svega, od stanja plovila, lučke infrastrukture i suprastrukture, kao i administrativnih procedura na teritoriji Republike Srbije.

Efikasno povezivanje drumskog, železničkog i vodnog saobraćaja u lukama je preduslov za podsticaj rasta prometa na unutrašnjim vodnim putevima i integraciju ovog vida saobraćaja u kombinovani lanac u skladu sa novom evropskom saobraćajnom politikom. Ciljevi se mogu realizovati i bržim pretovarom u lukama, smanjenjem broja praznih vožnji i vremena zadržavanja na utovaru, istovaru i operacijama u lukama, većim kvalitetom lučke infrastrukture i suprastrukture i brzinom prevoženja.

Povećanje profita brodarskih kompanija može se ostvariti povećanjem broja vožnji i dužina prevoženja, kao i povećanjem korisne nosivosti teretnih plovila. Što je veći profit brodarstava, to se mogu očekivati i veće investicije u modernizaciju postojećih i ulaganje u nova plovila. Praksa brodarskih preduzeća koja posluju na teritoriji Republike Srbije jeste nabavka polovnih plovila velike starosti koja se preuzimaju sa Rajne i Gornjeg Dunava, što ukazuje da je profit na niskom nivou.

Produktivnost i cene vozarina u rečnom transportu su u tesnoj vezi sa gabaritima plovnog puta i načinom kontrole i upravljanja saobraćajem na unutrašnjim vodnim putevima. U tom smislu, nadležni državni organi vezani za kontrolu i upravljanje unutrašnjim vodnim saobraćajem moraju uskladiti svoje aktivnosti i radno vreme sa potrebama brodarstava. Uprošćavanjem administrativnih procedura, radom nadležnih organa i lučkih operatera sedam dana u nedelji, doprinelo bi da brodarske kompanije budu konkurentnije u odnosu na preduzeća železničkog i drumskog saobraćaja.

Ostvareni transportni rad kao osnovni pokazatelj saobraćaja na unutrašnjim vodnim putevima opada od 2010. godine i pored toga što se uočava blagi porast prevezene količine tereta. Pretpostavka je da su razlozi manjeg ostvarenog rada kraće relacije prevoza robe i smanjenje broja plovila sa važećim svedočanstvom o sposobnosti za plovidbu, odnosno veći troškovi zbog neefikasnosti flote i sporih administrativnih procedura. Duže vreme prevoza, na primer lako kvarljive robe vodnim putem, u poređenju sa drumskim prevozom predstavlja nedostatak vodnog saobraćaja uprkos manjim troškovima. Pored nižih troškova, da bi ovaj vid saobraćaja bio konkurentan u odnosu na drumski potrebno je poboljšati kvalitet ponuđene usluge.

Za dostizanje svih proklamovanih ciljeva, brodarske kompanije treba da uvažavaju preporuke date u Strategiji. Kako bi se omogućilo brže prilagođavanje modernim uslovima poslovanja u okruženju, unapredila bezbednosti plovidbe, te podigla ekološka svest svih učesnika u vodnom saobraćaju, brodarske kompanije treba upućivati na:

* redovno tekuće održavanje;
* obavezan remont plovila;
* održavanje neophodne brodske opreme;
* ispisivanje i uklanjanje starih i neaktivnih plovila, uz posebno obraćanje pažnje na istorijska plovila, odnosno na brodove koji predstavljaju kulturno dobro, a samim ti treba da budu pod posebnom zaštitom;
* predavanje brodskog otpada na definisanim prijemnim stanicama.

Razvoj kompanija koja se bave organizacijom prevoza na unutrašnjim plovnim putevima treba usmeriti u periodu 2015-2025. u više pravaca: na osavremenjavanje upravljačko-organizacione strukture; na unapređenje tehničko-tehnoloških karakteristika flote u skladu sa međunarodnim propisima; u pravcu specijalizacije brodarskih kompanija u zavisnosti od strukture tereta, odnosno eventualnog povećanja učešća skuplje (kontejnerizovane) robe u prometu.

Imajući u vidu prognozu prometa, potrebno je podržati razvoj rečne flote u periodu od 2015. do 2025. godine, što podrazumeva:

* obnavljanje postojećih plovila i prateće opreme,
* zabranu uvoza plovila starijih od 25 godina;
* nabavku ili izgradnju novih plovila;
* nabavku i ugradnju uređaja za korišćenje RIS-a;
* stratešku orijentaciju kompanija (specijalizacija) – međunarodni/unutrašnji saobraćaj (prema vrsti tereta).

Strateška orijentacija brodarskih kompanija treba da bude usmerena na:

* učešće u međunarodnom saobraćaju (uvoz i izvoz) posebno u zemljama regiona;
* razvoj unutrašnjeg saobraćaja (Dunav, Sava, Tisa i kanalska mreža DTD); u okvir unutrašnjeg saobraćaja planiranje prevoza opasnih tereta između unutrašnjih (domaćih) pristaništa, kao i prevoza rasutih tereta;
* učešće u kombinovanom saobraćaju.

Domaće ili strane investicije u domaću tankersku flotu u vrlo kratkom roku, već od 2015. godine, neminovne su ukoliko se želi zadržati postojeći obim prevoza tečnih tereta, odnosno da se isti poveća u skladu sa prognoziranim količinama u periodu od 2015. do 2025. godine, uzimajući u obzir evropske planove prenošenja prevoza dela opasnog tereta na unutrašnje plovne puteve.

Rezultati ulaganja u domaća teretna i pogonska plovila imali bi direktan uticaj na povećanje bezbednosti plovidbe, unapređenje životne sredine, na tokove novca kojima bi se povećao prihod domaće rečne privrede u celini (brodarstava i luka), na povećanje budžeta Republike Srbije i na mogućnost većeg zapošljavanja ljudi.

Ne pretendujući da po broju plovila srpska flota bude veća od austrijske, rumunske ili ukrajinske, ali sa idejom da ona bude orijentisana, pre svega na izvoz žitarica, zatim izvoz i uvoz naftnih derivata, uvoz raznih vrsta rude i drugog rasutog i komadnog tereta, treba podržati razvoj JRB, državnog preduzeća sa velikom tradicijom u celom regionu (skoro čitav vek postojanja i poslovanja), a koje bi sa takođe višedecenijski aktivnim Preduzećem za vodni transport „Ivan Milutinović” (u daljem tekstu: PIM), zajedno sa nekoliko većih privatnih brodarstava, bilo okosnica nacionalne flote.

Sagledavajući činjenicu o količinama robe, kao i broj plovila sa važećim svedočanstvom o sposobnosti za plovidbu u Republici Srbiji na osnovu evidencije Uprave za utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu iz jula 2014. godine, dolazi se do zaključka da postoji nesrazmera u količini robe i broja plovila. Nesrazmera se ispoljava u većoj količini robe od nosivosti dostupnih raspoloživih domaćih plovila kojima se roba može prevesti. Velika količina tereta u Republici Srbiji prevozi se stranim brodovima (u sve tri kategorije: uvoz, izvoz, tranzit, pogledati tabele 2.5 i 2.6 u Prilogu 2).

Da bi nacionalna flota preuzela deo postojećeg tereta od stranih brodarskih kompanija u zemlji i regionu, odnosno da brodarstva pod stranom zastavom ne bi preuzela sav teret koji se prevozi plovnim putevima na teritoriji Republike Srbije, u periodu 2015-2025. godine neophodno je pristupiti sledećem:

* izmeni strukture flote u skladu sa transportnom politikom EU uz poštovanje principa konkurencije i slobodnog tržišta;
* da se kontinuirano evidentira aktivna flota koja bi trebalo da se u narednim godinama modernizuje, odnosno da se u periodu 2015-2025. godine planski revitalizuju plovila nacionalnog brodarstva;
* da se shodno prihvaćenim pravilima ADN, odnosno zbog obaveze uvođenja plovila sa „dvobokom” i „dvodnom” do 2018. godine, u Republici Srbiji podstakne zadržavanje postojećeg broja plovila, odnosno nosivosti tankerske flote u skladu sa razvojnim planovima samih brodarskih preduzeća;
* da se podstiče zamena glavnih pogonskih motora potiskivača novim i ekološkim motorima prema modelu postojećih specijalnih programa razvijenih u okviru EU (po primeru Savezne Republike Nemačke i Republike Austrije), odnosno da se postepeno uvode novi potiskivači u postojeću flotu potiskivača;
* da se promoviše ideja korišćenja LNG u skladu sa novim EU propisima u cilju smanjenja emisije štetnih gasova;
* da se po završetku procesa revitalizacije postojeće tankerske flote pristupi ostvarivanju plana povećanja broja plovila tankerske flote do 2025. godine u skladu sa prognoziranim povećanjem tereta;
* da se obnove teretna plovila za prevoz rasutih tereta, s obzirom da domaća plovila trenutno učestvuju u prevozu sa manje od 20% od ukupno izvezene količine žitarica iz Republike Srbije; postoji veliki prostor za povećanje broja teretnih plovila za transport žitarica koja mogu da prevoze i ostale vrste tereta;
* da se u razvojnim planovima brodarskih preduzeća predvidi nabavka kontejnerskih plovila u skladu sa tržišnim potrebama i evropskim planovima razvoja kontejnerskog saobraćaja, pre svega na Dunavu;
* da se stimulišu vlasnici plovila da registruju svoja plovila pod srpskom zastavom, s obzirom da u poslednjih nekoliko godina veći broj vlasnika plovila, inače srpskih državljana koji posluju u Republici Srbiji, registruju plovila pod stranom zastavom;
* da se obavlja efikasniji i kvalitetniji inspekcijski nadzor svih stranih i domaćih plovila koja se nalaze na unutrašnjim plovnim putevima Republike Srbije;
* da se redovnim usaglašavanjem zakonskih i podzakonskih propisa Republike Srbije koji se odnose na vodni saobraćaj omogući pojednostavljenje i ubrzavanje administrativnih procedura na granici, odnosno u lukama i pristaništima;
* da se nadležni državni organi u odlučivanju koje se odnosi na podsticaj razvoja privrede konsultuju sa Grupacijom za rečno brodarstvo u okviru Privredne komore Srbije i novoosnovanim Srpskim vodnim klasterom;
* da nadležni državni organi zajedno sa domaćim privrednim grupacijama razmenjuju iskustava sa strukovnim evropskim organizacijama koje zastupaju vozare u unutrašnjem vodnom saobraćaju.

2.2.5. Preliminarna finansijska procena za realizaciju strateških ciljeva

Obnova flote u skladu sa zaključcima, a koja se odnosi na privrednu kompaniju sa državnim kapitalom JRB kao okosnice srpskog nacionalnog brodarstva i koja prevozi više od polovine ukupnog prometa tereta u Republici Srbiji, u periodu 2015-2025. godine, podrazumeva obnovu brodova, tank potisnica i potisnica za suvi teret:

* obnova brodova podrazumeva velike remonte koji pre svega podrazumevaju ugradnju novih pogonskih i pomoćnih motora. Osim ugradnje novih motora na minimum šest potiskivača, kao i veliki remont pogona na četiri potiskivača; planira se i nabavka dva motorna tankera i jednog potiskivača;
* obnova tank potisnica podrazumeva kako rekonstrukciju, tako i gradnju novih plovila, s tim što bi krajnji cilj bio uključivanje 20-25 tankera u skladu sa pravilima ADN;
* obnova potisnica ogleda se, pre svega, u velikom remontu trupa postojećih potisnica, ali i gradnji manjeg broja novih u cilju ponude za prevoz specijalnih tereta, kontejnera i drugih specifičnih roba, kako bi se dostigao broj od ukupno 50 -60 plovila;

Ukoliko bi JRB do 2020. godine realizovao ovakav investicioni program, Republika Srbija bi zadržala flotu srednje veličine na Dunavu, odnosno uspostavio bi se nesmetan međunarodni i domaći unutrašnji vodni saobraćaj oko 100 modernih srpskih plovila i to:

* 18 brodova (13 potiskivača, četiri samohodna broda, jedan putnički brod);
* 20-25 tank potisnica u skladu sa zahtevima pravila ADN;
* 50-60 potisnica za suvi teret;

Pretpostavlja se da bi ovako koncipirana flota do 2020. godine, mogla predstavljati investiciju od 35-40 miliona evra.[[13]](#footnote-13)

Uvažavajući situaciju u podunavskom regionu, starost i broj plovila koji plove pod stranom zastavom u regionu, a koja bi mogla predstavljati konkurenciju srpskoj nacionalnoj floti, investicija od 35-40 miliona evra koja bi bila uložena u flotu preduzeća JRB u skladu sa njegovim planovima razvoja, bila bi dovoljna da obezbedi nesmetano funkcionisanje i stabilnost tog preduzeća, a time i prisutnost Republike Srbije na tržištu vodnog transporta na Dunavu u narednih minimum 30 godina.

Obnova flote, pre svega tehničkih plovila (plovni bageri) preduzeća PIM u skladu sa zaključcima o floti iz Strategije, podrazumeva investiciju oko pet miliona evra do 2020. godine i ona bi bila dovoljna za realizaciju planiranih infrastrukturnih projekata na vodnim tokovima Republike Srbije, posebno posle katastrofalnih poplava koje su zadesile Republiku Srbiju u maju i septembru 2014. godine.

Tek nakon petogodišnje realizacije programa modernizacije, mogle bi se sagledati i precizirati dalje investicije u povećanje broja plovila, u skladu sa prognoziranim povećanjem transporta tereta vodnim putem do 2025. godine u Republici Srbiji, odnosno sa evropskim planovima razvoja prebacivanja određenih vrsta i količina roba na ovaj vid saobraćaja.

2.3. SWOT analiza

|  |  |
| --- | --- |
| **Prednosti** | **Slabosti** |
| 1) Povoljan geografsko- saobraćajni položaj Republike Srbije na evropskom koridoru Rajna-Dunav na koji se oslanja gusta mreža plovnih puteva u Srbiji (ukupno 1680km)  2) Velika propusna moć plovnih puteva Republike Srbije  3) Povoljni (niski) troškovi transporta, visoka sposobnost za prevoz masovnog tereta na velikoj udaljenosti  4) Prednosti vodnog saobraćaja u smislu zaštite životne sredine  5) Konkurentnost nacionalnog brodarstva u odnosu na zemlje u regionu | 1) Starost nacionalne flote i visoki troškovi održavanja plovila  2) Nepovoljna starosna struktura zaposlenih i nedostatak mladog i stručnog kadra koji čini posadu brodova  3) Ograničenja plovidbe na kritičnim sektorima i zavisnost transporta od klimatskih faktora  4) Spore i komplikovane administrativne procedure državnih organa  5) Primena strogih pravila ADN za tankersku flotu za prevoz određenih vrsta tečnih tereta sa jasnim rokovima od 2015. i od 2018. godine  7) Zamrlost brodogradnje i nemogućnost kvalitetnog i brzog remonta brodova  8) Nelojalna konkurencija – siva ekonomija |
| **Mogućnosti** | **Prepreke** |
| 1) Unutrašnji vodni saobraćaj postaje sve značajniji vid saobraćaja  2) Stavovi o potrebi povećanja transporta plovnim putevima do 2020. godine su jasno formulisani (Dunavska strategija)  3) Povećanje izvoznog potencijala Republike Srbije | 1) Pogoršavanje svetskih i regionalnih ekonomskih uslova  2) Izuzetno teško planiranje saobraćaja za srednji i dugoročni period zbog nestabilnosti na tržištu |

# 

# 3. RAZVOJ PRIVREDNIH POTENCIJALA LUKA I PRISTANIŠTA REPUBLIKE SRBIJE

## 3.1. Uvod

Luke i pristaništa su važni delovi infrastrukture koji omogućavaju transport robe unutrašnjim vodnim putevima. Povezujući mrežu unutrašnjih vodnih puteva i kopnenih vidova transporta, luke predstavljaju glavna čvorišta na transportnoj mreži, privlače privredne aktivnosti i omogućavaju razvoj regiona. Efikasno povezivanje drumskog, železničkog i vodnog transporta je preduslov za podsticaj rasta prometa na unutrašnjim plovnim putevima i integraciju transporta roba na unutrašnjim plovnim putevima u intermodalni transportni lanac.

Razvoj luka na unutrašnjim vodnim putevima u bivšoj Jugoslaviji bio je u službi industrijskih postrojenja koja su zavisna od velikog protoka sirovinske baze. Ove industrije ne mogu se lako premeštati i danas bi nepostojanje luka koje ih opslužuju vodilo do velikih dodatnih troškova za prevoz sirovina železnicom ili drumom, ili bi dovelo u pitanje finansijsku održivost kompanija. Na ovaj način ekonomski je opravdano zadržavanje u lučkom sistemu luka koje su do danas Odlukom o određivanju pristaništa za međunarodni saobraćaj („Službeni glasnik RS”, br. 51/05 i 14/10) bile otvorene za međunarodni saobraćaj u Republici Srbiji, uprkos činjenici da su pojedine luke međusobno vrlo blizu. Moderna vremena zahtevaju potpuno nov način sagledavanja luka. Luka danas ne može da bude samo u funkciji pojedinog industrijskog postrojenja već kao dobro od opšteg interesa mora da doprinese razvoju šireg privrednog regiona koji se nalazi u njenom zaleđu.

Kao kontinentalna zemlja bez morske obale, Republika Srbija svojim strateškim opredeljenjem ka razvoju unutrašnjeg vodnog saobraćaja i planiranjem razvoja svake pojedinačne luke, omogućava sopstvenoj privredi da uveća izvoz pre svega poljoprivrednih proizvoda i đubriva, proizvoda obojene i crne metalurgije, kao i druge masovne robe, ali i uvoz repromaterijala, polugotovih i gotovih proizvoda, robe široke potrošnje i druge vrste roba.

Smanjenjem transportnih troškova, višestrukih pretovara i vremena zadržavanja u saobraćaju i tranzitu, smanjuju se ukupni logistički troškovi koji utiču na cenu robe, odnosno njenu konkurentnost, a što je u interesu krajnjeg potrošača. Zdravom unutar-lučkom konkurencijom i utvrđivanjem lučkih tarifa eliminisaće se mogućnosti stvaranja monopola.

Istovremeno, luke predstavljaju multimodalna čvorišta gde se vrši promena vida saobraćaja, što ih čini mestima gde multimodalni saobraćaj direktno konkuriše drumskom saobraćaju. Multimodalnim saobraćajem koristi se pomorski, železnički i unutrašnji vodni saobraćaj, dok se drumski prevoz koristi isključivo u finalnoj isporuci robe, tzv. prevozu poslednje milje (*last mile delivery*). Učešće troškova terminala (pretovar i skladištenje kontejnera) u ukupnim transportnim troškovima multimodalnog saobraćaja kreće se i do 20%, što ga u određenoj meri čini manje konkurentnim.

U prioritetnoj oblasti 1a Dunavske strategije kao jedan od ciljeva određen je i razvoj efikasnih multimodalnih terminala u dunavskim lukama radi povezivanja unutrašnjih vodnih puteva sa železničkim i drumskim saobraćajem do 2020. godine, dok je akcionim planom evropskog programa Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe (NAIADES II) jedna od predviđenih aktivnosti integracija vodnog saobraćaja u multimodalni lanac. Različitim merama, poput projekta MARCO POLO kojim se ko-finansiraju projekti koji za cilj imaju rasterećenje drumskih saobraćajnica ili promenu vida saobraćaja, Evropska komisija stimuliše razvoj multimodalnog saobraćaja. Očekivan rezultat navedenih mera je povećanje učešća multimodalnog saobraćaja, gde se predviđa značajan porast prometa kontejnerizovane robe. Povećanje zahteva za obradom kontejnera opravdaće specijalizaciju terminala u kontejnerske terminale visoke propusne sposobnosti.

## 3.2. Analiza postojećeg stanja

Reka Dunav čini kičmu plovnog sistema Republike Srbije. Na reci Dunav nalazi se devet luka otvorenih za međunarodni saobraćaj, na reci Tisi nalazi se jedna luka otvorena za međunarodni saobraćaj, dok sena reci Savi nalaze dva pristaništa otvorena za domaći saobraćaj.

Analiza prometa u lukama i pristaništima, kao i prognoza budućeg organizovanog putničkog turističkog saobraćaja na srednjem i donjem toku reke Dunav u planskom periodu 2015-2025. godine data je u Prilogu 4. Strategije**.**

Planirani pravci razvoja luka u Republici Srbiji u osnovi bi trebalo da omoguće koncentraciju pretovarne delatnosti u određenim privrednim, odnosno industrijskim područjima kako bi se stvorili uslovi za razvoj zaleđa tih luka, odnosno šireg privrednog područja oko aktuelnih luka a samim tim i generisala nova radna mesta. Na taj način bi se stvorile pretpostavke za ispunjenje međunarodnih standarda koji se zahtevaju u odnosu na luke od međunarodnog značaja. Pomenuti međunarodni standardi odnose se na Evropski sporazum o vodnim putevima od međunarodnog značaja (u daljem tekstu: AGN), gde se zahteva da luka od međunarodnog značaja ima najmanje 500.000 tona pretovara godišnje. U Prilogu 2 Protokola o kombinovanom transportu na unutrašnjim plovnim putevima uz Evropski sporazum o važnim međunarodnim linijama i pratećim postrojenjima (u daljem tekstu: AGTC) može se videti da nijedna luka u Republici Srbiji ne ispunjava ove uslove, a u Prilogu 3 AGTC-a za klasifikovane rečne luke od međunarodnog značaja dati su tehnički i operativni zahtevi za rečne luke od međunarodnog značaja. S tim u vezi, projekcije se uglavnom odnose na luke koje treba razvijati kao multimodalna čvorišta, što znači da je moguće povezivanje polazišta i odredišta svim vidovima saobraćaja. Sprečavanjem pretovara robe na nelegalnim pretovarnim mestima izvršiće se nova preraspodela robnih tokova na legalne luke i pristaništa, pri čemu treba imati u vidu da se trenutno značajne količine roba pretovaruju upravo u okviru ovih nelegalnih mesta.

Prostorni plan Republike Srbije iz 2010. godine imao je u vidu razvoj mreže luka. U prilog ovome ide i činjenica postojanja dobre povezanosti luka sa glavnim magistralnim pravcima u drumskom i železničkom saobraćaju.

U strateškom planiranju razvoja Republike Srbije u obzir je uzeto, kako domaće, tako i privredno i industrijsko zaleđe država u okruženju. Tretmanom luka i lučkog područja kao jednog od najznačajnijih stubova razvoja vodnog saobraćaja i unapređenjem domaćeg privrednog i industrijskog zaleđa otvara se direktna mogućnost adekvatnog raspoređivanja robnih tokova, prema efektivnosti i efikasnosti, kao ekonomskim principima ali i uticaju na ekologiju. S tim u vezi, Strategija upućuje na intenzivnije unapređenje i uspostavljanje novih veza sa državama u okruženju. U skladu sa principima EU, Republika Srbija kada je u pitanju promet robe, prilagođava se multimodalnom pristupu. Iz potpuno opravdanih razloga, paralelno sa ovim, treba stvoriti adekvatne uslove koji će usmeravati robu na reku, odnosno unutrašnji vodni saobraćaj.

Luke pristajanja mnogih svetskih brodarskih kompanija, upravo su luke iz okruženja Republike Srbije, pre svega Kopar (Republika Slovenija), Rijeka (Republika Hrvatska), Bar (Crna Gora) i Solun (Republika Grčka), Konstanca (Rumunija) i Hamburg (Savezna Republika Nemačka). Prema statističkim podacima o robnim tokovima uvoza/izvoza Republike Srbije, kao i projektima kojima je vršena analiza multimodalnih tokova u Republici Srbiji, promet robe se ogleda kroz mnogo veći uvoz u odnosu na izvoz. Imajući u vidu da multimodalni saobraćaj omogućava brz i bezbedan prevoz velikih količina robe, kao i da direktno utiče na smanjenje zagušenosti drumskih saobraćajnica i smanjenje zagađenja, povećanje obima prevoza roba unutrašnjim vodnim putevima je direktna posledica prihvatanja principa multimodalnosti.

Strateška orijentacija Republike Srbije je i izlaz na more, pre svega preko reke Dunav čiji je kapacitet gotovo neograničen. Reka Dunav je najširi autoput, u čiju izgradnju nije potrebno uložiti dodatna sredstva. Ulaganja koja se odnose, pre svega na održavanje plovnog puta i na unapređenje stanja određenih sektora, već su definisana kroz izvesne projektne aktivnosti i uglavnom se finansiraju kroz bespovratne fondove EU, pri čemu sve treba posmatrati u svetlu korišćenja i ulaganja u jedinstveni evropski Koridor Rajna-Dunav. Luke treba posmatrati kao trimodalne tačke u kojima se sveobuhvatna drumska i železnička mreža Republike Srbije vezuje za evropski Koridor Rajna-Dunav.

Mali promet u lukama uzrok je nedovoljnog prihodovanja samih luka, a time i nedovoljnim mogućnostima za modernizaciju i održavanje lučke infrastrukture. Luke na domaćim rekama uglavnom su opremljene standardnim obalskim dizalicama na šinama i/ili pokretnim obalskim dizalicama. Povezanost pojedinih luka železničkim saobraćajnicama ne postoji ili je nedovoljno razvijena. Takođe, neophodna je analiza postojećih lučkih sidrišta, odnosno utvrđivanje njihovih pozicija i dimenzija, s obzirom na to da pojedine luke nemaju definisana sidrišta.

Pravni položaj luka i upravljanje lukama uređeno je odredbama Zakona. Deo ovog zakona kojim se uređuju luke bazira se na uporednopravnim i svetskim ekonomskim trendovima primenjenim u svim zemljama sveta sa razvijenim vodnim transportom, a ogleda se na temeljnom principu da su luke i pristaništa dobra od opšteg interesa i kao takva, njihova lučka područja nalaze se u javnoj svojini. Imajući u vidu postojeće okolnosti u lučkoj industriji Republike Srbije, ovaj zakon morao je da uredi izuzetno komplikovanu pravnu situaciju kako bi se zaštitio opšti interes. Kada je u pitanju samo upravljanje lukama, Zakonom je uveden model koji je Svetska banka definisala kao *Landlord* model, uz nekoliko specifičnosti, koje su direktna posledica kako postojećih okolnosti u Republici Srbiji, tako i specifičnosti unutrašnje plovidbe. S tim u vezi, upravo su specifičnosti unutrašnje plovidbe u odnosu na pomorsku, kao i zahtevi propisa EU, determinisale zakonsko rešenje o uspostavljanju jedne Agencije za upravljanje lukama. Ako se ima u vidu da je obim pretovara, pa samim tim i projekcija prihoda koji će se ostvariti kroz naplatu lučkih naknada, znatno manji u lukama na unutrašnjim vodnim putevima, nego u morskim lukama, a zbog potrebe za uspostavljanjem finansijski samoodrživog sistema, Zakonom je propisano osnivanje jedne Agencije za upravljanje lukama, što je ujedno preovlađujuće rešenje među državama koje pripadaju tzv. latinskom modelu upravljanja lukama, nasuprot germanskom modelu u kome svaka luka ima svoju tzv. lučku upravu. Takođe, ovakav model omogućiće osposobljavanja ove agencije za investicione zahvate u odnosu na izgradnju i modernizaciju lučke infrastrukture i to naplatom lučkih naknada. Naime, sredstva ostvarena naplatom lučkih naknada ulagaće se u dalji razvoj lučke infrastrukture u Republici Srbiji, čime se po prvi put kreira sistem koji je samoodrživ i koji će za Republiku Srbiju predstavljati izvor značajnih sredstava za dalja ulaganja u razvoj lučke delatnosti. Kada su u pitanju druge nadležnosti Agencije za upravljanje lukama, Zakonom su ograničene na administrativno i strateško upravljanje lučkim područjem, kao i izdavanje odobrenja za obavljanje lučke delatnosti. Takođe, Zakonom su luke proglašene dobrima od opšteg interesa od posebnog značaja za Republiku Srbiju. Zakonom je propisano da se lučko zemljište nalazi u javnoj svojini, kao i da Vlada utvrđuje lučko područje za svaku luku, odnosno pristanište. Prilikom utvrđivanja lučkog područja Agencija za upravljanje lukama će se rukovoditi strateškim ciljevima prepoznatim ovom strategijom, kao i parametrima do kojih će doći nakon izrade odgovarajuće dokumentacije za utvrđivanje lučkih područja. Prilikom utvrđivanja lučkog područja nastojaće se da prostor na kome se danas nalaze luke otvorene za međunarodni saobraćaj bude u najvećoj mogućoj meri proširen kako bi se stvorila osnovna pretpostavka za uvođenje unutarlučke konkurencije.

Današnje luke u Republici Srbiji ne ostvaruju svoju osnovnu ulogu pokretača razvoja privrednih regiona koja se nalaze u njihovim zaleđima, zbog čega se luke u osnovi i tretiraju kao dobra od opšteg interesa. Za današnje luke u Republici Srbiji karakteristično je relativno loše stanje lučke infrastrukture, dok je lučka suprastruktura zastarela zbog čega su pretovarne operacije niskog kvaliteta: neproduktivne, neefikasne, dugotrajne, povećavaju troškove i za korisnike i za pružaoce usluga. U lukama i pristaništima Republike Srbije promet intermodalnih jedinica je zanemarljiv. Specijalizovani terminali multimodalnog saobraćaja u lukama ne postoje. Pored ograničenih mogućnosti pretovara kontejnera u lukama u Beogradu, Pančevu, Novom Sadu i Prahovu, ne postoji niti jedan terminal za RO-RO saobraćaj. Na teritoriji Republike Srbije u ovom trenutku nije moguće izvršiti utovar, odnosno istovar teretnih drumskih vozila u cilju njihovog prevoza železnicom (*Hucke pack*).

Opšta karakteristika suprastrukture u lukama i pristaništima Republike Srbije je:

* zastarela oprema koja se zasniva na prevaziđenim tehničko-tehnološkim rešenjima iz sredine prošlog veka (starost dizalica i više od 50 godina), neadekvatno održavana zbog nedostajućih originalnih rezervnih delova, nedostatkom stručnih servisnih službi sa adekvatnim poznavanjem opreme, skrivenim manama nastalim kao posledica zamora materijala i dr,
* tehnološka proizvodnost opreme ne zadovoljava vremenske norme pretovara, čime se povećava vreme zadržavanja transportnih jedinica u lukama i posledično utiče na visinu brodske vozarine i dimenzionisanje flote (direktni transportni troškovi) i utiče na povećanje indirektnih transportnih troškova (vezana novčana sredstva), a što sve utiče na krajnju cenu koštanja robe,
* troškovi eksploatacije su na granici pozitivnog poslovanja, a samim tim ne pružaju mogućnost za razvijanje konkurencije i kao posledicu imaju visoku cenu usluga pretovara.

Tehnološko-organizacione karakteristike rada lučkih operatera:

* nepovoljna starosna i kvalifikaciona struktura zaposlenih u lučkim uslugama,
* nedovoljan broj izvršilaca koji ne omogućava višesmenski rad, kao i rad neradnim danima, što kao posledicu ima lošu iskorišćenost lučke infrastrukture i suprastrukture,
* radno vreme neprilagođeno zahtevima korisnika lučkih usluga.

## 

## 3.3. Planovi razvoja teretnih luka i pristaništa

Luke otvorene za međunarodni saobraćaj određene su Odlukom Vlade o određivanju pristaništa za međunarodni saobraćaj („Službeni glasnik RS”, br. 51/05, 14/10, u daljem tekstu: Odluka). Odlukom su kao luke otvorene za međunarodni saobraćaj proglašene: Apatin (lučki operater: Luka „Napredak”), Beograd (lučki operater: Luka „Beograd”), Bačka Palanka (lučki operater: „Luka Bačka Palanka”), Beočin (lučki operater: „BFC Lafarž”), Novi Sad (lučki operater: „Luka Novi Sad”), Pančevo (lučki operater: Luka „Dunav” Pančevo), Prahovo (lučki operater: „Luka Prahovo”), Smederevo (lučki operater: „Železara Smederevo”), Bogojevo (lučki operater: „Luka Dunav Bogojevo”), a na Tisi Senta (lučki operater: „Luka Senta”).

Polazeći od zahteva sadržanih u Uredbi 1315/2013/EU, za uključivanje domaćih luka u tzv. *Core Network Ports* neophodno je da u tim lukama budu ispunjeni uslovi propisani ovom uredbom.

Na osnovu dugoročnih osnova organizacije, uređenja, korišćenja i zaštite prostora Republike Srbije sadržanih u Zakonu o prostornom planu Republike Srbije od 2010. do 2020. godine („Službeni glasnik RS”, broj 88/10), prepoznate su sledeće lokacije kao postojeće ili potencijalne luke: Apatin, Bogojevo, Bačka Palanka, Novi Sad, Beograd, Pančevo, Smederevo, Kovin i Prahovo na Dunavu, Sremska Mitrovica i Šabac na Savi, kao i Senta na Tisi.

S obzirom na moguć i očekivani uticaj ovih luka na razvoj šireg privrednog zaleđa utvrđeni su sledeći generalni planovi razvoja luka u Republici Srbiji:

*Luka u Beogradu* u odnosu na saobraćajno-geografski položaj, treba da ima značajnu ulogu u lučkom sektoru Republike Srbije. Grad Beograd, kao najsnažnije administrativno i funkcionalno područje Republike Srbije, sa relativno razvijenom infrastrukturom i privrednim potencijalima, treba da ima svoju luku, što je prepoznato i Uredbom 1315/2013/EU.

Postojeća luka u Beogradu pozicionirano je na 1168. kilometru desne obale Dunava, bazenskog je tipa sa akvatorijom veličine 11 ha i dubine 4 m pri niskom plovidbenom nivou. Luka može istovremeno da vrši obradu osam plovila. Ukupna dužina operativne obale iznosi 940 m. Industrijski železnički kolosek u dužini preko 12 km, povezan je sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je akcionarsko društvo Luka „Beograd” u vlasništvu kompanije *Worldfine* iz Luksemburga, a pravo na obavljanje lučke delatnosti stečeno je najpre kroz postupak svojinske transformacije na osnovu Zakona o svojinskoj transformaciji („Službeni glasnik RS”, br. [32/97](http://we2.cekos.com/ce/faces/index.jsp%3F%26action%3Dpropis%26file%3D00816601.html%26path%3D00816601.html%26query%3Do+svojinskoj+transformaciji%26mark%3Dfalse%26tipPretrage%3D1%26tipPropisa%3D1%26domen%3D0%26mojiPropisi%3Dfalse%26datumOd%3D%26datumDo%3D%26groups%3D0-%40-0-%40--%40--%40-0-%40-2%26regExpZaMarkiranje%3D), [10/01](http://we2.cekos.com/ce/faces/index.jsp%3F%26action%3Dpropis%26file%3D03264401.html%26path%3D03264401.html%26query%3Do+svojinskoj+transformaciji%26mark%3Dfalse%26tipPretrage%3D1%26tipPropisa%3D1%26domen%3D0%26mojiPropisi%3Dfalse%26datumOd%3D%26datumDo%3D%26groups%3D0-%40-0-%40--%40--%40-0-%40-2%26regExpZaMarkiranje%3D) i [38/01](http://we2.cekos.com/ce/faces/index.jsp%3F%26action%3Dpropis%26file%3D01497301.html%26path%3D01497301.html%26query%3Do+svojinskoj+transformaciji%26mark%3Dfalse%26tipPretrage%3D1%26tipPropisa%3D1%26domen%3D0%26mojiPropisi%3Dfalse%26datumOd%3D%26datumDo%3D%26groups%3D0-%40-0-%40--%40--%40-0-%40-2%26regExpZaMarkiranje%3D) - prestao da važi) i Zakona o osnovama promene vlasništva društvenog kapitala („Službeni list SRJ”, br. 22/96, 29/97, 59/98 i 74/99 – prestao da važi), a potom sekundarnom privatizacijom otkupom većinskog paketa akcija trgovanjem na berzi.

U luci se vrši pretovar generalnih tereta, rasutih tereta i kontejnera. Sredstva rada Luke „Beograd” a.d. čine devet portalnih dizalica nosivosti 3-6 t, tri mosne dizalice nosivosti 3 t, 20 t i 50 t, dve auto dizalice nosivosti 16 t i 40 t, 30 viljuškara nosivosti do 12,5 t, manipulator za kontejnere nosivosti 27 t, univerzalno drumsko železničko sredstvo (Unimog), više kamiona, poluprikolica i druga oprema. Luka „Beograd” a.d. raspolaže sa 200.000 m2 zatvorenih skladišta i 600.000 m2 otvorenih skladišta. Raspolaže kontejnerskim terminalom za skladištenje 10.000 TEU na godišnjem nivou.

Robe koje se najčešće javljaju u pretovaru su: so, otpadno gvožđe, proizvodi crne metalurgije, ugalj, papir, fosfat i dr. Iako najveća i infrastrukturno najopremljenija, Luka „Beograd” a.d. godišnje pretovari između 200.000 i 400.000 tona razne robe. Ukupan promet u 2013. godini bio je 337400 t i 208 kontejnera. U strukturi pretovarene robe generalni teret dominira u odnosu na rasute terete, pre svega usled saobraćajnih ograničenja u pogledu položaja luke koje se nalazi u neposrednoj blizini centra grada. Istovremeno, trenutni položaj luke predstavlja odrednicu kratkoročnog razvoja lučke delatnosti u okviru postojeće prostorne celine, a u funkciji gradske logistike. Naime, već sada određene količine roba, posebno robe široke potrošnje, direktno se dopremaju drumskim vozilima do korisnika skladišnih prostora na lučkom području za dalju distribuciju krajnjim korisnicima. Značajan deo ovih roba statistički se ne evidentira.

Činjenica da se tokom vremena grad Beograd razvijao ka luci, te da je luka tokom vremena postala neposredno okružena urbanim sredinama predstavlja najveću prepreku za razvoj luke u Beogradu na sadašnjoj poziciji. S tim u vezi, potrebno je razmotriti mere i način za postepeno izmeštanje luke na novu lokaciju, u skladu sa odrednicama Prostornog plana Republike Srbije od 2010. do 2020. godine. U tom smislu potrebno je izradom i usvajanjem odgovarajuće dokumentacije za utvrđivanje lučkog područja, izgradnju i razvoj nove luke u Beogradu, a u skladu sa Generalnim planom Beograda do 2021. godine, utvrditi poziciju za izgradnju nove luke, pri čemu je od naročitog značaja utvrditi model razvoja budućeg lučkog područja luke u Beogradu. U tom smislu, potrebno je utvrditi da li je ekonomski i saobraćajno prihvatljivije da se nova luka u Beogradu razvija u smislu integrisanosti lučkog područja ili tzv. dekoncentracijom lučkog područja na više potencijalnih lokacija (terminala) na teritoriji grada Beograda (po ugledu na Luku Pariz). Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke.

Strukturu nove luke u Beogradu trebalo bi da čine: terminal za generalni teret, kontejnerski terminal, terminal za rasute terete, terminal za tečne terete, RO-RO terminal, Hucke pack terminal i dr. terminali.

*Luka u Novom Sadu* svojom pozicijom, izgrađenom lučkom infrastrukturom i postojećom lučkom suprastrukturom ima značajnu ulogu u lučkom sektoru Republike Srbije. Ovakva uloga Luke u Novom Sadu prepoznata je u Uredbi 1315/2013/EU na osnovu koje je u okviru „Studije Evropske komisije o TEN-T osnovnom koridoru Rajna-Dunav”, ona svrstana u tzv. *Inland Core Ports*.Lukase nalazi se na 1254. kilometru leve obale reke Dunav, na ulazu u kanal DTD. Akvatorij luke je veličine 6 ha i dubine 4 - 10 m. Ukupna dužina operativne obale iznosi 800 m, sa mogućnošću jednovremenog priveza i obrade pet plovila. Industrijski železnički kolosek u dužini od 6.000 m povezan je sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je akcionarsko društvo „Luka Novi Sad”. U državnoj svojini je 99,38%, a u svojini malih akcionara 0,62%. U luci se vrši pretovar i skladištenje rasutih tereta, generalnih tereta, kontejnera i tečnih tereta. Pretovarnu mehanizaciju „Luke Novi Sad” a.d. čine šest portalnih dizalica nosivosti od 5 t do 27,5 t, 14 viljuškara nosivosti od 3 t do 12,5 t, jedan viljuškar nosivosti 28 t, 5 utovarivača, dve kolske vage od kojih je jedna drumsko-železnička vaga opsega do 100 t, tri teleskopska levka sa portalima za pretovar rasutih tereta proizvodnosti do 250 t/h, dva uređaja za pakovanje vreća od 50 kg i vreća od 1.000 kg, trakasti transporter, pneumatska oprema, pumpe za derivate nafte i dr. „Luka Novi Sad” a.d. raspolaže sa 44.000 m2 zatvorenih skladišta i 100.000 m2 otvorenih skladišta u funkciji javnih i javnih carinskih skladišta. Zapremina skladišta za derivate nafte iznosi 270.000 m3.

Ukupan promet u 2013. godini bio je 748.237 t i 52 kontejnera, dok je tokom 2012. godine pretovareno više od 1.100.000 t razne robe. Najčešće obrađivane robe su žitarice, komponente za veštačko đubrivo i veštačko đubrivo, staro gvožđe, crna metalurgija i dr. Identifikovana „uska grla” pojavljuju se u pogledu proizvodnosti dizalica na kosom kejskom zidu u periodu niskih vodostaja.

Planovi razvoja luke u Novom Sadu zasnivaju se na povećanju pretovara žitarica, sirovina veštačkog đubriva i veštačkog đubriva i obuhvataju produženje operativne obale - vertikalnog keja[[14]](#footnote-14), rekonstrukciju postojećih dizalica i nabavku nove pretovarne mehanizacije u cilju povećanja nosivosti, modernizaciju informacionog sistema i razvoj automatske obrade podataka. Potrebno je da se u skladu sa Zakonom pristupiti rekonstrukciji industrijskih koloseka i putne mreže, izgradnji silosa za žitarice nosivosti 20.000 t, izgradnji Ro-Ro terminala, kontejnerskog terminala, Hucke pack terminala, proširenje skladišnih kapaciteta, kao i razvoj logističkih podsistema i dodatnih usluga. Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi 4,9 miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od 9,8 miliona evra.[[15]](#footnote-15) Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja biće utvrđen nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Novom Sadu. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Luka u Pančevu* zajedno sa lukama u Beogradu i Novom Sadu predstavlja najrazvijeniju luku u Republici Srbiji sa stanovišta izgrađene infrastrukture i količina pretovarene robe. Luka se nalazi na rkm 1153. leve obale reke Dunav, bazenskog je tipa sa akvatorijom veličine 21 ha i dubine 5 m pri niskom plovidbenom nivou. Luka ima mogućnost jednovremenog priveza devet plovila, a ukupna dužina vertikalnog keja iznosi 860 m. Industrijski železnički kolosek u dužini od 6.100 m povezan je sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je akcionarsko društvo Luka „Dunav” Pančevo, a pravo na obavljanje lučke delatnosti stečeno je kroz postupak svojinske transformacije. U luci se vrši pretovar generalnih tereta, rasutih tereta, tečnih tereta i kontejnera, a pretovarnu mehanizaciju Luke „Dunav” Pančevo čine tri portalne dizalice, dve auto dizalice, tri toranjske dizalice, četiri levka za pretovar rasutih tereta, 19 viljuškara nosivosti do 12,5 t, više kamiona i poluprikolica, trakasti transporter i pneumatska oprema i dr. Luka „Dunav” Pančevo raspolaže sa 40.000 m2 zatvorenih skladišta i 100.000 m2 otvorenih skladišta u funkciji javnih i carinskih skladišta.

U proteklih deset godina, promet roba koji se pretovari u Luci „Dunav” Pančevo je između 400.000 t i 800.000 t razne robe na godišnjem nivou. Najčešće obrađivane robe su žitarice, proizvodi crne metalurgije, đubrivo, staro gvožđe i dr.

Planovi razvoja luke u Pančevu prevashodno se odnose na proširivanje lučkog područja, izgradnju nove operativne obale, izgradnju novih i rehabilitaciju postojećih lučkih drumskih saobraćajnica, otvorenih skladišnih prostora i industrijskih koloseka u okviru budućeg šireg lučkog područja. Pored ovoga planira se uvođenje multimodalnih sistema saobraćaja izgradnjom kontejnerskog i Ro-Ro terminala.Potrebno je razmotriti mogućnost uključivanja plovnog kanala i izgrađene operativne obale u sastavu HIP „Azotara” u buduće lučko područje, te da se u zakonom propisanom postupku izabere lučki operater koji bi upravljao tim specijalizovanim terminalom. Potrebno je razmotriti prostorne mogućnosti da se u okviru budućeg šireg lučkog područja luke u Pančevu izgradi terminala za pretovar nafte i derivata nafte.Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi 9.3 miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od 20.7 miliona evra.[[16]](#footnote-16) Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja Luke u Pančevu biće utvrđen posleizrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Pančevu. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Luka u Bačkoj Palanci* pozicionirana je na rkm 1295. leve obale reke Dunav, bazenskog je tipa sa akvatorijom površine 5,2 ha i minimalnom dubinom od 3,5 m pri niskom plovidbenom nivou. Ukupna dužina operativne obale je 322 m koja omogućava jednovremeni privez tri plovila. Luka je udaljena 30 km od autoputa E70, pravac Beograd-Zagreb, odnosno 45 km od autoputa E75, pravac Beograd-Budimpešta. Luka nije povezana sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je preduzeće „Luka Bačka Palanka” d.o.o, a pravo na obavljanje lučke delatnosti stečeno je kroz postupak svojinske transformacije. U luci se vrši pretovar rasutih i generalnih tereta, a sredstva rada „Luke Bačka Palanka” d.o.o. čine jedna portalna dizalica nosivosti 6/12 t (Ganz), jedna lučka mobilna dizalica (Sennebogen), jedna plovna dizalica (Schwimmkran 3), različiti usipni koševi, trakasti transporteri i druga mehanizacija. Preduzeće raspolaže sa 650 m2 zatvorenih skladišta i 8.260 m2 otvorenih skladišta u funkciji javnih i javnih carinskih skladišta.

Tokom 2012. godine pretovareno je više od 290.000 t. Najčešće obrađivane robe su žitarice, uljarice, sojina i suncokretova sačma, đubrivo i dr.

Planovi razvoja luke u Bačkoj Palanci strateški su opredeljeni prema izgradnji kontejnerskog terminala, terminala za tečne terete, kao i terminala za pretovar i skladištenje žitarica. Kako bi se omogućila izgradnja ovih terminala neophodna je izgradnja obaloutvrde i vertikalnog keja u dužini od 480 m, silosa za žitarice nosivosti 60.000 t, nabavci nove pretovarne mehanizacije u cilju povećanja nosivosti, kao i izgradnji železničkih industrijskih koloseka u cilju povezivanja ove luke sa nacionalnom železničkom mrežom. Realizacija predmetnih planova uslovljena je prvenstveno stepenom privredne aktivnosti u regionu, kao i proširivanjem lučkog područja u skladu sa odredbama Zakona. Potrebno je da se postigne saglasnost između opštine Bačka Palanka, Agencije za upravljanje lukama i sadašnjeg lučkog operatera o rešavanju imovinsko-pravne situacije na zemljištu na kome je moguće proširenje lučkog područja, a na kome „Luka Bačka Palanka” d.o.o. ima uknjiženo pravo korišćenja. Proširenje lučkog područja od značaja je razvoj lučke delatnosti u Bačkoj Palanci i posledično ukupne privrede ove opštine. Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi 5,1 miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od 5,6 miliona evra.[[17]](#footnote-17) Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja biće utvrđen nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Bačkoj Palanci. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Luka u Apatinu*nalazi se na rkm 1401. leve obale Dunava, kanalskog je tipa sa akvatorijom veličine 1 ha i dubine 3-5 m. Ukupna dužina poluvertikalnog keja je 240 m i pruža mogućnost za jednovremeni privez tri plovila. Luka je udaljena 70 km od autoputa E75, pravac Beograd - Budimpešta i nije povezana sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je akcionarsko društvo „Napredak” Republici Srbiji, a pravo na obavljanje lučke delatnosti stečeno je postupkom privatizacije. Svoje usluge operater pruža pomoću jedne portalne dizalice, nosivosti 6 t, trakastih transportera i druge pneumatske opreme. „Napredak” a.d. raspolaže sa 25.000 m2 otvorenih skladišta. Najčešće obrađivane robe su žitarice, pesak i šljunak.

Akvatorija luke se koristi kao zimovnik, a u akvatoriji istog rukavca smešteni su brodogradilište i marina, što može da prouzrokuje značajne probleme u slučaju većeg intenziteta saobraćaja, zbog čega je neophodno da tehnička dokumentacija pokaže opravdanost zadržavanje luke na sadašnjoj poziciji.

Izradom i usvajanjem odgovarajuće dokumentacije za utvrđivanje lučkog područja, izgradnju i razvoj luke u Apatinu biće ispitana opravdanost pozicije nove luke, te će se u skladu sa podacima o prometu robe koja gravitira ka i iz zaleđa buduće luke u Apatinu utvrditi za kojim lučkim terminalima postoji potreba. U okviru postupka ispitivanja opravdanosti izgradnje nove luke rešavaće se pitanje statusa postojećeg lučkog operatera.

*Luka u Bogojevu* nalazi se na levoj obali reke Dunav na rkm 1366. Luka je udaljena 40 km od autoputa E75, pravac Beograd-Budimpešta, i nije povezano sa nacionalnom železničkom mrežom. Luka je otvorenog tipa sa akvatorijom dubine 12 m. Ukupna dužina vertikalnog keja iznosi 167 m, a u funkciji pretovara tereta koristi se novoizgrađeni deo keja dužine 90 m.

Lučki operater je preduzeće „Luka Dunav Bogojevo” d.o.o. U vlasničkoj strukturi preduzeća, kompanija „Hibrid“ d.o.o. ima većinski udeo (60%) dok je Republika Srbija manjinski vlasnik (40%). U luci se vrši pretovar rasutih i generalnih tereta.Od lučke suprastrukture lučki operater raspolaže silosom nosivosti 30000 t; dva drumska i jedan železnički usipni (prijemni) koš, ukupnog kapaciteta 700 t/h; sušarom kapaciteta 40 t/h; portalnom dizalicom nosivosti 20 t; trakastim transporterom proizvodnosti 400 t/h; zatvorenim skladišnim prostorom površine 7500 m2; potrebnom pretovarnom mehanizacijom i mehanizacijom za interni transport.

Najčešće obrađivane robe su žitarice, veštačko đubrivo, šljunak i pesak, a u proteklih pet godina, promet roba koji se pretovari u Luci Dunav Bogojevo je između 200.000 t i 300.000 t razne robe na godišnjem nivou.

Planovi razvoja luke u Bogojevu u pravcu kompletnog lučkog logističkog centra treba da omoguće valorizaciju povoljnog geografskog saobraćajnog položaja u cilju specijalizacije ove luke za pretovar i skladištenje žitarica i mineralnog đubriva, ali i da omogući izgradnju i razvoj intermodalnog terminala. Ovi planovi obuhvataju pre svega sanaciju i rekonstrukciju urušenog dela obale u dužini od 55 m i izgradnju industrijskog koloseka, kao i njegovo povezivanje sa nacionalnom železničkom mrežom u dužini od 2,5 km. Planskom dokumentacijom opštine Bogojevo, kao i regionalnim prostornim planom AP Vojvodine**,** predviđeno je razvijanje intermodalnog terminala, pri čemu isti mora da bude obuhvaćem lučkim područjem i tretiran kao lučki terminal. Pored navedenog prepoznata je potreba za izgradnjom skladišnih prostora i prateće lučke infrastrukture(železničkog industrijskog koloseka, kao i njegovo povezivanje sa nacionalnom železničkom mrežom u dužini od 2,5 km, izgradnja još jednog vertikalnog keja, izgradnja skladišnih prostora do 100000 t (sadašnji kapacitet 50000 t) Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi 3.2 miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od 2.4 miliona evra**.** Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja Luke u Bogojevu biće utvrđen nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Luka u Smederevu* pozicionirana je na dve lokacije, i to: „Nova luka” na rkm 1111. i „Stara luka” na rkm 1116. desne obale reke Dunav. Luka je otvorenog tipa i ima ukupno pet mesta za jednovremeni privez plovila. Ukupna dužina keja je 572 m, od čega je 172 m novoizgrađeni vertikalni kej.

Lučki operater je „Železara Smederevo” d.o.o. koji trenutno vrši pretovar sirovina i gotovih proizvoda za potrebe ove Železare. Pretovarnu mehanizaciju luke u Smederevu čine jedna portalna dizalica nosivosti 5/6 t, 2 portalne dizalice tipa Ganz nosivosti 16/27 t, i druga mehanizacija.

Najčešće obrađene robe su rude gvožđa, koncentrati, koks, proizvodi od hladno i toplo valjanog čelika. U zavisnosti od obima proizvodnje Železare, godišnje se pretovari između 2.000.000 t i 4.000.000 t sirovine i gotovih proizvoda.

Planovi razvoja luke u Smederevu obuhvataju izgradnju i proširenje operativne obale na lokaciji „Nove luke”, kao i nabavka dodatnih portalnih dizalica. Lokacija „Stare luke” nalazi se u centru grada Smedereva, u blizini je zaštićenog područja istorijskog spomenika - Smederevske tvrđave, tako da se zbog valorizacije predmetne lokacije planira izgradnja isključivo putničkog pristaništa otvorenog za međunarodni saobraćaj. Postojeća oprema za pretovar tereta sa lokacije „Stare luke” bila bi dislocirana na lokaciju „Nove luke”.

Prioritetna investicija je izgradnja industrijskog koloseka na lokaciji operativne obale „Nove luke” i njegovo povezivanje sa mrežom industrijskih koloseka u okviru kompleksa Železare. Takođe, imajući u vidu obim robe koja gravitira ka lučkom zaleđu Smedereva, prepoznata je potreba za proširivanjem lučkog područja u Smederevu i izgradnje novih terminala za opasne terete, generalne terete, rasute tereti, te kontejnerskog terminala. Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi 22.9 miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od 34.3 miliona evra**.**[[18]](#footnote-18)Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja biće utvrđen nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Smederevu. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Luka u Prahovu* nalazi se na rkm 861. desne obale Dunava. Luka je otvorenog tipa, a operativna obala je dužine 560 m. Industrijski železnički kolosek u dužini od 971 m povezan je sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je „IHP Prahovo – Krajina” d.o.o. – u restrukturiranju. U luci se vrši pretovar generalnih i rasutih tereta. Pretovarnu mehanizaciju luke čine tri portalne dizalice nosivosti 10 t, 6 t i 5 t, tri mosne dizalice nosivosti 10 t i 40 t, trakasti transporteri i dr. oprema. Raspolaže sa 2.000 m2 zatvorenih skladišta i 6.000 m2 otvorenih skladišta.

Najčešće obrađivane robe su ugalj, koks, fosfat, proizvodi crne metalurgije, piritne izgoretine i dr. U proteklih deset godina promet roba koji se pretovari u luci u Prahovu je između 200.000 t i 350.000 t razne robe na godišnjem nivou.

Planovi razvoja luke u Prahovu obuhvataju izgradnju i proširenje operativne obale, nabavku dodatnih portalnih dizalica i proširenje skladišnih kapaciteta. Takođe, imajući u vidu obim robe koja gravitira ka lučkom zaleđu Prahova prepoznata je potreba za proširivanjem lučkog područja u Prahovu i izgradnje terminala za opasne terete, kontejnerskog terminala, kao i stavljanje u funkciju postojećeg silosa za žitarice ili izgradnja novog. Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi tri miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od 9.8 miliona evra.[[19]](#footnote-19)**.** Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja biće utvrđen nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Prahovu. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Luka u Beočinu*nalazi se na rkm 1268. desne obale Dunava. Luka je bazenskog tipa, sa akvatorijom veličine 4,24 ha i minimalnom dubinom 3,5 m. Vertikalni kej je dužine 275 m, a operativna obala pruža mogućnost jednovremenog priveza i obrade tri plovila. Industrijski železnički kolosek u dužini od 2.000 m, u okviru industrijskog kompleksa, nije vezan na nacionalnu železničku mrežu.

Lučki operater je „BFC Lafarž”. U luci se vrši uglavnom pretovar rasutih tereta. Pretovarnu mehanizaciju luke čine jedna portalna dizalica nosivosti 10 t, sedam viljuškara nosivosti 3 t do 12 t, više kamiona i druge opreme. Lučki operater raspolaže otvorenim skladišnim prostorom površine 28.000 m2.

Imajući u vidu da prosečan promet roba na godišnjem nivou iznosi 100.000 tona, od čega više od 80% čine gips i ugalj za potrebe beočinske fabrike cementa, kao i da je tokom 2013. godine zabeležen promet izvesne količine žitarica, potrebno je razmotriti sistemsko rešenje za ovu luku u smislu njenog eventualnog pripajanja lučkom području luke u Novom Sadu, gde bi ova luka postala specijalizovani terminal za rasute terete u sastavu luke u Novom Sadu.

*Luka u Senti* nalazi se na rkm 122. desne obale reke Tise. Akvatorija luke prostire se na 1,2 ha, minimalne dubine 3 m. Ukupna dužina operativne obale je 130 m, a moguć je jednovremeni privez dva plovila. Železnički kolosek dužine 1.050 m povezan je sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je akcionarsko društvo „Luka Senta”. Pretovarnu mehanizaciju „Luke Senta” čine jedna mosna dizalica nosivosti 25 t, više viljuškara nosivosti od 2 t do 6 t, više utovarivača i kamiona, trakasti transporter, različita pneumatska oprema, levak za pretovar rasutih tereta i dr. „Luka Senta” raspolaže sa 18.260 m2 zatvorenih skladišta, od čega 1.290 m2 čine javna carinska skladišta i 20.000 m2 otvorenih skladišta od čega 5.000 m2 čine carinska skladišta. Preduzeće raspolaže i skladištem za tečni nafti gas (TNG) zapremine 1.000 m3.

Najčešće obrađivane robe su građevinski materijal (pesak, šljunak, tucanik), mineralno đubrivo, žitarice, šećer, duvan, TNG i dr. Tokom proteklih pet godina promet roba koji se pretovari u luci u Senti je između 150.000 t i 200.000 t razne robe na godišnjem nivou.

Planove razvoja luke u Senti strateški treba opredeliti ka iskorišćenju potencijala reke Tise kao međunarodnog vodnog puta. U tom smislu prepoznata je potreba za izgradnjom silosa sa sušarom, hladnjače, kao i nabavku druge pretovarne mehanizacije.

Imajući u vidu obim robe koja gravitira ka Severnobanatskom okrugu koje čini zaleđe luke u Senti, prepoznata je potreba za proširivanjem lučkog područja u Senti, kako bi se omogućila izgradnja terminala za opasne terete, ali i terminala za rasuti i kontejnerski teret. Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi oko tri miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od četiri miliona evra. Tačan iznos potrebnih ulaganja biće utvrđen u odnosu na proširenje lučkog područja nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Senti. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

S obzirom na razvijenost industrijskih zona i značajnu količinu robe koja gravitira ka Sremskoj Mitrovici i Šapcu, te prepoznajući potrebu da Sava kao međunarodni vodni put dobije luke otvorene za međunarodni saobraćaj, prepoznata je potreba da se sadašnji status koja imaju pristaništa za domaći saobraćaj u Šapcu i Sremskoj Mitrovici podigne na nivo luka.

*Pristanište u Sremskoj Mitrovici* nalazi se na rkm 133. leve obale reke Save i otvoreno je za domaći saobraćaj. Pristanište je bazenskog tipa, akvatorije veličine 1 ha sa dubinom 2,5-7 m. Ukupna dužina vertikalnog keja je 100 m, a 3.100 m industrijskih železničkih koloseka povezani su sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je akcionarsko društvo RTC Luka „Leget”a.d, a pravo na obavljanje lučke delatnosti stečeno je postupkom privatizacije. U pristaništu se vrši pretovar rasutih tereta, generalnih tereta i kontejnera. Pored pretovarnih delatnosti, lučki operater se bavi i eksploatacijom šljunka i peska.

Pretovarnu i transportnu mehanizaciju RTC Luka „Leget” a.d. čine jedna portalna dizalica nosivosti 6 t, 1 manipulator za rad sa kontejnerima, jedna auto dizalica nosivosti 12 t, trakasti transporter, više viljuškara, kamiona, poluprikolica, više plovila, bagera refulera, bagera vedričara i dr. RTC Luka „Leget” a.d. raspolaže sa 20.000 m2 zatvorenih skladišta i otvorenog skladišnog prostora na 10 ha.

Planovi razvoja buduće luke u Sremskoj Mitrovici prevashodno se odnose na proširivanje lučkog područja, izgradnju nove operativne obale, izgradnju skladišnih prostora, kao i nabavku dodatne pretovarne mehanizacije.Procenjena vrednost investicije u lučku infrastrukturu iznosi 1.7 miliona evra, dok je za lučku suprastrukturu investicija procenjena na iznos od dva miliona evra.[[20]](#footnote-20) Tačan iznos potrebnih ulaganja u odnosu na proširenje lučkog područja biće utvrđen nakon izrade i usvajanja odgovarajuće dokumentacije za proširenje lučkog područja luke u Sremskoj Mitrovici. Sastavni deo ove dokumentacije biće planirani iznosi troškova, kao i predlozi načina finansiranja planova izgradnje i razvoja luke**.**

*Pristanište u Šapcu*nalazi se na rkm 103. desne obale reke Save i otvoreno je za domaći saobraćaj. Pristanište je otvorenog tipa, a dužina vertikalnog keja je 150 m i pruža mogućnost za jednovremeni privez i obradu dva plovila. Industrijski železnički kolosek povezan je sa nacionalnom železničkom mrežom.

Lučki operater je „Zorka transport” d.o.o. u restrukturiranju. U funkciji industrijskog pristaništa, u prethodnom periodu vršen je pretovar sirovina i gotovih proizvoda za potrebe hemijske industrije Zorka – Šabac. Pretovarnu mehanizaciju čini portalna dizalica 5/6 tona.

Planska dokumentacija grada Šapca predviđa izgradnju novih lučkih terminala bazenskog tipa, na lokaciji desne obale reke Save na 98. kilometru.

Imajući u vidu navedeno, lučko područje buduće luke u Šapcu treba bazirati na modelu dekoncentracije, kako bi se ostvarila puna iskorišćenost postojeće lučke infrastrukture i opreme na teritoriji ovog grada.

Na osnovu podataka dobijenih od navedenih lučkih operatera, ukupan ostvareni promet u posmatranim lukama tokom 2012. godine iznosio je 3.330.260 t i 3816 kontejnera, a tokom 2013. godine 3343940 t i 1560 kontejnera. Razlika u količinama tereta (Tabela 4.1.) objašnjava se činjenicom da se određene pretovarno-skladišne delatnosti odvijaju se u okviru drugih lokacija na teritoriji gradova Beograda, Novog Sada, Pančeva, Smedereva i drugim lokacijama. U skladu sa odredbama Zakona, smernicama iz ove strategije, kao i propisanim zahtevima za luke, pristaništa i za privremena pretovarna mesta, u skladu sa aktom Vlade, potrebno je razmotriti mogućnost uvođenja ove infrastrukture u režim odobrenja, odnosno lučke koncesije. S tim u vezi, na osnovu parametara koji će se utvrditi navedenom uredbom biće utvrđeno da li ovi objekti ispunjavaju uslove da budu proglašeni za pristaništa za posebne namene ili sopstvene potrebe, ili eventualno kao terminali u sastavu luka. Objekti koji ne budu ispunjavali propisane kriterijume za uvođenje u lučki sistem biće predmet inspekcijskog nadzora i zatvaranja.

Razvoj intermodalnog transporta prepoznat je i definisan kao jedan od faktora koji mogu doprineti ubrzanom privrednom razvoju Republike Srbije (Prostorni plan Republike Srbije od 2010. do 2020. godine). Posebno treba istaći ekonomsku, ekološku i energetsku efikasnost ovog vida transporta. Više puta definisana mreža terminala i strateški planovi razvoja intermodalnog transporta nisu realizovani. U Republici Srbiji postoji delimično izgrađena infrastruktura, kako na železnici, tako i u lukama za pretovar kontejnera. Kod postojećih terminala prisutna su značajna ograničenja uslovljena postojećom lokacijom, zastarelom opremom i raspoloživim investicijama za razvoj. Intermodalni transport u Republici Srbiji uglavnom čini uvoz robe standardnim kontejnerima i otprema praznih kontejnera u pomorske luke.

U skladu sa tim, jedan od strateških ciljeva razvoja vodnog saobraćaja jeste i formiranje mreže intermodalnih, odnosno kontejnerskih terminala u lukama i pratećim logističkim centrima.

## 3.4. Razvoj putničkih pristaništa i terminala

### 3.4.1. Specifičnosti putničkih pristaništa i terminala

Putnički terminali u uređenim lukama sa vertikalnim kejskim zidovima ne zahtevaju komplikovanu pomoćnu infrastrukturu, osim pristanišnih pontona koji, u uređenim zemljama, služe da smeste određene sadržaje (upravne prostorije, prostorije za obalno osoblje, carinu, policiju, ambulantu, prodavnice, menjačnice i dr) koji su neophodni za nesmetani rad terminala.

Osnovni elementi stacionarnih pristanišnih uređaja imaju veoma različita konstrukciona rešenja u pogledu kejskog zida, platoa i pristanišnog objekta. U zavisnosti od konstrukcije keja (vertikalni kej, polu kosi kej ili potpuno neuređena obala) postavljaju se metalna plutajuća postrojenja na koja se smeštaju neophodni objekti. Ponton se vezuje za obalu pomoću užadi za bitve ili za sidra ili na drugi način. Sile udara brodova u pristan neutrališu se kosim odbojnicima koji drže ponton/pristan na vodi. Prelazni mostovi su širine 2-5 m s najmanjim nagibom 1:5 za putnike.

Na rekama sa većim brzinama toka uspešno se koriste pristajališta sa pontonom koja su vezana sa obalom sa dva zglobna, metalna mosta. Mostovi služe kao odbojnici i obezbeđuju položaj pristana u zavisnosti od vodostaja. Dužina pristupnih mostova iznosi između 15-25 m u zavisnosti od izraženih varijacija vodostaja.

Na putničkim terminalima obavezno je snabdevanje broda vodom, strujom kao i deponovanje smeća.

#### 3.4.2. Putnička pristaništa i terminali u Republici Srbiji

U situaciji u kojoj još ne postoje tehničke i pravne norme vezane za izgradnju, eksploataciju i klasifikovanje putničkih pristaništa, u Republici Srbiji postoje tri putnička pristaništa. Putnička pristaništa u Beogradu i Novom Sadu su javna pristaništa otvorena za međunarodni saobraćaj. Donji Milanovac još uvek nema regulisan status pristaništa\*), dok je u Apatinu realizovan simboličan broj pristajanje, najčešće u vanrednim uslovima plovidbe ili kao posledica vanrednih događaja u toku plovidbe.

Putnička pristaništa u Republici Srbiji su tokom 2013. godine realizovala sledeći broj pristajanja:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Mesto pristajanja | realizovano pristajanja | realizovano pristajanja (%) | najavljena pristajanja |
| Beograd | 510 | 56 | 550 |
| Novi Sad | 330 | 37 | 350 |
| Donji Milanovac \* | 62 | 7 | 90 |

Kao posledica ekstremno visokih voda i obustave plovidbe na reci Dunav u zemljama centralne Evrope uključujući i obustave plovidbe koje su proglasile kapetanije u sektorima Bezdan, Apatin, Bačka Palanka i Novi Sad (juni 2013. godine) nije ostvaren ukupan broj najavljenih pristajanja.

Značajno je napomenuti da je ustaljena praksa da se više od 90% pristajanja brodova realizuje u Beogradu i Novom Sadu.

Pristaništa za koje lokalne samouprave pokreću inicijative za njihovo osnivanje i za koje bi trebalo obezbediti pristanišnu infrastrukturu i suprastrukturu koja bi ispunila postojeće zakonske zahteve, kao i zahteve brodarstava, turističkih operatera i putnika su: Apatin, Bačka Palanka, Sremski Karlovci, Smederevo, Kostolac, Veliko Gradište, Golubac, Lepenski Vir, Kladovo, Sremska Mitrovica, Senta i Kanjiža.

### 3.4.3. Obim i dinamika putničkih turističkih tokova na putničkom terminalu u Beogradu

Strategija razvoja turizma Republike Srbije posebnu pažnju posvećuje promociji Dunava, čija se realizacija vrši kroz do sada urađenih 14 master planova, od kojih se na Dunav odnose četiri master plana iz kojih su proistekli predloženi prioritetni projekti.

Stoga se kao prioritet u oblasti razvoja turizma na Dunavu utvrđuje stimulisanje investicionih aktivnosti u obnovu postojeće i izgradnju nove turističke i druge infrastrukture (pre svega putničkih pristaništa i marina) kroz realizaciju postojećih planova.

Po Strategiji razvoja turizma Republike Srbije („Službeni glasnik RS”, broj 91/06), veoma važan deo nautičkog proizvoda su kružna putovanja rekama, odnosno organizovani paketi putovanja rekama od strane operatera. Najveći deo tržišta odnosi se na kružna višednevna putovanja unutrašnjim plovnim putevima kroz više zemalja. Turističkim brodovima, kruzerima, se najčešće noću plovi i zaustavlja u pristaništima, a danju razgledaju turističke destinacije. Savremena međunarodna turistička krstarenja (kruzeri, eng. cruises) započeta su 1970. godine. Trenutno, krstarenja su jedna od vodećih oblasti međunarodnog turizma u pogledu tempa razvoja i porasta tražnje.

Kruzeri na unutrašnjim plovnim putevima, kao način putovanja imaju stalan trend rasta koji na svetskom nivou iznosi od 5% do 14% u zavisnosti od dominantnih hidroloških uslova na plovnim putevima. Ovaj vid turizma je posebno pogodan i prilagođen putnicima starije starosne dobi i licima sa invaliditetom, pri čemu su njihove osnovne karakteristike sledeće:

Kruzeri kao turistički proizvod podrazumevaju putovanja u cilju posete većeg broja destinacija i to bez neugodnog ukrcavanja i iskrcavanja prtljaga putnika;

* sigurnost, bezbednost i udobnost putovanja, kao i zadovoljstvo putnika su visoko izražene kategorije;
* putničke brodove sa kabinama, kruzere, najbolje opisuje konstatacija da su to brodovi hoteli visoke kategorije;
* putovanja zahtevaju pružanje standardizovanih usluga dobrog kvaliteta u receptivnom turizmu, ali posebno i usluga koje pristaništa moraju da obezbede putnicima i brodovima i članovima posada;
* kompanije koje se bave kruzingom kao turistički operateri ili brodari svoju delatnost obavljaju u uslovima izražene konkurencije, pri čemu se umesto smanjenja cena aktivnosti usmeravaju na permanentno unapređenju kvaliteta usluga;
* kompanije koje grade brodove započinju investicione cikluse na osnovu dobrog poznavanja trendova ponude i tražnje. Poslednjih godina u Evropi se gradi više od 14 brodova godišnje, a najveći deo njih je namenjen krstarenjima na reci Dunav. Karakteristika flote na reci Dunav je da je od 2000. godine izražena zamena putničkih brodova manjih dimenzija novoizgrađenim brodovima dužine oko 135 m sa mogućnošću smeštaja do 200 putnika;
* lučki operateri prateći trendove u gradnji putničkih brodova precizno mogu da prilagode tehničko-tehnološke karakteristike objekata za bezbedno pristajanje brodova;
* uticaj svetske ekonomske krize na putovanje putnika iz razvijenih zemalja može da se objasni na sledeći način: broj putovanja se ne smanjuje, smanjuju se rastojanja do izabrane destinacije pri čemu plovni put Rajna-Majna-Dunav prolazi kroz ceo kontinent;
* turistička ponuda zemlje i regiona mora da bude objedinjena, standardizovana i u svim elementima konkurentna, jer se putnici, odnosno turisti ne odlučuju samo zbog jedne destinacije, već zbog programa krstarenja koji moraju da budu atraktivni i sadržajni. U komercijalnom nastupu karakteristični su nazivi putovanja koji opisuju njihov moto i karakter. Najčešće su to teme vezane za evropsku kulturnu baštinu ili istorijske teme. U skladu sa motom i „duhom” putovanja kompanije prilagođavaju imena brodova prema temi putovanja.

Beograd se nalazi na srednjem toku Dunava na sredini turističkih krstarenja. Sva važnija krstarenja Dunavom obuhvataju i pristajanje i boravak u Beogradu. Iz tih razloga analiza obima i dinamike postojećih organizovanih međunarodnih putničkih turističkih tokova kroz putničko pristanište u Beogradu može da se smatra merodavnom za Srednji i Donji tok Dunava. Reklamni slogan dunavskih krstarenja može se opisati izrazom: „Posetite sedam zemalja i pet glavnih gradova”.

## 3.5. Vizija, misija i strateški ciljevi

### 3.5.1. Vizija

Visoko organizovani i profitabilni lučki sektor koji pruža najviši nivo usluga vozarima i krcateljima robe, obezbeđujući stalno unapređivanja i podizanje nivoa usluga u lukama Republike Srbije.

### 3.5.2. Misija

Podizanje ukupnog nivoa kvaliteta usluga unutrašnjeg vodnog saobraćaja kroz pružanje kompetitivnih lučkih usluga.

Podizanje nivoa rada Agencije za upravljanje lukama na nivo visoko efikasnih i poslovno fleksibilnih lučkih uprava u svetu, koja svojom delatnošću kreira takav lučki poslovni ambijent koji će privući najznačajnije lučke operatere na tržište lučkih usluga Republike Srbije.

### 3.5.3. Strateški ciljevi

1. Održivi razvoj domaćih luka u cilju privrednog rasta Republike Srbije.
2. Kvalitetna lučka infrastruktura i suprastruktura.
3. Funkcionisanje lučkog tržišta, skladu sa propisima EU, privlačenje novih investicija.
4. Najmanje tri domaće luke uključene u tzv. *Core Network Ports* u skladu sa odredbama Uredbe 1315/2013/EU.
5. Uključivanje luka u multimodalni logistički lanac.
6. Zaposlenost i kvalitet života stanovnika zaleđa (ili gravitacionog područja) luka i pristaništa.
   * 1. Mere za ostvarenje ciljeva

Strateški ciljevi razvoja privrednog potencijala luka i pristaništa ostvariće se:

* obezbeđivanjem ostvarivanja javnog karaktera luka i dostupnost lučkih usluga svim korisnicima i isključenje diskriminacije;
* propisivanjem uslova koje luke i pristaništa moraju da ispune, u skladu sa zahtevima Uredbe 1315/2013/EU;
* jačanjem tržišne konkurencije stvaranjem zakonskih uslova za uvođenje novih lučkih operatera na domaće tržište kroz sistem odobrenja ili lučkih koncesija, uvođenjem jasnih pravila u domenu državne pomoći za izgradnju lučke infrastrukture, te zakonskim definisanjem finansijske transparentnosti luka u cilju stvaranja uslova za nesmetano funkcionisanje tržišta;
* osiguranjem visokih standarda bezbednosti i zaštite životne sredine u lukama.

Radi rešavanja identifikovanih problema u lučkom sistemu Republike Srbije, potrebno je preduzeti sledeće:

* uskladiti potrebe investicijskih ulaganja u lučku infrastrukturu i finansijske mogućnosti države, te u skladu sa time investirati u projekte koji imaju prioritet i koji pokazuju bolje ekonomske rezultate iz cost-benefit analize;
* lučka područja širiti prevashodno na zemljištu koje je u javnoj svojini, dok vlasničke odnose na potencijalnom lučkom području koje nije u javnoj svojini rešiti kombinacijom otkupa zemljišta, prebijanjem potraživanja od strane države ili dugoročnim ugovorima o zakupu zemljišta;
* osigurati fleksibilnost u definisanju lučkih naknada, kao i rokova i uslova za davanje odobrenja za obavljanje lučke delatnosti, odnosno lučke koncesije kojima se stiče pravo na obavljanje lučkih delatnosti na području luke, tamo gde interes za investiranjem u lučke građevine i opremu iskazuju kredibilni privatni investitori, odnosno lučki operateri;
* u okviru Agencije za upravljanje lukama unifikovati postupke kontrole i praćenja rada lučkih operatera te uspostaviti jedinstveni sistem administriranja i upravljanja lučkim procesima;
* utvrđivati i graditi na novim lokacijama, uz uvažavanje dva važna stanovišta: prvo, u odnosu na teritoriju i predeo u blizini kulturnih i prirodnih dobara (prevashodno se to odnosi na određivanje putničkih pristaništa) i drugo, posmatrati sve sa stanovišta primene mera zaštite površina na kojima je potrebno obaviti prethodna istraživanja prilikom izgradnje novih lučkih i pristanišnih objekata;
* integrisati luke u sistem RIS.

Prilikom određivanja lučkih područja ista će se tražiti u okviru makrolokacija sa stabilnim generatorima robnih tokova, pri čemu će to najčešće biti industrijske zone i agrarna područja u kojima su prepoznate značajne količine roba pogodnih za prevoz vodnim putem, kako u dopremi, tako i u otpremi. Prilikom njihovog određivanja nastojaće se da se ista u najvećoj mogućoj meri prošire u cilju otvaranja mogućnosti za ulazak novih lučkih operatera na tržište lučkih usluga, te razbijanja unutarlučkih monopola kao jedne od glavnih karakteristika današnjeg lučkog sistema Republike Srbije.

U tržišnoj konkurenciji sa ostalim vidovima transporta, luke i pristaništa u Republici Srbiji, pored konkurentne cene kompletnih logističkih usluga, moraju da obezbede i visoku pouzdanost i kvalitet usluga. U tom cilju, neophodno je uspostavljanje lučkih koordinacionih tela radi efikasnije organizacije rada svake pojedinačne luke. Kroz rad ovih tela omogućiće se bolja saradnja Agencije za upravljanje lukama, lučkih operatera u određenoj luci i privrednih subjekata koji se oslanjaju na lučku delatnost, pri čemu Agencija za upravljanje lukama u svakom trenutku mora da postupa kao regulator, te sprečava ponašanje lučkih operatera koji svojom delatnošću ugrožavaju ukupan lučki sistem monopolskim ili drugim poslovno štetnim ponašanjem.

Kvalitet lučkih usluga u velikoj meri zavisi od razvoja i održavanja unutrašnjih vodnih puteva i lučke infrastrukture. Postojeća lučka infrastruktura mora da bude dovedena u optimalno tehničko i funkcionalno stanje kako bi mogla da podnese uslove intenzivne eksploatacije, a dok se ne stvore uslovi za izgradnju nove infrastrukture. Izgradnji nove lučke infrastrukture neophodno je posvetiti posebnu pažnju, posebno kada su u pitanju tehnološko dimenzionisanje, primenjena tehnička rešenja, faznost gradnje, efektivnost investiranja i dr. U tom smislu, u predstojećem periodu potrebno je razmotriti dozvoljene oblike državne pomoći za izgradnju lučke infrastrukture.

Izgradnja, opremanje, tekuće i investiciono održavanje lučke suprastrukture, kao i agilnost i fleksibilnost privrednih društava koja se bave lučkom, odnosno pristanišnom delatnošću, takođe utiču na stepen kvaliteta lučkih usluga. U tom smislu, Agencija mora da kontroliše rad lučkih operatera kako se ne bi dogodilo da neodgovoran pristup tekućem održavanju onemogući nesmetano pružanje lučkih usluga u pojedinoj luci.

Neophodno je da se u dokumentima prostornog i urbanističkog planiranja, a naročito u strateško-razvojnim dokumentima lokalnih samouprava u periodu 2015-2025, dosledno primenjuju strateška opredeljenja Republike Srbije za proširivanjem lučkih područja svuda gde je to moguće.

U planovima nižeg reda, prvenstveno planovima lokalnih samouprava, kao i u strategijama lokalnog ekonomskog razvoja u periodu 2015-2025. godine, treba da se poštuju odrednice:

* Prostornog plana Republike Srbije od 2010. do 2020. godine;
* regionalnih prostornih planova u čijem obuhvatu se nalaze vodni putevi;
* prostornih planova područja posebne namene koji za predmet imaju vodne puteve ili druge saobraćajne koridore koji presecaju ili tangiraju vodne puteve, kao i druge prostorne planove područja posebne namene u čijem se obuhvatu nalaze vodni putevi;
* strateških ciljeva ove strategije.

Opredeljenje Republike Srbije, definisano Strategijom Evropske unije za Dunavski region i Strategijom turizma Republike Srbije, okrenuto je ka maksimalnom valorizovanju turističkih destinacija na Dunavu, Savi i Tisi.

U cilju unapređenja turističke ponude, određuje se mreža putničkih pristaništa otvorenih za međunarodni saobraćaj koja pored Beograda (sadašnja lokacija na Savi i lokacija kod Stare kapetanije u Zemunu) i Novog Sada (dve lokacije koje će se tačno odrediti u dogovoru sa nadležnim organima grada Novog Sada) obuhvata i:

* Apatin (lokacija gde se trenutno vrši pristajanje putničkih brodova);
* Bačku Palanku (lokacija budućeg putničkog terminala će se odrediti u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Sremske Karlovce (lokacija koja će se odrediti u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Smederevo (lokacija na kojoj se trenutno nalazi „Stara luka”);
* Kostolac (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Veliko Gradište (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Golubac (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Lepenski Vir (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Kladovo (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Negotin (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Šabac (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Sremsku Mitrovicu (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Titel (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Bečej (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Sentu (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave);
* Kanjižu (lokacija budućeg putničkog pristaništa odrediće se u dogovoru sa nadležnim organom lokalne samouprave).

Takođe, u cilju unapređenja turističke ponude, moguće je otvoriti i druga putnička pristaništa pod uslovom da postoji odgovarajuća turistička ponuda u skladu sa Strategijom razvoja turizma Republike Srbije 2005-2015.

3.6. SWOT analiza

|  |  |
| --- | --- |
| **Prednosti** | **Slabosti** |
| 1) Povoljan geografsko- saobraćajni položaj na evropskoj mreži unutrašnjih vodnih puteva:  - Reka Dunav E 80 – (46 bis – 52, ukupno devet luka otvorenih za međunarodni saobraćaj)  - Reka Sava E 80 – 12 - dve luke  - Reka Tisa E 80 – 01 – jedna luka otvorena za međunarodni saobraćaj  2) Luke su pozicionirane na visoko rangiranim kategorijama plovnih puteva i sa dovoljnom dubinom u lučkim akvatorijumima  3) Lučka infrastruktura u pojedinim lukama izgrađena za potrebe višestruko većeg fizičkog obima rada u prethodnom periodu  4) Postojeća lučka infrastruktura u određenim lukama je u dobrom stanju | 1) Ograničenja plovidbe na kritičnim sektorima evropskih unutrašnjih vodnih puteva npr. kritični sektori u Bugarskoj i Rumuniji  2) Potrebne su znatne investicije u rekonstrukciju lučkih operativnih obala (izgradnja vertikalnih kejeva)  3) Ne postoje razvijeni terminali intermodalnog saobraćaja, već samo mogućnost za pretovar ograničenog broja kontejnera  4) U domaćim lukama ne postoje specijalizovani Hucke – pack i Ro-Ro terminali  5) Lučka suprastruktura je na nezadovoljavajućem nivou Izuzetno je nepovoljno stanje lučke pretovarne mehanizacije. Mehanizacija je uglavnom sa zastarelim tehničkim rešenjima, male pouzdanosti i proizvodnosti primenljiva samo za klasične lučke tehnologije.  6) Nepovoljna kvalifikaciona struktura i broj zaposlenih u lučkoj delatnosti. |
| **Mogućnosti** | **Prepreke** |
| 1) Započet postupak za EU članstvo  2) Unutrašnji vodni saobraćaj postaje važniji Koridor Rajna-Dunav i strategija EU za dunavski region kao prioritet EU  3)Povećanje izvoznog potencijala | 1) Pogoršavanje svetskih i regionalnih ekonomskih uslova |

# RAZVOJ UNUTRAŠNJIH PLOVNIH PUTEVA U REPUBLICI SRBIJI

## 4.1. Uvodna razmatranja

Vodni putevi od međunarodnog značaja predstavljaju primarni resurs mreže plovnih puteva na teritoriji Republike Srbije, koju pored Dunava čine reke Sava i Tisa. Na njima se pored prevoza robe i putnika obavljaju i aktivnosti koje su u funkciji upravljanja slivom (zaštita od poplava, melioracije, vodosnabdevanje gradova i industrije i sl.), energetike (hidrocentrale), zaštite životne sredine, turizma, rekreacije i sl. Svaka od navedenih funkcija rečnih tokova ostavlja svoj jedinstveni pečat u procesu donošenje odluka o uređenju i razvoju unutrašnjih vodnih puteva. One proporcionalno utiču i na troškove njihovog održavanja, ali zato i uživaju u koristima nastalim iz ovih procesa. Ovo učešće, iako evidentno, često se ne može jasno izolovati i kvantifikovati, ali zato jasno sugeriše potrebu za integralnim pristupom razvoju vodnih puteva radi postizanja optimalnih rezultata u svim navedenim oblastima uz prihvatljive troškove.

U pogledu infrastrukture vodnog puta, osnovni problem vezan je za evidentni nedostatak kontinualnog tehničkog održavanja, što je posledica višedecenijskog zanemarivanja ove privredne grane u pogledu nedovoljnog izdvajanja finansijskih sredstva. Rezultat ovakvog pristupa je i delimično iskorišćenje plovnog puta u odnosu na raspoložive kapacitete što preti da pređe u trajno stanje i tako ugrozi stratešku poziciju Republike Srbije na ovim rekama.

U vodnom saobraćaju, razvijenost i stanje infrastrukture vodnog puta predstavlja jedan od ključnih faktora u postupku pružanja konkurentne transportne usluge. Dovoljni i stabilni gabariti plovnog puta (širina, dubina i visina prolaza u plovidbenim otvorima mostova) stvaraju mogućnost kontinualnog odvijanja masovnog transporta po konkurentnim cenama. Dodatno podizanje kategorije vodnog puta omogućava korišćenje većih plovidbenih sastava i tako dodatno podiže efikasnost ovog vida saobraćaja. Na ovaj način, razgranatost mreže vodnih puteva, njena međusobna povezanost, fizičke karakteristike plovnog puta, kao i samo upravljanje saobraćajem predstavljaju ključne faktore koji direktno utiču na cenu transporta, udeo u modalnoj raspodeli, energetsku efikasnost i uticaj na životnu sredinu.

Pouzdanost, kao još jedna bitna posledica fizičkog stanja plovnog puta predstavlja presudan faktor u modalnom izboru. Ona je posebno ugrožena u periodima niskih vodostaja koji nastupaju nekoliko puta u toku godine kada je plovidba privremeno, delimično ili u potpunosti onemogućena na kritičnim sektorima za plovidbu. Niski vodostaji, sa stanovišta plovidbe znači i mali dozvoljeni gaz plovila, što dodatno poskupljuje cenu transporta i podstiče njenu fluktuaciju. Takođe, u ovim periodima, zbog nepovoljnih plovidbenih uslova raste i opasnost od nastanka plovidbenih nezgoda, koje dodatno mogu obustaviti saobraćaj na kritičnom sektoru, na duži period. Nedostatak adekvatnog održavanja vodnih puteva dodatno pogoršava ovu situaciju i negativno utiče na politiku cena u vodnom transportu.

Ekstremne oscilacije vodostaja kombinovane sa uticajima promene klime će imati značajnog udela u budućem obimu aktivnosti, a time i troškovima daljeg održavanja infrastrukture vodnih puteva.

Pristupanjem AGN Republika Srbija se obavezala da gradi i razvija svoje unutrašnje vodne puteve i luke od međunarodnog značaja u skladu sa jedinstvenim tehničkim i operativnim karakteristikama sadržanim u ovom sporazumu. Ovaj sporazum prati UNECE dokument Pregled osnovnih standarda i parametara evropske mreže vodnih puteva - „Plava knjiga” (*UNECE Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network or “Blue Book”)* koji pored detaljnih informacija o tehničkim karakteristikama evropskih vodnih puteva i luka od međunarodnog značaja sadrži i listu najvažnijih „uskih grla” i nedostajućih veza u mreži E vodnih puteva, sa ciljem da se olakša državama da fokusiraju svoje infrastrukturne projekte na dalji razvoj integrisane mreže unutrašnjih vodnih puteva. Jedno od „osnovnih uskih grla” koje se u ovom sporazumu navodi je i plovni put Begeja.

Poslovi tehničkog održavanja svih međunarodnih plovnih puteva u skladu sa utvrđenom kategorijom, kao i objekti bezbednosti plovidbe na njima, povereni su Direkciji za vodne puteve i tradicionalno se finansiraju iz budžeta Republike Srbije koji treba da bude pažljivo isplaniran u periodu od 2015. godine s obzirom na povećane obaveze održavanja. Poslovi tehničkog održavanja državnih vodnih puteva, kao i održavanje objekata bezbednosti plovidbe na njima, a koji se nalaze na teritoriji Vojvodine povereni su JVP „Vode Vojvodine”. S obzirom na nedostatak finansijskih sredstava, ali i nepostojanje saobraćajno-ekonomske opravdanosti, vodni putevi reke Drine, Kolubare i Begeja ne mogu predstavljati prioritet u smislu usmeravanja resursa i aktivnosti tehničkog održavanja u bliskoj perspektivi.

## 4.2. Trenutno stanje na unutrašnjim vodnim putevima u Republici Srbiji

### 4.2.1. Reka Dunav

Reka Dunav je u čitavoj svojoj dužini unutar Republike Srbije od 587,6 km međunarodni vodni put sa slobodnom plovidbom za sve zastave. Delom svog toka ona čini prirodnu granicu sa Republikom Hrvatskom (koja još uvek nije definisana) i Rumunijom.

Kriterijumi kategorije plovnog puta na pojedinim sektorima reke nisu zadovoljeni i ti sektori se smatraju kritičnim. Na delu Dunava od granice sa Mađarskom (rkm 1433,1) do Beograda (rkm 1170,0) potrebno je zadovoljiti kategoriju VIc u skladu sa AGN. Na ovoj deonici identifikovano je ukupno 24 kritična sektora koji zbog nedovoljne širine ili dubine plovnog puta pri niskom vodostaju, kao i morfološke nestabilnosti, ne odgovaraju ovoj kategoriji plovnog puta i tako ograničavaju plovidbu. Na zajedničkoj deonici plovnog puta između Republike Srbije i Republike Hrvatske nalazi se 17 kritičnih sektora, a na delu plovnog puta od Bačke Palanke do Beograda nalazi se preostalih sedam. Za šest kritičnih sektora okončana je izrada projektne dokumentacije, a završetak realizacije hidrotehničkih radova planiran je za kraj 2017. godine. Na ovom delu Dunava nalazi se i privremeni drumsko-železnički most u Novom Sadu, identifikovan kao jedan od kritičnih sektora, koji sa stanovišta plovidbe ne zadovoljava propisane gabarite plovnog puta. Izgradnja novog mosta je počela, a nakon njegove izgradnje, privremeni most biće uklonjen. Na istoj lokaciji, kao kritičan sektor koji nije racionalno eliminisan ostaje deo reke u oštroj krivini sa radijusom manjim od 1000 m.

Na delu Dunava od Beograda do granice sa Bugarskom (rkm 845,5) potrebno je zadovoljiti kategoriju VII. Plovni put je u zoni uspora akumulacija HE „Đerdap 1” (rkm 943) i HE „Đerdap 2” (rkm 863), pa su plovidbeni uslovi povoljni većim delom godine i zavise od režima eksploatacije hidroenergetskog sistema. Na pojedinim sektorima, u zoni Đerdapske klisure, javljaju se problemi nedovoljne širine plovnog puta, koja se s obzirom na morfologiju terena ne može menjati. Nizvodno od HE „Đerdap 2” povremene smetnje plovidbi, u periodu pojave malih voda, nastaju i zbog ostataka nemačkih ratnih brodova potopljenih krajem Drugog svetskog rata.

Hidrotehnički objekti duž plovnog puta, izgrađeni u periodu 1960-1995. godine su već pri kraju svog predviđenog eksploatacionog veka i neophodno je što skorije ulaganje u njihovu sanaciju ili rekonstrukciju, kako bi se njihov pozitivan efekat produžio.

Plovni put Dunava je u potpunosti obeležen u skladu sa važećim međunarodnim propisima, ali na plovnom putu nema zvanično proglašenih objekata bezbednosti plovidbe: zimovnika, skloništa i sidrišta. Postojeći bazeni kod Apatina, Novog Sada, Ivanova i Kovina trenutno se koriste kao zimovnici u periodima kada na Dunavu ima leda, ali oni ispunjavaju samo deo propisanih zahteva.

### 4.2.2. Reka Sava

Reka Sava na delu toka kroz Republiku Srbiju, u dužini od 210.8 km, predstavlja međunarodni vodni put sa slobodnom plovidbom za sve zastave. Delom svog toka ona čini prirodnu granicu sa Bosnom i Hercegovinom.

Plovni put reke Save, na približno 14% svoje dužine u Republici Srbiji ne odgovara minimalnim zahtevima za međunarodni plovni put definisanim kategorijom IV. U skladu sa AGN prilikom modernizacije vodnih puteva preporučuje se zadovoljenje parametara najmanje Va kategorije.

Projekat pripreme projektne dokumentacije za hidrotehničke radove na reci Savi od Beograda (rkm 0) do Brčkog (rkm 231) i projekat izrade Studije o proceni uticaja na životnu sredinu za hidrotehničke radove na reci Savi od Beograda (rkm 0) do Brčkog (rkm 231) finansiran iz Instrumenata za pretpristupnu pomoć (IPA 2010) Bosne i Hercegovine započeo je u novembru 2013. godine, a očekuje se da će projektna dokumentacija za radove biti završena do kraja 2015. godine.

Plovni put reke Save nije u potpunosti obeležen, dok se aktivnosti na obeleženom delu sprovode u skladu sa važećim međunarodnim propisima. Na plovnom putu proglašena su zimska skloništa, ali nema zvanično proglašenih sidrišta.

Na desnim pritokama reke Save, Drine (u dužini od 15 km) i Kolubare (u dužini od 5 km) takođe važi međunarodni režim plovidbe. Ovi vodni putevi trenutno zadovoljavaju uslove kategorije I i pored povremene rekreativne plovidbe, na ovim rekama nema komercijalnog saobraćaja.

Međunarodni vodni put reke Save postaje svojevrsni prioritet u razvoju vodnih puteva Republike Srbije, posebno nakon katastrofalnih poplava u celom regionu. Naime, prirodna katastrofa u maju 2014. godine ubrzala je dogovore zemalja članica Međunarodne komisije za sliv reke Save na najvišem nivou o unapređenju saradnje u slivu reke Save, korišćenjem svih do sada razvijenih instrumenata Sekretarijata Savske komisije za realizaciju projekata. Dogovorena bolja koordinacija rada na projektima od zajedničkog interesa za Republiku Srbiju, Bosnu i Hercegovinu, Republiku Hrvatsku i Republiku Sloveniju koji se planiraju i sprovode na osnovu Okvirnog sporazuma u slivu reke Save, od izuzetnog je značaja za ceo region u periodu 2015-2025. godine.

### 4.2.3. Reka Tisa

Potpisivanjem AGN sporazuma reka Tisa u čitavoj svojoj dužini unutar Republike Srbije, od 164 km, postaje reka od međunarodnog značaja.

Kritični sektori na reci Tisi odnose se na oštre krivine i dimenzije brodske prevodnice na brani u Novom Bečeju koju bi, da bi bila usklađena sa zahtevima kategorije IV vodnog puta, trebalo produžiti.

Plovni put reke Tise je u potpunosti obeležen u skladu sa važećim međunarodnim propisima, ali nema zvanično proglašenih objekata bezbednosti plovidbe: zimovnika, skloništa i sidrišta.

### 4.2.4. Kanali HS DTD

Kanali HS DTD su u pogledu regulacije vodnog režima od nemerljivog značaja za održivi razvoj ovog dela Republike Srbije. Ova kanalska mreža istovremeno je u svim fazama svoje izgradnje projektovana kao jedinstveni vodni put integrisan u vodotokove reka Dunav i Tisa na području Vojvodine. Ukupna dužina plovne kanalske mreže je oko 600 km, od kojih je kategorizacijom državnih vodnih puteva izvršenom 2013. godine, u Va kategoriji 13,1 km, a u III kategoriji 289,8 km. Od 17 ukupno izgrađenih brodskih prevodnica, 12 je u gabaritima 85 x 12 x 3 (uključujući i prevodnicu Brana na Tisi) i sve su u funkciji. Organ za tehničko održavanje vodnog puta na kanalima HS DTD je JVP „Vode Vojvodine”, koji je istovremeno i upravljač ovog vodoprivrednog objekta.

Razvojni planovi unapređenja vodnog saobraćaja na kanalskoj mreži HS DTD obuhvatajuizradu projekata novih tipova plovila težišno namenjenih za plovidbu kanalskom mrežom i vodotokovima u trećoj kategoriji vodnog puta. Na kanalima HS DTD potrebna je revitalizacija ugroženih deonica zagađenim muljem (Vrbas, Zrenjanin), kao i sanacija prevodnice Bezdan kao ulazne tačke iz Dunava u sistem DTD kanala (Veliki Bački kanal) kod mesta Bezdan, a koja nije u funkciji više od 30 godina. Neophodna je i izrada Prostornog plana područja posebne namene kanalske mreže HS DTD sa ciljem definisanja namene obale i obalnog područja kanalske mreže.

## 4.3. Rečni informacioni servisi-RIS

U periodu od 2009. do 2013. godine na rekama Dunav i Sava implementirani su najsavremeniji RIS. Uspostavljena je obalska mreža baznih stanica (15 na Dunavu i tri na Savi), čime je u potpunosti signalom pokriven tok ovih reka. Elektronske navigacione karte (ENC) su obezbeđene za čitavi tok reka Dunav, Sava i Tisa kroz Srbiju. U cilju efikasnije implementacije ovih servisa, sproveden je i „RIS program za opremanje” u okviru koga je obavljeno opremanje komercijalnih i brodova državnih službi neophodnom opremom.

Počev od 1. januara 2014. godine uvedena je obaveza lociranja i praćenja brodova primenom AIS sistema, kao i izdavanja elektronskih saopštenja brodarstvu (NTS). Ostali servisi, poput Elektronskog izveštavanje sa plovila (ERI) i korišćenje informacija dobijenih putem elektronskih plovidbenih karata (ENC) postaju obaveza od 1. januara 2015. godine. Potencijalni nedostatak finansijskih sredstava može ugroziti redovno održavanje ovog servisa od 2015. godine.

Pokrajinski sekretarijat nadležan za privredu i saobraćaj i JVP „Vode Vojvodine” su pokrenuli projekte informacionog unapređenja vodnih puteva u kanalskoj mreži HS DTD kroz komercijalnu nadogradnju postojećih informaciono-komunikacionih sistema, a na iskustvima i platformi RISING međunarodnog projekta.

## 4.4. Nautički turizam

U cilju afirmacije nautičkih potencijala vodnih puteva u Republici Srbiji kao dela ukupne turističke ponude, u organizaciji javnih vodoprivrednih preduzeća, opština, nautičkih klubova i udruženja građana, ustaljene su godišnje manifestacije u formi višednevnih organizovanih krstarenja duž Dunava, Save, Tise, Tamiša, kao i plovidbe kanalskom mrežom, ali i splavarenje Drinom, Ibrom, Moravom. Ove manifestacije poprimaju sve veće interesovanje, kako u domaćim okvirima, tako i u širem okruženju.

Grupacija za nautičku privredu i turizam (NATUS) organizovana u okviru Privredne komore Srbije prati sve probleme vezane za rekreativnu nautiku, kao i primenu zakonskih propisa u oblasti nautičkog turizma. Ona učestvuje u organizaciji različitih nautičkih manifestacija i zastupa interese proizvođača, uvoznika i korisnika rekreativnih plovila.

Direktivom Evropskog parlamenta i Saveta 2013/53/EU od 20. novembra 2013. godine o plovilima za rekreaciju i plovilima za sopstvene potrebe[[21]](#footnote-21) propisani su tehnički zahtevi za stavljanje na tržište plovila za rekreaciju i pogonskih motora. Primenom pomenute direktive podiže se nivo ekoloških zahteva u odnosu na emisiju štetnih gasova sa čamaca i materijale koji se koriste za gradnju čamaca.

U okviru mera za unapređenje rekreativne plovidbe propisani su uslovi koje moraju da ispunjavaju lica za upravljanje čamcem, plovećim telom ili plutajućim objektom u skladu sa Rezolucijom br. 40 UNECE. U planiranju razvoja nautičkog turizma treba imati u vidu i Rezoluciju br. 41 UNECE koja se odnosi na mala plovila koja se isključivo koriste za rekreativnu plovidbu.

Jedna od budućih mera za unapređenje rekreativne nautike podrazumeva uspostavljanje klasifikacije vodnih puteva za plovila za sport i rekreaciju u skladu sa Rezolucijom br. 52 UNECE. Klasifikacija vodnih puteva za potrebe rekreativne plovidbe uzima u obzir gaz, dužinu, širinu i tip plovila za sport i rekreaciju koje može bezbedno da se kreće na određenom vodnom putu. Primenom ove rezolucije u Republici Srbiji, vodni putevi Dunava, Save, Tise i kanali HS DTD postaju još vidljiviji za rekreativne nautičare. Klasifikacijom vodnih puteva za potrebe rekreacije u Republici Srbiji stvaraju se pretpostavke za harmonizaciju propisa na širem području vodnih puteva, van domaćih okvira, u segmentu ukupnog razvoja evropskog rekreativnog turizma.

U cilju redovne registracije domaćih plovila za sport i rekreaciju na celoj teritoriji Republike Srbije, potrebno je pažljivo razmotriti mogućnost registracije tih plovila na tri ili pet godina (kao u zemljama u okruženju) uz mogućnost registracije i na jednu godinu. Ovakva mera može racionalizovati rad nadležnog organa za registraciju plovila, posebno u uslovima formirane elektronske baze podataka u ovoj oblasti i konstantnom nedostatku dovoljnog broja kadrova u lučkim kapetanijama. S druge strane, potrebno je imati u vidu eventualni uticaj ovakve odluke na bezbednost plovidbe čamaca, te njen eventualni uticaj na projektovane budžetske prihode Republike Srbije.

Podunavske opštine u AP Vojvodini imaju zavidan potencijal u nautičkom turizmu na čijem se razvoju radi od 2006. godine kada je urađena Studija mreže marina na Dunavu. Analizom je utvrđeno da u 15 podunavskih vojvođanskih opština postoji čak 35 potencijalnih makrolokacija za izgradnju marina, od čega 13 primarnih, devet sekundarnih i 13 tercijarnih. Za sedam opština su urađeni planovi detaljne regulacije, a rad na svoj potrebnoj dokumentaciji se nastavlja.

Pokrajinski sekretarijat za privredu je zaključio Sporazum o saradnji na implementaciji Studije mreže marina na Dunavu sa 15 opština u Vojvodini: Sombor, Apatin, Odžaci, Bač, Bačka Palanka, Beočin, Bački Petrovac, Sremski Karlovci, Inđija, Titel, Stara Pazova, Zrenjanin, Pančevo, Kovin i Bela Crkva.

Na više međunarodnih i domaćih konferencija i stručnih skupova, radi privlačenja inostranih i domaćih investitora, prezentovana je Studija mreže marina na Dunavu u AP Vojvodini, kao i „Projekat razvoja nautičkog turizma“ koji se realizuje u partnerstvu sa podunavskim vojvođanskim opštinama, institucijama i kompanijama koje se staraju o prostornom planiranju, vodama, šumama i zaštiti prirode u Vojvodini, u saradnji sa nevladinom organizacijom „Međunarodni naučni forum Dunav – reka saradnje”.

Širenje mreže marina, malih marina („mini marine”) i pristana za rekreativna plovila je neophodna mera za razvoj i oživljavanje nautičke privrede u Republici Srbiji u celini. U smislu svega navedenog, na osnovu postojećih studija, odnosno urađenih planova detaljne regulacije lokalnih samouprava, treba podržavati izgradnju, marina, malih marina i pristana u mestima i opštinama koje gravitiraju rekama i kanalima Republike Srbije, a kojima će to doneti nova radna mesta, porast prihoda i veći priliv sredstava od turizma. Projektovanje marina treba da bude u skladu propisima o minimalnim tehničkim uslovima za izgradnju, uređenje i opremanje nautičkih objekata, odnosno u skladu sa standardima za kategorizaciju marina koje propisuje ministarstvo nadležno za poslove turizma. Treba podsticati lokalne samouprave koje su oslonjene na plovne puteve da u što kraćem roku donesu odluke o uređenju priobalja i tamo gde je to potrebno, moguće i isplativo organizovati javni linijski prevoz. Dobar primer je planirana realizacija planova Grada Pančeva da uspostavi linijski prevoz rečnim putem.

Prostorni plan područja posebne namene uređenja dela priobalja grada Beograda – područje priobalja reke Save čiju osnovu predstavlja Master plan „Beograd na vodi” - projekat od posebnog značaja za Republiku Srbiju, u potpunosti afirmiše sve nautičke i turističke potencijale plovnih puteva u Republici Srbiji. Izmenom i dopunom Generalnog plana Beograda 2021. Republika Srbija stvara uslove za punu realizaciju svojih turističkih potencijala, unapređenje ekskluzivnog rečnog putničkog saobraćaja i viši nivo razvoja rekreativne plovidbe.

## 4.5. Vizija, misija i strateški ciljevi

### 4.5.1. Vizija

Dostizanje evropskih standarda bezbedne plovidbe na celoj mreži međunarodnih plovnih puteva Republike Srbije, uz puno uvažavanje ekoloških koridora od međunarodnog značaja u Republici Srbiji.

Razvoj unutrašnjeg vodnog saobraćaja za potrebe brodova unutrašnje plovidbe velike nosivosti, rečno-morske, kontejnerske i dr. specijalizovane vrste brodova.

Široka upotreba naprednih usluga koje pruža RIS u cilju podizanja nivoa bezbednosti i efikasnosti unutrašnjeg vodnog saobraćaja.

### 4.5.2. Misija

Podizanje nivoa kvaliteta tehničkog održavanja plovnih puteva, te ispunjavanje zahteva AGN u odnosu na gabarite brodova propisane za svaku kategoriju vodnog puta, uz potpunu zaštitu ekološke mreže.

### 4.5.3. Strateški ciljevi

### 1. Unapređeni plovni putevi u Republici Srbiji u skladu sa  novom infrastrukturnom politikom EU, TEN-T mrežom i  AGN.

2. Pouzdan sistem RIS, sa obezbeđenom finansijskom podrškom za razvoj i tehničko održavanje, u skladu sa rešenjima koje nudi savremena komunikaciona tehnologija.

3. Prepoznate pogodnosti rečnih i kanalisanih vodotokova u promociji i razvoju rekreativne nautike u Republici Srbiji, kako sa stanovišta razvoja turizma, tako i sa stanovišta širenja zajedništva, kulture i ekološke svesti.

4. Uređena baza podataka registrovanih plovila za sport i rekreaciju na teritoriji Republike Srbije.

5. Očuvanje povoljnog stanja ekološki značajnih područja i unapređivanje narušenog stanja delova ekološke mreže koju čine ekološki značajna područja, ekološki koridori od međunarodnog značaja i zaštitne zone u Republici Srbiji.

4.5.4. Mere za ostvarenje ciljeva

Cilj unapređenja stanja vodnih puteva u periodu od 2015. do 2025. godine, odnosno stvaranje uslova da vodni saobraćaj postane bezbedniji, pouzdaniji i efikasniji vid transporta uz poštovanje savremenih ekoloških standarda pri planiranju i projektovanju, ostvarljiv je i realan. Održavanje i razvoj infrastrukture na vodnim putevima Republike Srbije za potrebe plovidbe zasniva se na jasno definisanim evropskim standardima i prihvaćenim međunarodnim i bilateralnim sporazumima koji na putu ka evropskim integracijama u potpunosti usmeravaju državnu politiku i obaveze. Uslovi plovidbe na Dunavu, Savi i Tisi moraju se poboljšati u skladu sa evropskim planovima razvoja evropskog vodnog transporta i preuzetim međunarodnim obavezama.

Vodni saobraćaj je moguće integrisati u multimodalnu mrežu čime bi se sveobuhvatna mreža puteva i železnice na nacionalnom nivou efikasno povezala sa TEN-T Koridorom Rajna-Dunav. Realizacijom neophodnih hidrotehničkih radova na kritičnim sektorima reke Dunav od Beograda do Bačke Palanke eliminisaće se identifikovana „uska grla” i tako postići značajno unapređenje bezbednosti plovidbe na ovom delu međunarodne reke i uz dalje redovno održavanje, stvoriti preduslov za korišćenje punog potencijala srpskog dela Dunava, odnosno njegovu punu integraciju u evropski koridor Rajna-Dunav, već do kraja 2017. godine. Paralelno sa ovim aktivnostima, sa istim ciljem, neophodno je što pre započeti sa aktivnostima na uklanjanju „uskih grla” na preostalih 17 kritičnih sektora reke Dunav u delu gde on predstavlja granicu sa Republikom Hrvatskom. U ovim aktivnostima treba koristiti pozitivna iskustva i već dokazane metode koje su korišćene u prethodnim projektima, a posebno u delu primene inovativnih i opšte prihvatljivih rešenja koja će imati minimalni uticaj na životnu sredinu (integrisan pristup planiranju rečne infrastrukture od samog početka projekta). Nerešeno pitanje granice između Republike Srbije i Republike Hrvatske potencijalno može uticati na dinamiku eliminisanja svih „uskih grla”. U cilju veće efikasnosti, neophodno je zajednički odrediti prioritetne kritične sektore koji nisu uslovljeni rešavanjem pitanja državne granice.

Poštovanje preporuka iz „Deklaracije o efikasnom održavanju infrastrukture na Dunavu i njegovim plovnim pritokama” tzv. Luksemburške deklaracije je takođe mera koja će omogućiti integraciju dela Dunava koji protiče kroz teritoriju Republike Srbije u skladu sa evropskim planovima.

Međunarodni vodni put reke Save postaje prioritet u razvoju vodnih puteva Republike Srbije. Koristeći već potvrđena iskustva u projektima na Dunavu, treba već od 2015. godine nastaviti sa svim započetim aktivnostima na pripremi projektne dokumentacije za uklanjanje „uskih grla” za plovidbu rekom Savom. Time bi se ostvarilo pouzdano i efikasno saobraćajno povezivanje Srbije sa državama savskog sliva, kao i puna integracija ove vodne saobraćajnice sa Koridorom Rajna - Dunav, odnosno povezivanje reke Save sa osnovnom mrežom evropskih vodnih puteva. U tom smislu potrebno je obezbediti jednak pristup u pogledu tehničkog održavanja plovnog puta reke Save onome koji se primenjuje na rekama Dunav i Tisa, odnosno treba ponuditi podjednak kvalitet usluga i infrastrukture na svim rekama sa međunarodnim režimom plovidbe. U periodu 2015-2025. godine potrebno u potpunosti uspostaviti zahtevanu Va kategoriju plovnog puta, u skladu sa zahtevima iz AGN, a potom redovno sprovoditi tehničko održavanje na čitavom toku reke Save kroz Republiku Srbiju. S obzirom na dokazanu efikasnost mere bagerovanja u cilju obezbeđivanja povoljnih uslova za plovidbu, radi optimizacije troškova održavanja vodnog puta, neophodno je, gde god je to moguće i tehnički opravdano, usmeravati komercijalnu eksploataciju rečnog nanosa na reci Savi na bagerovanje u plovnom putu.

Unapređenje plovnih puteva podrazumeva uvažavanje principa zaštite životne sredine koji se odnose na Ekološke koridore od međunarodnog značaja u Republici Srbiji, a koje predstavljaju plovne reke sa svojim obalskim pojasom: Dunav, Sava, Tisa, Drina, Velika Morava.

Planiranje projekata razvoja plovnih puteva Republike Srbije podrazumeva istovremeno i zaštitu ekološki značajnih područja koja obuhvataju prostorne celine na kojima se nalaze određena zaštićena područja proglašena na osnovu zakona kojim se uređuje zaštita prirode, sa prioritetnim ciljem očuvanja biodiverziteta, uključujući područja u postupku proglašenja zaštite i područja koja su odgovarajućim strateškim dokumentima planirana za zaštitu. Ekološka značajna područja obuhvataju i područja od posebnog interesa za očuvanje, odnosno Emerlad mrežu koja je identifikovana na osnovu Konvencije o očuvanju evropske divlje flore i faune i prirodnih staništa - Bernske konvencije, kao i područja koja se nalaze na listi Konvencije o vlažnim staništima od međunarodnog značaja – Ramsarska područja. Pri projektovanju, treba imati u vidu i određena područja definisana na osnovu međunarodnih programa za identifikaciju značajnih područja za ptice (IBA), biljke (IPA) i dnevne leptire (PBA), kao i pogranična ekološki značajna područja i druga značajna ekološka područja utvrđena prostornim planovima.

Zaštita ekološke mreže koju čine ekološki značajna područja, ekološki koridori od međunarodnog značaja i zaštitne zone u Republici Srbiji, obezbeđuje se sprovođenjem propisanih mera zaštite radi očuvanja biološke i predeone raznovrsnosti, održivog korišćenja i obnavljanja prirodnih resursa i dobara. Unapređenje zaštićenih područja, tipova staništa i staništa divljih vrsta treba da bude u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita prirode, kao i sa aktima o proglašenju zaštićenih područja i međunarodnim ugovorima. Na području ekološke mreže primenjuju se mere, metode i tehničko-tehnološka rešenja sa ciljem očuvanja povoljnog stanja ekološki značajnih područja i unapređivanja narušenog stanja delova ekološke mreže.

U slučaju pojave leda ili u drugim vanrednim okolnostima na mreži međunarodnih vodnih puteva, za prihvat plovila, pored postojećih bazenskih pristaništa koriste se zimovnici i skloništa. Za opremanje zimovnika potrebna su velika materijalna ulaganja, a imajući u vidu ekonomsku situaciju, potrebno je u kratkom roku propisati uslove koje treba da ispunjavaju zimovnici u slučaju pojave leda i drugim vanrednim okolnostima, na osnovu dosadašnje prakse s obzirom da nije bilo problema vezanih za zaštitu brodova od leda u postojećim zimovnicima i skloništima. Potrebno je intenzivnije ulaganje u pripremu i opremanje zimovnika i privremenih skloništa, posebno za smeštaj brodova koji transportuju opasne terete.

S obzirom na izrazito loše stanje domaćih ledolomaca na ukupnoj i gustoj mreži plovnih puteva, a uzimajući u obzir učestalo nepredviđene klimatske pojave na teritoriji Republike Srbije i šireg regiona, novim programom modernizacije tehničke flote treba predvideti odgovarajući broj ledolomaca u cilju zaštite plovnih puteva i objekata na njima. Neophodna je i redovna izrada procena rizika od elementarnih nepogoda u cilju funkcionisanja jedinstvenog sistema zaštite i spasavanja.

Dodatno rešenje za prihvat plovila u slučaju pojave leda i drugim vanrednim okolnostima jeste u formiranju odgovarajućih zimskih skloništa na delovima rečnog toka sa povoljnom konfiguracijom obale, iskorišćenju pristanišnih bazena kanala DTD koji su tokom zimskog perioda neiskorišćeni infrastrukturni objekti, kao i pristanišnih bazena na drugim lokacijama. Na ovakva rešenja oslonile su se i zemlje poput Austrije, Nemačke i Slovačke, koje za sklanjanje od leda domaćih i stranih plovila koriste isključivo pristanišne bazene.

Postojeća sidrišta na međunarodnim vodnim putevima većinom se nalaze u sastavu luka i pristaništa, područja graničnih prelaza, kao i na lokacijama koje su ušle u upotrebu zbog nautičke potrebe, a u dosadašnjoj praksi su se pokazale povoljne za sidrenje plovila. Navedena sidrišta u prethodnom periodu nisu prošla propisanu zakonsku proceduru zvaničnog određivanja. U narednom periodu neophodno je pristupiti sistematizovanju lokacija postojećih sidrišta, dodavanju novih, na mestima na kojima za to postoji potreba, kao i usklađivanju sa novim odredbama ADN, a i sprovođenju procedure njihovog proglašavanja.

Radi ostvarenja navedenih ciljeva unapređenja plovidbe sektora Dunava i reke Save u Republici Srbiji, treba dati punu podršku projektima finansiranim od strane međunarodnih institucija, a koji su u skladu sa novom infrastrukturnom politikom EU i istovremeno su u zajedničkom interesu savskog regiona. Takođe, potrebno je pažljivo planirati potrebe za finansiranjem iz budžeta u odnosu na obavljanje poslova Direkcije za vodne puteve, s obzirom na povećane obaveze tehničkog održavanja plovnih puteva.

U projektima uređenja i održavanja plovnih puteva Republike Srbije posebno treba voditi računa o ostacima starih plovila ili drugih objekata iz prošlosti koji ovim radovima mogu biti oštećeni ili uništeni, kao i potrebi njihovog izmeštanja i odgovarajuće predstavljanje tih objekata od istorijske vrednosti, odnosno kao kulturno dobro. Hidrotehnički i bagerski radovi se moraju izvoditi u smislu prijavljivanja svih nalaza koji se pojavljuju prilikom radova na mestima koja su utvrđena za kulturna dobra ili su pod prethodnom zaštitom.

U Prostornom planu Republike Srbije od 2010. do 2020. godine predviđena je eventualna mogućnost korišćenja potencijala reke Morave u smislu proširenja plovnih puteva u okviru projekata kompleksnog uređenja doline Velike Morave, čime bi gradovi u centralnom delu Republike Srbije izašli na evropsku mrežu plovnih puteva. Takva ideja treba da ostane kao vizionarska za dalju budućnost.

U grupi od sedam osnovnih preporuka u „Beloj knjizi” UNECE daje se poseban značaj korišćenju i promociji RIS-a i drugih informaciono-komunikacionih tehnologija. S obzirom da RIS doprinosi bezbednim i efikasnim transportnim procesima i omogućava korišćenje punog kapaciteta vodnih puteva, ali i bržu integraciju vodnog saobraćaja sa drugim vidovima, neophodno je nastaviti sa aktivnim učešćem u pan-evropskom dijalogu o implementaciji i daljem razvoju RIS-a, kao i u radu međunarodnih grupa RIS eksperata.[[22]](#footnote-22)

Imajući u vidu povoljnu konfiguraciju terena, kao i relativno mala finansijska sredstva potrebna za proširenje postojećeg RIS sistema, treba izvršiti punu implementaciju RIS na celi tok reke Tise kroz Republiku Srbiju, posebno u svetlu toga što je prihvatanjem AGN i ona postala reka od međunarodnog značaja.

Kroz uspostavljanje novih informacionih tehnologija u funkciji saobraćaja na kanalima HS DTD na teritoriji AP Vojvodine se, pored komercijalne uloge, očekuje unapređenje bezbednosti plovidbe, a to znači da treba da budu u potpunosti integrisani sa sistemom RIS u Republici Srbiji.

S obzirom da je neophodno da i u Republici Srbiji bude uspostavljen VTS koji trenutno funkcioniše u Evropi, zaključuje se da sve postojeće komponente RIS mogu biti komponente novog VTS. Zbog toga bi trebalo postojeće komponente i kapacitete RIS-a iskoristiti za ostvarivanje uloge VTS. U slučaju da se postave takvi zahtevi na teritoriji unutrašnjih vodnih puteva koje nisu pokrivene RIS potrebno je i te oblasti pokriti adekvatnim uređajima i treba uvesti lokalne VTS stanice sa naglaskom na organizaciju brodskog saobraćaja u njima. Ukoliko se pokaže da potreba za VTS ne postoji, treba se zadržati na postojećem RIS. Upravljanje brodskim saobraćajem na vodnim putevima u okviru VTS će se obavljati iz RIS centra.

RIS u Republici Srbiji treba da, upotrebom savremenih i pouzdanih tehnologija, usavršava usluge u skladu sa potrebama razvoja vodnog saobraćaja od 2015. do 2025. godine, odnosno da u potpunosti bude harmonizovan sa sistemima RIS na evropskoj mreži vodnih puteva čiji je integralni deo.

Paralelno sa svim aktivnostima na uspostavljanju i usavršavanju RIS i VTS, veoma je važno sprovoditi stalnu obuku i usavršavanje znanja korisnika RIS i VTS usluga, kao i onih koji su odgovorni za njihovo pružanje u cilju korišćenja punih potencijala ovih servisa.

Uopšteno, u pogledu administracije vodnih puteva (nacionalni, pokrajinski i lokalni nivo), od izuzetnog je značaja stvoriti okvir za aktivno i koordinirano učešće predstavnika nadležnih institucija u radu rečnih komisija, radnih grupa za plovidbu, raznim inicijativama za unapređenje plovidbe unutar zemlje, učešće u pan-evropskim dijalozima i konsultacije sa stručnim grupama eksperata.

S druge strane, neophodno je modernizovati flotu za održavanje plovnih puteva i opreme za rad. U tom smislu treba optimizovati korišćenje postojećih državnih resursa, pored resursa Direkcije za vodne puteve, uključivanjem i drugih nacionalnih tehničkih kapaciteta, odnosno specijalizovanih domaćih hidrograđevinskih preduzeća koja se mogu kvalitetno i ravnopravno baviti održavanjem i izvođenjem radova na kritičnim deonicama plovnih puteva Republike Srbije, prvenstveno u cilju održavanja bezbedne plovidbe. Iskustvo preduzeća PIM koje je tradicionalno bilo uključeno u sve velike i važne projekte rečne infrastrukture u zemlji i inostranstvu u drugoj polovini XX veka, govori da je moguće uključiti domaću hidrograđevinsku operativu u sve buduće projekte uklanjanja „uskih grla” na rekama Dunav i Sava.

Plovni put reke Dunav kao ključni deo panevropskog koridora Rajna-Dunav, predstavlja ogroman potencijal za saradnju Republike Srbije sa zemljama EU u periodu od 2015. do 2025. godine. Mogućnost daljeg finansiranja EU u projekte rečne infrastrukture u Republici Srbiji u skladu sa njenom novom politikom, posebno imajući u vidu transgranične projekte, je realna, posebno ukoliko se pokažu da su to najbolji projekti sa najvišim prioritetom za širi region duž panevropskog koridora.

## 4.5.5. Prioritetni propisi za ostvarenje strateških ciljeva

AGN koji je donet krajem 2013. godine je stvoren pravni osnov za donošenje propisa o kategorizaciji međunarodnih i međudržavnih vodnih puteva koja se odnose na međunarodne vodne puteve u Republici Srbiji u skladu sa evropskim standardima plovidbe.

Ispunjenje strateških ciljeva u oblasti bezbednosti i razvoja plovnih puteva podrazumeva izradu propisa o načinu tehničkog održavanja međunarodnih, međudržavnih i državnih vodnih puteva, kao i propisivanje uslova za određivanje objekata bezbednosti plovidbe: zimovnika i sidrišta.

Kontinuiran razvoj RIS-a podrazumeva izradu preostalih propisa o načinu organizacije i uspostavljanja RIS-a u Republici Srbiji u skladu sa evropskim standardima.

## 4.6. Preliminarna procena neophodnih finansijskih sredstava za redovno tehničko održavanje i investicionih ulaganja u infrastrukturu vodnih puteva u Republici Srbiji u periodu 2015-2025. godine

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vrsta ulaganja** | | **Budžet** | | | **EU i fondovi** | | |
| 2015 - 2020 | 2020 - 2025 | | 2015-2020 | 2020 - 2025 | |
| 1. | **Redovno tehničko održavanje plovnih puteva** (hidrografska merenja, obeležavanje plovnih puteva, hidrotehnički radovi, pružanje informacija o stanju plovnih puteva i rečni informac. servisi) | **2,5 miliona evra**  (na god. nivou)  **(RS)** | **2,7 miliona evra**  (na god. nivou)  **(RS)** | |  | | |
| 2. | **Investiciona ulaganja u flotu** za tehničko održavanje plovnih puteva | **6,15 miliona evra (RS)** | | |  | | |
| 3. | **Redovno hidrotehničko održavanje** bagerskim radovima na kanalima **DTD** (izbageruje se oko 300.000 m3 mulja) | **1 milion evra**  (na god. nivou) **(APV)** | **1 milion evra**  (na god. nivou) **(APV)** | |  | | |
|  | **Investiciono ulaganje u flotu** za tehničko održavanje vodnih puteva na kanalima **DTD** | **100.000 evra**  (na god. nivou) **(APV)** | **100.000 evra**  (na god. nivou) **(APV)** | |  | | |
| **4. Investiciona ulaganja u infrastrukturu plovnih puteva i unapređenje plovidbenih uslova** | | | | | | | |
|  | | **Budžet** | | | **EU i fondovi** | | |
| 2015 - 2020 | 2020 - 2025 | | 2015-2020 | 2020 – 2025 | |
| 4.2. | **Hidrotehnički i bagerski radovi na kritičnim sektorima na reci Dunav u Srbiji**, između Bačke Palanke i Beograda (uključujući nadzor i ekološki monitoring nad radovima) | **15% sufinansiranje države** za radove |  | | 12. 2 mil. evra radovi  2 mil. evra nadzor **Ukupno: 14,2 mil. evra** |  | |
| 4.1. | **Hidrotehnički i bagerski radovi na kritičnim sektorima na zajedničkoj RS-HR deonici reke Dunav** (uključujući pripremu nedostajuće dokumentacije i nadzor i ekološki monitoring nad radovima) | **15% sufinansiranje države** za radove (Troškovi RS mogu da budu manji, ako se projekat realizuje kroz CEF zbog prirode fin. instrumenta. Granica nije definisana, a trasa plovnog puta se prilagođava morfol. promenama rečnog korita i raspoloživim dubinama.) | | | **48,5 miliona evra,** uključuje troškove RS i RH | | |
| 4.3. | **Hidrotehnički i bagerski radovi na kritičnim sektorima na reci Savi** | **15% sufinansiranje države za radove**, ukoliko se radovi budu finansirali iz IPA fonda | | | 1 mil.evra za kompletiranje dokumentacije   1. mil. evra radovi 1.3 mil. evra nadzor   **Ukupno: 9.3 mil. evra** | | |
| 4.4. | **Projekat daljinske kontrole sistema obeležavanja i sistem reagovanja** |  | | | **2,65 miliona evra** | |  |
| 4.5. | **Projekat implementacije glasovnog VHF sistema na Dunavu** |  | | | **4,1 miliona evra** | | |
| 4.6. | **Projekat implementacije vodomernih stanica i sistema nadzora klirensa mostova** (Implementacija integrisanog sistema daljinskog nadzora i očitavanja hidroloških informacija i gabarita plovidbenih otvora mostova) |  | | | **8,7 miliona evra** | | |
| 4.7. | * **Implementacija RIS na Tisi** | **100.000 evra -** **budžet RS** | |  |  | | |
| 4.8. | **Kanal Vrbas – Bezdan - Hidrotehnički i bagerski radovi i remidijacija zagađenog nanosa na kritičnim sektorima DTD** |  | | | **17, 25 miliona evra** (na osnovu procene u Generalnom planu i studiji izvodljiv. za unutrašnji vodni transport u Srbiji, 2006) | | |
| 4.9 | **Bagerovanje (zagađenog nanosa) kod Zrenjanina** radi povećanja dubine plovnog puta |  | | | **5,75 miliona evra** (na osnovu procene u Generalnom planu i studiji izvodljiv. za unutrašnji vodni transport u Srbiji, 2006) | | |
| 4.10 | **Sanacija prevodnice Bezdan** - stavljanje u funkciju |  | | | **2 miliona evra** | | |

# 4.7. SWOT analiza

|  |  |
| --- | --- |
| **Prednosti** | **Slabosti** |
| 1) Razgranata mreža unutrašnjih plovnih puteva u Republici Srbiji koja prirodno povezuje značajne privredne centre  2) Dobra pozicija međunarodnog koridora Rajna Dunav u sistemu evropskih plovnih puteva  3) Iskustvo i znanje Direkcije za vodne puteve u procesu upravljanja i održavanja vodnih puteva  4) Dobra informaciona osnova i praksa za praćenje stanja rečnog korita i objekata bezbednosti plovidbe  5) Implementiran RIS sistem na Dunavu i Savi u Republici Srbiji, u potpunosti kompatibilan sa RIS sistemima drugih podunavskih zemalja  6) Implementacija međunarodnih i bilateralnih sporazuma, dobra tehnička saradnja i usaglašavanje standarda i procedura upravljanja vodnim putevima sa drugim susednim zemljama sliva Dunava na zajedničkim deonicama reke Dunav  7) Izuzetni potencijali razvoja rekreativne plovidbe kojom se unapređuje nautički turizam i mala privreda u lokalnim samoupravama | 1) Postojanje kritičnih sektora za plovidbu na Dunavu i Savi koji ograničavaju plovidbu u periodima malih voda  2) Smanjeno budžetsko ulaganje sredstava za održavanje infrastrukture vodnih puteva na kojima važi međunarodni režim plovidbe  3) Nedovoljno ulaganje sredstava u održavanje državnih plovnih puteva na teritoriji AP Vojvodine  4) Flota i oprema za tehničko održavanje vodnih puteva velike starosti  5) RIS nije implementiran na Tisi  6) Jednogodišnje budžetsko planiranje sredstava ograničava sprovođenje višegodišnjih planova tehničkog održavanja unutrašnjih plovnih puteva  7) Nedovoljno razvijena mreža marina i pristana za rekreativna plovila |
| **Mogućnosti** | **Prepreke** |
| 1) Efektivno i efikasno korišćenje EU fondova za unapređenje plovidbenih uslova na međunarodnim i međudržavnim vodnim putevima  2) Pozitivni efekti i unapređenje transporta uz relativno mala ulaganja u infrastrukturu vodnih puteva  3) Ogroman potencijal za razvoj rekreativne plovidbe | 1) Višegodišnje smanjeno ulaganje u tehničko održavanje vodnih puteva Republike Srbije i pored obaveze da se primenjuju usvojeni evropski standardi plovidbe na međunarodnim vodnim putevima  2) Nedovoljni administrativni kapaciteti za planirano moderno upravljanje, nadzor i održavanje vodnih puteva  3) Nemogućnost bržeg rešavanja kritičnih deonica na zajedničkom delu evropskog rečnog koridora zbog nerešenog pitanja granica Republike Srbije i Republike Hrvatske na Dunavu |

# 

# 5. STRUČNO USAVRŠAVANJE I ZAPOŠLJAVANJE U OBLASTI VODNOG SAOBRAĆAJA

## 5.1. Uvod

Na celoj evropskoj mreži vodnih puteva postoji nedostatak kvalifikovanog i profesionalnog kadra na brodovima unutrašnje plovidbe. Taj problem je prepoznat u institucijama i rečnim kompanijama na nivou cele Evrope i zajednički se rešava kroz konkretne projekte, a posebno saradnjom u okviru rečnih komisija: Centralne komisije za plovidbu Rajnom, Dunavske komisije i Međunarodne komisije za sliv reke Save.

Na nivou srednjeg stručnog obrazovanja u Republici Srbiji tradicionalno osposobljavaju profesionalne kadrove Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju u Beogradu i Saobraćajna škola „Pinki” u Novom Sadu. Kao deo obrazovnog sistema Republike Srbije uz podršku Edukativnog centra i Informativnog centra za standardizaciju i sertifikaciju - BSC u Vojvodini, ove škole su osposobljene da pruže sva teorijska i praktična znanja iz oblasti vodnog saobraćaja prema iskazanim potrebama poslodavaca. Na nivou visokog obrazovanja direktno ili indirektno vodnim saobraćajem bave se Građevinski fakultet, Mašinski fakultet i Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, odnosno Fakultet tehničkih nauka Univerziteta u Novom Sadu.

## 5.2. Analiza stanja - srednje stručno obrazovanje, dokvalifikacija, prekvalifikacija i usavršavanje

U Republici Srbiji je srednje obrazovanje u oblasti vodnog saobraćaja pokriveno planovima i programima za nautiku (rečni i pomorski smer), hidrogradnju, brodogradnju i brodomašinstvo u srednjoj stručnoj školi u Beogradu, odnosno samo nautiku (rečni smer) u Saobraćajnoj školi u Novom Sadu.

Brodarci stiču zvanja u službi palube ili službi mašine polaganjem stručnog ispita. Uslove za sticanje zvanja i načine sticanja ovlašćenja za članove posade brodova unutrašnje plovidbe (trgovačke mornarice) propisuje Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture koje i izdaje ovlašćenje nakon položenog ispita za zvanje. Brodarac može na brodu vršiti poslove u okviru zvanja za koje je dobio ovlašćenje o osposobljenosti.

Škola za brodarstvo, brodogradnju i hidrogradnju (u daljem tekstu: ŠBBH) u Beogradu je tradicionalna škola koja je zajedno sa Saobraćajnom školom „Pinki” u Novom Sadu praktično obrazovala kadrove unutrašnje plovidbe za potrebe cele nekadašnje Jugoslavije, kao i deo kadrova za potrebe pomorske plovidbe. Zainteresovanost za obrazovne profile koji stvaraju kadrove za posade brodova je danas veoma opala u zemlji i okruženju iz više razloga. Analizom broja upisanih đaka u dve srednje stručne škole u Republici Srbiji od 2010. godine, zaključuje se izuzetno smanjenje broja učenika u nautičkim i hidrograđevinskim zanimanjima, dok se određena brodomašinska zanimanja potpuno gase. Procenjuje se da će do 2020. godine za potrebe domaćih brodarskih kompanija i stručnih institucija u Republici Srbiji nedostajati oko 300 kvalifikovanih brodaraca.

Problem opadanja broja školovanih kadrova za nautička i brodomašinska zanimanja u rečnom saobraćaju izražen je u celoj Evropi, tako da se velike brodarske kompanije na Rajni i gornjem Dunavu uveliko orijentišu ka zapošljavanju članova posada brodova iz istočnih i dalekoistočnih zemalja.

Republika Srbija je indirektno, preko srednje stručne škole ŠBBH uz podršku beogradske opštine Savski Venac, partner u dvogodišnjem projektu HINT (decembar 2012 - novembar 2014) koji finansira EU. Cilj projekta je da se značajno unapredi kvalitet nastave i usaglase kriterijumi za dobijanje svih neophodnih ovlašćenja (sertifikata) u oblasti unutrašnje plovidbe, odnosno da se uklone sve barijere u zapošljavanju u podunavskom regionu usaglašavanjem profesionalnih nautičkih i mašinskih zanimanja. Na projektu učestvuje ukupno 18 partnera koji predstavljaju škole, univerzitete i institucije koje se bave rečnim transportom iz Republike Austrije, Republike Slovačke, Mađarske, Republike Hrvatske, Republike Srbije, Republike Bugarske, Rumunije i Ukrajine.

Srednja stručna škola ŠBBH iz Beograda je bila takođe jedan od partnera u prethodnom evropskom projektu NELI odobrenog na osnovu Akcionog plana EU za razvoj plovidbe na Dunavu za implementaciju programa NAIADES, a koji se odnosio takođe na obrazovanje i stručnost članova brodskih posada. Školi je za aktivnosti u okviru NELI projekta dodeljeno priznanje Kancelarije za evropske integracije Vlade Republike Srbije pri čemu treba imati u vidu da je projekat odabran kao jedan od 15 najboljih od ukupno 400 koji se finansiraju iz IPA fondova od 2003. godine.

Nastavak aktivnosti škole ŠBBH u okviru saradnje kroz HINT projekat uz punu podršku beogradske opštine na kojoj se škola nalazi, u praktičnom smislu znači da kadar obučen u Republici Srbiji već sada može da se zaposli u bilo kojoj podunavskoj zemlji. Kada svi kriterijumi budu usaglašeni u okviru rada na projektu tokom 2014. godine i predstavljeni finalni rezultati, svršeni srednjoškolci ŠBBH iz Beograda bi mogli da obavljaju poslove u oblasti rečnog saobraćaja i hidrogradnje na bilo kojoj reci u Evropi.

Partneri projekta HINT su se obavezali da sa šest posmatrača: Saveznim ministarstvom za inovacije i tehnologije Republike Austrije, Ministarstvom saobraćaja Rumunije, Međunarodnom komisijom za sliv reke Save, Centralnom komisijom za plovidbu Rajnom i Dunavskom komisijom, tokom dvogodišnjeg rada na projektu podele svoje stručno znanje kroz Online servis - Danube Knowledge Network.

Rezultati projekta HINT treba da doprinesu rešavanju pitanja nedovoljnog broja kvalifikovanog osoblja u sektoru unutrašnjeg vodnog transporta, mobilnosti radne snage i upotrebe novih informacionih tehnologija posebno osmišljenih da ispune ciljeve obrazovanja i obuke za rad na savremenim brodovima. Podrška Evropske komisije ovom projektu je praktično realizacija više evropskih strategija i direktiva.

Preduzeće JRB je počelo da organizuje obuku za posade brodova i da angažuje srednjoškolce sa adekvatnim zanimanjima na poslovima u rečnom transportu. Takođe, domaća kompanija samoinicijativno zapošljava mlade nautičke kadrove čime im omogućava neophodnu praksu na brodovima unutrašnje plovidbe, a time mogućnost da steknu odgovarajuće iskustvo i ovlašćenje. Preduzeće JRB je prema podatku iz 2014. godine snizilo prosečnu starosnu strukturu zaposlenih sa 53 na 42 godine čime se može pohvaliti manji broj evropskih brodarstava.

Pored adekvatnog savremenog obrazovanja budućih kadrova rečnog saobraćaja, s obzirom na sve veću primenu novih tehnologija u upravljanju i nadzoru brodova unutrašnje plovidbe, profesionalno usavršavanje zaposlenih u vodnom saobraćaju treba da bude permanentno. Primena novih tehnologija i standarda plovidbe na evropskim plovnim putevima zahteva obučavanje i usavršavanje starih članova posade brodova. Znanja se po pravilu i u rečnom (kao i u pomorskom saobraćaju) potvrđuju odgovarajućim standardizovanim međunarodnim ovlašćenjima sa ograničenim rokom važenja. Često su ta ovlašćenja u unutrašnjoj plovidbi ograničena na pojedine sektore plovnog puta.

Na području Republike Srbije raspolaže se značajnim kapacitetima za dokvalifikaciju, prekvalifikaciju i permanentno učenje u različitim delatnostima, pa i u vodnom saobraćaju, prvenstveno u ŠBBH u Beogradu i Saobraćajnoj školi „Pinki” u Novom Sadu. Na teritoriji AP Vojvodine se može predvideti dokvalifikacija i prekvalifikacija u oblasti rečnog saobraćaja u Edukativnom centru i Informativnom centru za standardizaciju i sertifikaciju – BSC. Cilj rada Edukativnog centra je prevencija dugoročne nezaposlenosti, pomoć u sticanju novih znanja i veština radi lakšeg zapošljavanja i podrška razvoju preduzetništva, stvaranje pretpostavki za otpočinjanje poslovanja i kvalitetno ulaganje u obučavanje i obrazovanje zainteresovanih lica. Osnovni zadatak Edukativnog centra je da se u što većoj meri smanje negativne posledice sporih promena obrazovnog sistema i omogući školovanje određenih obrazovnih profila traženih od poslodavaca. Najveći postojeći raskorak je u usklađivanju profesionalne obrazovne strukture nezaposlenih na evidenciji Nacionalne službe za zapošljavanje i potreba poslodavaca na lokalnom i regionalnom tržištu rada, prvenstveno u zanimanju III stepena obrazovanja. Informativni centar za standardizaciju i sertifikaciju - BSC je osnovan radi pružanja informativnih, konsultantskih i drugih usluga u oblasti standardizacije i sertifikacije. On je sastavni deo infrastrukture kvaliteta Republike Srbije i doprinosi harmonizaciji nacionalnih sa evropskim i drugim propisima. Centar pruža raznovrsne obuke koje se kreiraju prema zahtevima korisnika.

Prema odredbama ADN, koji je sastavni deo Direktive o kopnenom prevozu opasnih tereta 2008/68/EZ, obuka kojom se stiču znanja u oblasti transporta opasnog tereta je u potpunosti standardizovana u većini evropskih zemalja. Izdavanje i produžavanje sertifikata o osnovnim znanjima, kao i o specijalističkim znanjima iz oblasti ADN (gasovi, hemikalije) je u odgovornosti nadležnog organa definisanog u svakoj zemlji ugovornici i odvija se prema tačno utvrđenim procedurama nakon obavljene odgovarajuće obuke, jasno definisanoj međunarodnim pravilima ADN.

Prema Zakonu o transportu opasnog tereta Uprava za transport opasnog tereta, između ostalog, izdaje privrednom društvu, odnosno drugom pravnom licu (centrima za obuku) ovlašćenje za stručno osposobljavanje kandidata za „Lice sa sertifikatom ADN”, obrazuje ispitnu komisiju koja proverava stručnu osposobljenost kandidata koji su završili obuku, izdaje sertifikat ADN po položenom ispitu i vodi Registar izdatih sertifikata. Uprava takođe može da oduzme licencu, ovlašćenje ili drugi akt, ako utvrdi prestanak ispunjenosti nekog od uslova na osnovu kojih su akti izdati.

U skladu sa pravilima ADN predviđeno je kontinuirano obnavljanje znanja, organizovanjem posebnih kurseva, nakon kojih se može produžiti sertifikat prema standardizovanoj proceduri na pet godina.

Pored obuka i sertifikovanja neposrednih učesnika u transportu opasnog tereta plovnim putevima, prema ADN, veoma je važan segment osposobljavanja i licenciranja savetnika za bezbednost u svim privrednim društvima koja se bave transportom opasnog tereta na plovnim putevima u cilju preventive i bezbednosti. Savetnici za bezbednost su dužni da nadgledaju i kontrolišu način na koji učesnici u transportu opasnog tereta postupaju sa opasnim teretom, obaveštavaju organe upravljanja o obavezama koje proističu iz propisa o transportu opasnog tereta, a vrše i obučavanje zaposlenih koji rukuju opasnim teretom.

## 5.3. Analiza stanja - visoko obrazovanje

Po navodima Strategije naučnog i tehnološkog razvoja Republike Srbije za period od 2010. do 2015. godine („Službeni glasnik RS”, broj 13/10), visokoškolsko obrazovanje u Republici Srbiji odvija se na sedam akreditovanih državnih univerziteta (83 fakulteta), osam privatnih univerziteta (46 fakulteta) i šest visokih škola akademskih studija. Broj upisanih studenata se u poslednjih deset godina povećao skoro dva puta, kao i broj diplomiranih. Dosadašnja politika upisa dovela je do neadekvatnog broja upisanih (i posledično diplomiranih) studenata po profesionalnim i naučnim oblastima u odnosu na potrebe razvoja nauke i tehnologije. Tako je, na primer, odnos diplomiranih studenata na Univerzitetu u Beogradu 2006/2007. godine bio: društveno-humanističke 45,5%, tehničko-tehnološke nauke 31,5%, medicinske 16,9% i prirodno-matematičke nauke 6,0%. Odnos diplomiranih studenata prema naučnim oblastima sličan je i na ostalim univerzitetima. Očigledno je da manji broj studenata upisuje fakultete prirodnih i tehničkih nauka, a veći broj studenata upisuje fakultete društvenih nauka. Takođe, nedostatak kvalifikovanog kadra u industriji i obrazovanju oseća se sve više u osnovnim naukama. Zbog toga je neophodno sprovođenje planske politike upisa studenata na fakultete usklađene sa prioritetima nacije.

Fakulteti tehničko-tehnoloških nauka Univerziteta u Beogradu koji u najvećoj meri osposobljavaju kadrove za rad u preduzećima koja se direktno ili indirektno bave vodnim saobraćajem su Građevinski, Mašinski i Saobraćajni fakultet.

*Univerzitet u Beogradu - Građevinski fakultet* ima akreditovan studijski program „Građevinarstvo”. Savladavanjem studijskog programa osnovnih akademskih studija stiče se zvanje „diplomirani inženjer građevinarstva”. Akademski naziv koji se stiče po završetku master akademskih studija je „master inženjer građevinarstva”. Odgovarajući program za obučavanje stručnjaka za rad u sektoru vodnog saobraćaja odvija se kroz modul „Hidrotehnika i vodno-ekološko inženjerstvo” (u daljem tekstu: modul HVE).

U okviru osnovnih akademskih studija, modul HVE bavi se pripremanjem inženjera za projektovanje, izgradnju i održavanje hidrotehničkih objekata i sistema vezanih za korišćenje voda, zaštitu kvaliteta voda i sprečavanje štetnog dejstva voda. Slušaju se predmeti iz oblasti snabdevanja vodom i odvođenja otpadnih voda, uređenja vodotoka, hidroenergetskog korišćenja voda, zaštite od poplava, navodnjavanja itd, a poseban akcenat se stavlja na aspekt voda u okviru zaštite životne sredine.

U okviru master akademskih studija, modul HVE bavi se specifičnostima vezanim za podzemne vode, složene vodoprivredne sisteme, objekte plovnih puteva i luka. Takođe se izučavaju napredni kursevi iz oblasti korišćenja voda, zaštite voda i zaštite od voda, numeričkih metoda proračuna, hidroinformatike, kao i naprednih metoda merenja u hidrotehnici.

Katedra je osnovna obrazovno-naučna jedinica fakulteta koju čine nastavnici i saradnici koji su u radnom odnosu na fakultetu i obavljaju obrazovni i naučni rad. Katedre se osnivaju kao jedinice u funkciji nastavnog i naučnog rada za jednu ili više srodnih užih naučnih oblasti. Katedra za hidrotehniku i vodno-ekološko inženjerstvo organizuje nastavu, naučna istraživanja i pruža konsultantske usluge u oblasti građevinske hidrotehnike i ekološkog inženjerstva. U osnovne delatnosti spadaju projektovanje, izgradnja i održavanje hidrotehničkih sistema i objekata, kao i procena njihovog uticaja na životnu sredinu.

*Univerzitet u Beogradu - Mašinski fakultet* ima akreditovan studijski program „Mašinsko inženjerstvo”. Savladavanjem studijskog programa osnovnih akademskih studija stiče se zvanje: „inženjer mašinstva trogodišnjih studija”. U okviru modula „Brodogradnja”, Mašinski fakultet jedini u Republici Srbiji školuje inženjere brodogradnje. Akademski naziv koji se stiče po završetku master akademskih studija je „diplomirani inženjer mašinstva - master za brodogradnju”.

Katedra za brodogradnju ima zadatak da nastavu brodogradnje, koja se u svetu (uglavnom) izučava kao nezavisna struka, kondenzuje u poslednje tri godine studija. Imajući u vidu da je brodogradnja stara i klasična profesija i u nastavi se teži ka dobrom kompromisu između primene najsavremenijih inženjerskih metoda i negovanja tradicije. Između maksimalnog korišćenja kompjutera, ali i razvijanja osećaja za brod i njegovu formu, studenti se, kroz niz teorijskih i praktičnih predmeta upoznaju sa brodskim linijama, stabilitetom, otporom, propulzijom, konstrukcijom, čvrstoćom, upravljivošću, ponašanjem broda na talasima i dr. Osposobljavaju se da rade u brodogradilištima, biroima, institutima, na poslovima projektovanja, proračuna, konstrukcije, izgradnje i ispitivanja brodova. Osposobljavaju se da se bave poslom u kome se još uvek, uz egzaktnu primenu matematike, mehanike, hidrodinamike, otpornosti konstrukcija i dr. zadržao i duh starih zanata i umetnosti. Naučno istraživačka delatnost u oblasti Brodogradnja odvija se u okviru centara, osnovnih istraživačkih jedinica.

*Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet* ima akreditovan studijski program „Saobraćaj”. Savladavanjem studijskog programa stiče se zvanje „diplomirani inženjer saobraćaja”. Akademski naziv koji se stiče po završetku master akademskih studija je „master inženjer saobraćaja”. Obrazovanje stručnjaka za rad u sektoru vodnog saobraćaja odvija se kroz modul „Vodni saobraćaj i transport”.

Studijski program Saobraćaj ima cilj da školuje inženjere koji će biti sposobni da planiraju, projektuju, upravljaju i kontrolišu procese i sisteme u svim vidovima, oblastima i tehnologijama saobraćaja, komunikacija i logistike. Budući inženjeri stiču fundamentalna znanja koja im predstavljaju dobru osnovu za nastavak školovanja na master i doktorskim studijama, ali i aplikativna znanja i veštine koje im omogućavaju uključivanje u realizaciju saobraćajnih, odnosno logističkih aktivnosti i usluga.

Kompetencije inženjera modula „Vodni saobraćaj i transport” ogledaju se kroz poznavanje tehnologije vodnog saobraćaja; teorijskih i praktičnih metoda za saobraćajno-tehnološko planiranje i projektovanje luka i pristaništa; tehnološko projektovanje procesa rečne i morske flote. Studenti se osposobljavaju da planiraju, modeliraju i vrše optimizaciju svih sistema u okviru vodnog saobraćaja.

Združena katedra za brodove i brodsku energetiku, organizaciju rada brodova i pristaništa i plovne puteve objedinjuje tri katedre: Katedru za brodove i brodsku energetiku, Katedru za organizaciju rada brodova i pristaništa i Katedru za plovne puteve. Združena katedra organizuje nastavu i naučna istraživanja u oblasti tehnologije vodnog saobraćaja, eksploatacije luka, flote, navigacije i bezbednosti plovidbe, kao i primene operacionih istraživanja u vodnom saobraćaju.

Brodarstvima i lučkim operaterima često odgovaraju studenti koji su završili module: „Logistika”, „Železnički saobraćaj i transport”, „Drumski i gradski saobraćaj”, „Drumski i gradski transport” i „Telekomunikacioni saobraćaj i mreže”.

Ciljevi modula „Logistika” su upoznavanje studenata sa: logističkim konceptom i suštinskim razlikama u odnosu na tradicionalni pristup realizaciji robnih tokova, strukturom, strategijama, tehnologijama, funkcijama i performansama različitih logističkih sistema; metodologijom i modelima planiranja, upravljanja, kontrole i analize sistema intermodalnih transportnih lanaca, siti logistike, logističkih centara, lanaca snabdevanja, povratne logistike, skladišnih sistema, industrijske logistike; strukturom logističkog kontrolinga, logističkih provajdera i špediterskih kompanija, osnovnim performansama i metodama modeliranja savremenih pretovarnih i drugih logističkih procesa i usluga pri realizaciji robno transportnih tokova.

Posebni ciljevi modula „Telekomunikacioni saobraćaj i mreže” su upoznavanje studenata sa: problematikom, planiranjem, organizacijom, eksploatacijom, tehnikama i performansama telekomunikacionog saobraćaja, računarskih i telekomunikacionih mreža i softvera; novim komunikacionim servisima i aplikacijama na tržištu elektronskih komunikacija; tehničkim, ekonomskim i socijalnim aspektima tarifiranja telekomunikacionih servisa i uticajem tarifnog mehanizma na ponašanje korisnika i provajdera servisa.

*Fakultet tehničkih nauka Univerziteta u Novom Sadu* ima akreditovan studijski program „Saobraćaj i transport”. Nastavu organizuje Departman za saobraćaj i osposobljava kadrove za rad u preduzećima koja se direktno ili indirektno bave saobraćajem i transportom. Savladavanjem studijskog programa osnovnih akademskih studija stiče se zvanje „diplomirani inženjer saobraćaja”. Akademski naziv koji se stiče po završetku master akademskih studija je „master inženjer saobraćaja”.

Kompetencije inženjera studijskog programa „Saobraćaj i transport” ogledaju se kroz poznavanje osnova tehnologija kopnenih vidova saobraćaja i logistike. Studenti se osposobljavaju da planiraju, modeliraju i vrše optimizaciju procesa u okviru drumskog, železničkog i vodnog saobraćaja.

Nastava osnovnih i master akademskih studija obuhvata predavanja ex-katedra i vežbe u računarskim učionicama i laboratorijama. U okviru praktične nastave vrše se obilasci rečnih luka, brodarstava, brodogradilišta, prevodnica i operatera intermodalnih terminala. Studenti se redovno upoznaju sa nadležnostima i tekućim aktivnostima Direkcije za vodne puteve. Da bi studenti završili studije odgovarajućeg nivoa obavezna je izrada završnog rada (nivo osnovnih akademskih studija) i diplomskog rada (nivo master akademskih studija). Postojeća praksa je da studenti dobijaju teme radova u zainteresovanim preduzećima kako bi praktično primenili stečena znanja.

*Univerzitet odbrane - Vojna akademija* je akreditovana visokoškolska obrazovna i naučna ustanova. Jedan od akreditovanih studijskih programa je program Menadžment u odbrani za modul rečnih jedinica. Cilj osposobljavanja kadeta roda rečnih jedinica u Vojnoj akademiji jeste obrazovanje i vaspitavanje kadeta za poziv profesionalnog oficira, osposobljavanje za početne dužnosti oficira na brodu - komandira brodskog odreda/odeljenja i pomoćnika komandanta na brodovima Rečne flotile. Kroz ovaj nautički program je izvršena implementacija Međunarodnoj konvenciji o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenje brodske straže pomoraca (u daljem tekstu: STCW Konvencija) i to kroz specijalističku obuku kadeta koju imaju na ukrcanju na brodove Ruske Federacije i kroz rad na brodskom simulatoru. Pored ovog proces školovanja i obuke, nautički program je usklađen sa međunarodnim standardima i zahtevima u obuci i školovanju. Prateći sve aktuelne trendove i pravce razvoja u EU urađen je akreditovan studijski program, koji je u skladu sa normama i preporukama Međunarodne pomorske organizacije i zahtevima EU. Vojna akademija je potpisala sporazum o saradnji sa Pomorskim fakultetom iz Rijeke, unapredila svoj nastavni proces instalirajući nov *Transas Bridge* i *GMDSS simulator* i uvela međunarodni sistem kvaliteta koji je ocenjen od strane *DNV GL* za delatnosti Osnovne akademske studije i za kurseve koje se realizuju poSTCWkonvenciji. Vojna akademija je od Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture dobila novu akreditaciju za kurs voditelj jahte.

Vojna akademija će se u narednom periodu usmeriti, kao i brojne druge vojne akademije u okruženju i svetu, prema unapređenju nastavnog procesa u polju vodnog saobraćaja. U planu je otvaranje studija za građanstvo na studijskom programu vodnog saobraćaja kao što je već realizovano na drugim studijskim programima Vojne akademije. Uspešno se realizuju prve faze brojnih projekata za modernizaciju nastavnih sredstava uvođenjem novih simulacija mosta i mašinskog prostora. Pokretanje projekata sa Pomorskim fakultetom iz Rijeke i drugim bliskim fakultetima na polju razvoja vodnog saobraćaja, posebno plovidbe na Dunavu i drugim međunarodnim plovnim putevima, kao i učlanjenje u međunarodne organizacije tipa *IAMU* i *IAMI* (*International Association of Maritime Universities i International Association of Maritime Institutions*), daje perspektivu obrazovanja i usavršavanja na Vojnoj akademiji. Potpuna implementacija STCW Konvencije u nastavnom procesu u okviru Vojne akademije, kao i saradnja sa drugim vojnim i civilnim institucijama u oblasti vodnog saobraćaja, postaje važan segment usavršavanja u oblasti pomorstva i može biti dobro prepoznato u međunarodnom okruženju. Vojna akademija poseduje sve uslove za dalji razvoj i napredak na polju obrazovanja i usavršavanja kadra koji je potreban ne samo sistemu odbrane, već i vodnom saobraćaju (rečnom i pomorskom), generalno.

## 5.4. Vizija, misija i strateški ciljevi

### 5.4.1. Vizija

Republika Srbija prepoznatljiva u međunarodnom okruženju po kvalitetnim saobraćajnim, građevinskim i mašinskim inženjerima u oblasti unutrašnjeg vodnog saobraćaja.

Državljani Republike Srbije kao obrazovani, stručni i traženi brodarci.

### 5.4.2. Misija

Stalno unapređivanje nastavnih planova i programa u cilju usaglašavanja sa potrebama tržišta unutrašnjeg vodnog saobraćaja.

Aktivno učešće i doprinos Republike Srbije procesu unifikacije zvanja i uslova za sticanje zvanja brodaraca na nivou EU.

### 5.4.3. Strateški ciljevi

1. Profesionalna posada brodova Republike Srbije.

2. Podmlađeni kadrovi koji će činiti posadu savremenih brodova trgovačke flote Republike Srbije.

3. Visoko stručni kadrovi u brodarstvu, lučkoj delatnosti i administraciji nadležnoj za vodni saobraćaj.

5.4.4. Mere za realizaciju ciljeva u oblasti obrazovanja i zapošljavanja u vodnom saobraćaju

Ciljevi u oblasti obrazovanja mogu se ostvariti preduzimanjem sledećih mera:

* Obrazovni programi i studijski programi iz oblasti vodnog saobraćaja u Republici Srbiji treba da se u skladu sa sve većom primenom modernih tehnologija u unutrašnjoj plovidbi neprekidno osavremenjavaju, a posebno je važno da se redovno obezbeđuje praktična nastava u saradnji, pre svega, sa domaćim, ali i stranim brodskim kompanijama;
* U narednim godinama je potrebno da se preduzmu mere kako bi se broj upisanih budžetskih studenata po pojedinim oblastima uskladio sa utvrđenim strateškim prioritetima. Osim toga, potrebno je obezbediti posredne podsticaje za studiranje prirodnih i tehničko-tehnoloških nauka. S tim u vezi, potrebno je da se fondovi za stipendiranje usmere na studente prioritetnih naučnih oblasti;
* U Republici Srbiji je od 2015. godine neophodno planirati i podmlađivati kadrove koji će činiti posade savremenih brodova. U evropskom rečnom saobraćaju se trenutno oseća veliki nedostatak visoko profesionalnih posada brodova, tako da je u perspektivi velika šansa za zapošljavanje brodaraca prvenstveno u našoj, ali i stranoj floti, ukoliko su dobro obučeni za taj specifičan posao. Problem profesionalnih kadrova u brodarstvu treba posmatrati iz ugla veoma jake tradicije naših kapetana i članova posade brodova koji su, čak i pri kraju svog radnog veka, danas veoma traženi u stranim brodskim kompanijama na relaciji Rajna-Majna-Dunav.

Preliminarna procena je da je do 2020. godine u postojećim školama za potrebe domaćeg brodarstva, službe održavanja plovnih puteva, kao i realizaciju projekata unapređenja rečne infrastrukture, potrebno odškolovati najmanje 300 novih kadrova nautičke i hidrotehničke grupe zanimanja na srednjem stručnom nivou obrazovanja;

* Potrebno je pružiti potrebnu podršku za uspešnu realizaciju projekata koji podrazumevaju mogućnost većeg zapošljavanja ljudi iz regiona oslonjenih na Rajnu, Dunav i Savu a koji su orijentisani na međusobno priznavanje ovlašćenja (sertifikata) i moderno obrazovanje zaposlenih u sektoru rečnog transporta;
* U cilju oživljavanja brodogradnje i povećane potrebe remonta flote, neophodno je promovisati školovanje u brodomašinskim zanimanjima u srednjim stručnim školama i prilagoditi broj i strukturu profesionalnih zanimanja u skladu sa potrebama u postojećim brodogradilištima;
* Kontrola svih neophodnih ovlašćenja (sertifikata) učesnika u plovidbi koji prevoze opasan teret ili njime rukuju na vodnim putevima u Republici Srbiji treba da bude prema utvrđenim i standardnim procedurama u skladu sa pravilima ADN. Posebna preporuka je da nadzor nad licima sa ADN sertifikatom bude pojačan počev od 2015. godine, pre svega u funkciji unapređenja bezbednosti i zaštite životne sredine u priobalju i na unutrašnjim vodnim putevima Republike Srbije;
* U cilju bezbednosti unutrašnje plovidbe, prioritet već od 2015. godine treba da bude uspostavljanje pune mreže ADN savetnika za bezbednost u svim privrednim društvima koji se bave transportom ili rukovanjem opasnim teretom u Republici Srbiji. Prema pravilima važećeg evropskog sporazuma koji se odnosi na transport opasnog tereta na plovnim putevima kontinuirano obnavljanje znanja i produžavanje sertifikata na svakih pet godina prema utvrđenoj proceduri se podrazumeva.

Porast broja zaposlenih u vodnom saobraćaju može se postići na sledeći način:

* uskom i direktnom saradnjom pojedinih sektora u ministarstvima nadležnim za poslove obrazovanja, saobraćaja i privrede u cilju boljeg informisanja, promocije vodnog saobraćaja i bolje politike upisa u srednje stručne škole i na fakultetima tehničko-tehnoloških nauka;
* u okviru aktuelnih strategija o zapošljavanju u Republici Srbiji u i zakonodavnom okviru kojima se određuju vrste i obim podsticajnih mera za zapošljavanje, veće angažovanje da se mere primenjuju i u zapošljavanju u rečnom saobraćaju;
* obrazovanjem većeg broja đaka u okviru postojeće mreže srednjih stručnih škola, posebno podrškom dve postojeće tradicionalne stručne škole u cilju dobijanja novih profesionalnih profila u službi palube, odnosno u službi mašine, a sve u skladu sa potrebama i prognozama rečnog transporta od 2015. do 2025. godine;
* podrškom povezivanja domaćih preduzeća rečnog brodarstva i hidrogradnje sa obrazovnim institucijama u zemlji, odnosno planiranje, obrazovanje, dokvalifikacija i prekvalifikacija nedostajućih profesionalnih profila u službi palube (zapovednici brodova vrste A, B i C, krmara, vođa palube i mornara, rukovaoci tehničkih plovila) odnosno u službi mašine (mašinisti, mašinovođe);
* podsticanjem kolektivnog pregovaranja između socijalnih partnera na svim nivoima zaposlenih u rečnom saobraćaju (zaključivanje kolektivnih ugovora kod poslodavaca u grani, grupi, podgrupi i delatnosti, kao i za teritoriju Republike Srbije, AP Vojvodina i lokalnih samouprava);
* podrškom nacionalnih, prekograničnih i transnacionalnih klastera koje će okupljati kompanije koje su svojom delatnošću vezane za vodni saobraćaj i sve druge učesnike lanca vodnog saobraćaja;
* stimulisanjem naučnih istraživanja i saradnje visokoškolskih ustanova sa privredom;
* angažovanjem naučne zajednice u razvoju i primeni novih tehnologija vodnog saobraćaja i transporta, odnosno savremenih informaciono-komunikacionih tehnologija.

Teorijska znanja koja stiču đaci na srednjem nivou obrazovanja tokom školovanja, kao i studenti tehničko-tehnoloških nauka tokom studiranja, ne mogu biti potpuno valorizovana bez rada u laboratorijama i praktične nastave. U interesu preduzeća koja se bave vodnim saobraćajem: brodarskih preduzeća, lučkih operatera i korisnika lučkih usluga, je da usko sarađuju sa srednjim školama i fakultetima u cilju stvaranja kvalitetnog kadra i podizanja konkurentnosti svih učesnika u vodnom saobraćaju.

U cilju osposobljavanja i pripreme kadrova posebno je važno:

* omogućavanje redovne stručne prakse, odnosno praktične nastave, po planu i programu srednjoškolskih predmeta i predmeta osnovnih i master akademskih studija pod odgovarajućim rukovodstvom (uz smanjenje cene izdavanja brodarskih knjižica). Praktična nastava tokom letnjeg raspusta je neophodna dopuna teoretskoj nastavi. Pored upoznavanja sa elementima broda, konstrukcijom, opremom, procedurama, polaznici praktične nastave upoznaju se sa uslovima rada, okruženjem i merama bezbednosti;
* uvođenje modernih sredstava učenja u praktičnu nastavu, kao što su laboratorije, simulatori broda unutrašnje plovidbe, razrada koncepta upotrebe zajedničkog školskog broda za potrebe stručnih škola i fakulteta.

5.5. SWOT analiza

|  |  |
| --- | --- |
| **Prednosti** | **Slabosti** |
| 1) Tradicionalno dobro srednje i visoko obrazovanje u Republici Srbiji u oblasti vodnog saobraćaja, prepoznatljivo u okruženju i Evropi  2) Potreba domaćih brodara za kvalifikovanim članovima posade brodova  3) Velika potražnja za profesionalno obučenim kadrovima koji čine posade brodova na evropskom nivou  4) Dobro plaćen posao na brodovima velikih stranih kompanija  5) Konkurentnost brodaraca Republike Srbije u odnosu na zemlje u regionu | 1) Nedostatak mladog i stručnog kadra koji čini posadu brodova  2) Sporo prilagođavanje nastavnih planova i programa profesionalnim zahtevima zaposlenih na savremenim brodovima  3) Nemogućnost sticanja praktičnih znanja u toku školovanja i nakon završene škole  4) Nezainteresovanost za brodomašinska zanimanja na srednjem stručnom nivou  5) Angažovanje posada visoke starosne strukture i nezainteresovanost privatnih brodarstava da planiraju, obučavaju i angažuju mlađe kadrove na brodovima |
| **Mogućnosti** | **Prepreke** |
| 1)Unutrašnji vodni saobraćaj postaje sve značajniji vid saobraćaja na evropskom nivou i potreba za obrazovanim profesionalnim kadrovima u oblasti vodnog saobraćaja je sve veća | 1) Pogoršavanje svetskih i regionalnih ekonomskih uslova  2) izuzetno teško planiranje strukture i broja zaposlenih vodnog saobraćaja za srednji i dugoročni period  zbog nestabilnosti na tržištu |

# 6. RAZVOJ POMORSKE PRIVREDE REPUBLIKE SRBIJE

## 6.1. Uvod – istorijat pomorstva u Republici Srbiji i drugim *landlocked* državama

Jedna od glavnih karakteristika savremenog sveta ogleda se u globalizaciji koja za svoju osnovu ima jeftin i masovni prevoz sirovina i roba širom sveta. S tim u vezi, pomorsko brodarstvo je grana privrede koju prevashodno karakteriše međunarodni karakter jer obavljanjem svoje delatnosti pomorske kompanije povezuje tržišta zemalja iz različitih delova sveta i time doprinose realizaciji procesa globalizacije svetske privrede.

Usluge pomorskog brodarstva oduvek su imale veliki značaj za ekonomski razvoj kako država Evrope tako i svih drugih država, omogućavajući im da domaću robu plasiraju na udaljena tržišta i da na taj način učestvuju i ostanu konkurentni na svetskom tržištu. Tako, prema podacima objavljenim u dokumentu *Commission of the European Communities, CoM (2006), 275 final, Volume II – Toward a future Maritime Policy for the Union*, 90% robe iz trgovinske razmene između EU i drugih zemalja sveta prevozi se pomorskim brodovima, kao i 40% robe iz međusobne trgovinske razmene članica EU.

Pomorsko brodarstvo ima značajno mesto u privredi svake zemlje, pa i kontinentalne, pre svega zbog svoje devizne rentabilnosti. Pomorske kompanije najveći deo svog poslovanja obavljaju na svetskom pomorskom tržištu, čime ostvaruju tzv. nevidljivi izvoz koji značajno doprinosi smanjenju deficita spoljnotrgovinskog bilansa. Polazeći od toga, države uspostavljaju povoljne zakonske i fiskalne okvire za poslovanje brodovlasnika jer na taj način mogu da računaju na povoljnije vozarinske stope i time plasman pod povoljnijim uslovima domaćih proizvoda na ino tržišta.

Upravo pozitivni uticaji na ukupni ekonomski razvoj jedne zemlje doveli do toga da su države bez morske obale (u daljem tekstu: *landlocked* države) počele da preuzimaju mere u cilju uključivanja u ovu svetsku industriju. Tako je u nastojanju da obezbedi nesmetane uslove za snabdevanje svog tržišta, te plasiranje svojih nacionalnih proizvoda na udaljena tržišta, Švajcarska Konfederacija na mirovnoj konferenciji u Parizu 1919. godine, tražila da se *landlocked* državama prizna pravo na slobodan tranzit do mora preko teritorija susednih država koje imaju izlaz na more. Ovakav zahtev Švajcarske Konfederacije posledica je činjenica da izvoz, odnosno uvoz masovne robe iz Švajcarske preko severozapadne Evrope Rajnom nije davao zadovoljavajuće rezultate, te se ukazala potreba da se Švajcarska uključi u svetsku pomorsku plovidbu i time doprinese unapređenju nacionalne ekonomije. Inicijativa Švajcarske Konfederacije je dala prve rezultate 1921. godine, kada je u okviru Lige naroda u Barseloni usvojena Konvencija i Statut o slobodi tranzita. Nakon toga usvojena je Ženevska konvencija i Statut o međunarodnom pravnom režimu morskih luka iz 1923. godine, da bi konkretnije priznavanje prava landlocked državama u odnosu na pravo slobodnog tranzita do mora preko teritorija obalnih država, te korišćenja morskih luka bilo postignuto na prvoj Konferenciji UN o pravu mora (*UNCLOS* I) koja je okupila veći broj *landlocked* država koje su usvojile tzv. *Magna Carta of the Landlocked State*. Kako su Ženevskom konvencijom o otvorenom moru iz 1958. godine samo delimično usvojeni zahtevi ovih država, nastojanje da im se u potpunosti prizna set prava koja, između ostalog, obuhvataju pravo slobode tranzita do mora, pravo na zastavu pomorske trgovačke mornarice, te slobodan pristup i korišćenje usluga u morskim lukama, u potpunosti je priznato Konvencijom UN o pravu mora (*UNCLOS*), koja je usvojena 1982. godine.

Danas *landlocked* države, kao što su Republika Slovačka, Veliko Vojvodstvo Luksemburg, Švajcarska Konfederacija, Republika Austrija i Republika Azerbejdžan imaju značajnu ulogu u pomorskoj privredi kao zemlje izvoznici značajne količine roba koje se transportuju pomorskim putem, ali i kao zemlje sa velikim brojem pomorskih brodova pod svojom zastavom. Svaka od navedenih država iskoristila je neku od svojih kompetitivnih prednosti u cilju uključivanju u svetsku pomorsku privredu. Luksemburg i Švajcarska Konfederacija iskoristili su izuzetno razvijena nacionalna finansijska tržišta, a pre svega moderan poreski sistem, te razvijeni bankarski sektor i industriju osiguranja, kako bi privukli brodovlasničke kompanije da deo svoje flote stave pod njihove nacionalne zastave (sedište *Mediterranean Shipping Company* – *MSC,* jedne od tri najveće pomorske kompanije u svetu, nalazi se u Ženevi pri čemu je najveći deo flote ove kompanije pod zastavom Švajcarske Konfederacije). Takođe, Austrija i Slovačka su iskoristile visok stepen razvijenosti pojedinih grana privrede u cilju uključivanja ekonomija ovih zemalja u svetske pomorske privredne tokove. Ove države su prepoznale mogućnost ostvarivanja značajnih budžetskih prihoda kroz plaćanje poreza od strane brodovlasnika, kao i zapošljavanje domaće radne snage. S tim u vezi, koristeći visok stepen razvijenosti naftne industrije, odnosno auto industrije, te kombinujući postojanje značajne količine tih vrsta roba koje se nude za prevoz, a čiji su proizvođači ujedno i velike brodovlasničke kompanije (*Hyundai/Kia, OMV* i dr), sa odgovarajućim fiskalnim podsticajima za te kompanije, ove države su uspele da privuku deo flote ovih ali i drugih pomorskih kompanija pod svoju zastavu. Na taj način Republika Slovačka i Republika Austrija su stvorile uslove da pomorske brodarske kompanije deo svog poslovanja koji donosi značajne budžetske prihode, ali i podstiče razvoj drugih vezanih uslužnih delatnosti, obavljaju unutar njihovih nacionalnih tržišta.

Imajući u vidu da je nakon osamostaljivanja Crne Gore, Republika Srbija ponovo stekla status *landlocked* države, potrebno je razmotriti mere koje mogu da dovedu do njenog uključivanja u ovu privrednu granu koja u značajnoj meri doprinosi razvoju spoljne trgovine i jačanju platnog bilansa zemlje. Za lanlocked državu kao što je Republika Srbija, osnovni cilj njenog pomorskog zakonodavstva treba da bude stvaranje takvog pravnog i ekonomskog okruženja koje će pružiti nove mogućnosti kompanijama koje su već uključene u svetsku pomorsku privredu, te da ih podstakne da deo svoje flote stave pod zastavu Republike Srbije ali i da u Republici Srbiji razvijaju tzv. *spin-off* aktivnosti koje se odnose na pomorski sektor.

Imajući u vidu da uključivanje u svetsku pomorsku privredu zahteva dobro organizovanu administraciju, uspostavljanje i poštovanje međunarodnih i u slučaju Republike Srbije, evropskih propisa, te uspostavljanje fiskalnih mera koje će predstavljati podršku ekonomskoj i socijalnoj održivosti razvoja pomorske privrede, ova strategija ima za cilj da prepozna i utvrdi prioritetne mera koje se s tim u vezi žele postići.

Imajući u vidu da se Republika Srbija nalazi u procesu pridruživanja Evropskoj uniji, ovaj deo strategije bazira se na smernicama utvrđenim u Strategiji pomorskog transporta Evropske unije do 2015. godine[[23]](#footnote-23), kao u Akcionom planu za sveobuhvatnu pomorsku politiku[[24]](#footnote-24).

## 6.2. Uporedna analiza stanja i potencijala razvoja pomorske privrede u Republici Srbiji u odnosu na države članice Evropske unije

### 6.2.1. Evropska unija

EU danas ima jednu od najvažnijih uloga u pomorskoj privredi, ako se ima u vidu da evropske kompanije imaju u vlasništvu više od 40 % svetske tonaže.

Međutim, nakon izrazito prosperitetnog perioda u svetskoj pomorskoj privredi od 2004. do 2008. godine, došlo je do krize na svetskom tržištu pomorskih usluga. Pomorsko brodarstvo u Evropi se od 2008. godine nalazi u jednoj od najtežih i najdugotrajnijih svetskih kriza.

U nastojanju da očuva svoju ulogu i značaj u ovoj oblasti, EU je do danas preduzela više koraka u cilju unapređenja bezbednosti pomorske flote pod zastavama država članica EU, te očuvanja konkurentnosti njenog pomorskog sektora. Ove mere imale su za cilj unapređenje bezbednosti, efikasnosti, sigurnosti, ali i finansijskih podsticaja za razvoj ovog sektora na nivou EU koji bi bili u skladu sa programima državne pomoći. U tom smislu, usvojene su Smernice Zajednice o državnoj pomoći u oblasti pomorskog transporta[[25]](#footnote-25). Prepoznajući značaj pomorskog brodarstva ali i njegovu izloženost konkurenciji EU predložila je u okviru ovog dokumenta čitav niz mera za privlačenje brodovlasnika da svoju flotu stavljaju pod zastave država članica EU. Među predloženim merama kreiranja stimulativnog poslovnog okruženja predviđeno je i plaćanje „poreza po tonaži”, te mogućnost potpunog oslobađanja poreza na dohodak i socijalnih davanja pomoraca.

Uporedo sa uvođenjem mera finansijskog podsticaja za razvoj ovog sektora EU polako je još od 2002. godine postepeno preuzimala ulogu jednog od najznačajnijih regulatora u oblasti pomorstva na međunarodnom nivou. S tim u vezi, do danas je usvojeno tri zakonodavna paketa u oblasti pomorstva, poznatijih pod nazivom *Erika* I, *Erika* II i *Erika* III paketi, pri čemu su prva dva paketa bila ograničena na pitanja iz domena javnog, odnosno upravnog prava (vršenje inspekcijskih kontrola u lukama, tzv. *Port State Control*), Sistema za praćenje i nadzor brodskog saobraćaja (VTMS sistem), uslovi za priznate organizacije za statutarnu sertifikaciju pomorskih brodova, osnivanje Fonda za naknadu šteta prouzrokovanih zagađenjem naftom u evropskim morima, osnivanje Evropske agencije za pomorsku bezbednost (EMSA i dr), dok je trećim paketom EU napravila prvi korak u smeru uređivanja privatnopravne materije, poput uvođenja obaveznog osiguranja za pomorska potraživanja, te obavezivanja država članica EU da pristupe Protokolu iz 2002. godine o izmenama i dopunama Atinske konvencije o prevozu putnika i prtljaga morem, uz izvesno proširivanje domena primene ovog protokola.

Pored navedenih paketa zakonodavnih mera, EU je usvojila još nekoliko značajnih dokumenata poput Saopštenja i akcionog plana u cilju uspostavljanja evropskog pomorskog transportnog prostora bez granica[[26]](#footnote-26), kao i Saopštenje Evropske komisije o jedinstvenom pomorskom transportnom prostoru[[27]](#footnote-27). Za izradu dela nacionalne strategije razvoja vodnog saobraćaja Republike Srbije u delu koji se odnosi na razvoj pomorske privrede, kao što je prethodno ukazano, od posebnog je značaja Strategija pomorskog transporta do 2015. godine[[28]](#footnote-28), kao i Akcioni plan za sveobuhvatnu pomorsku politiku[[29]](#footnote-29).

### 6.2.2. Republika Srbija

Razvoj srpske pomorske flote započeo je krajem sedamdesetih godina XX veka osnivanjem preduzeća Beogradska plovidba „Beoplov”, koje je inicijalno upravljalo sa dva broda, i to brodom „Bratstvo” i „Sloboda”. Tokom osamdesetih godina XX veka Beoplov svoju flotu uvećava brodovima „Jugonavigator“, „Novi Beograd”, „Skadarlija”, „Kapetan Pavlović”, „Jugoagent” i dr. Brod u floti Beoplova koji je bio od posebnog značaja za ekonomiju Srbije bio je brod „Smederevo”, koji je nabavljen 1987. godine, a koji je korišćen za prevoz železne rude iz Perua do bivše SFRJ za potrebe kako Železare u Smederevu, tako i drugih železara u bivšoj SFRJ. Brodovi ove kompanije su do 2006. godine postepeno dati na rezanje ili su arestirani (privremeno zaustavljani) i prodavani od strane poverilaca zbog finansijskih problema Beoplova.

Pored „Beoplova” čije je sedište bilo u Beogradu, u glavnom gradu Republike Srbije nalazila su se predstavništva skoro svih pomorskih brodarskih preduzeća bivše Jugoslavije, s obzirom na to da je Beograd bio finansijski, bankarski i uopšte centar spoljnotrgovinskog poslovanja bivše Jugoslavije.

Kao posledica dugogodišnje međunarodne izolacije, te potonjeg neuspešnog procesa privatizacije kompanije „Beoplov”, Republika Srbija je 2007. godine ostala bez pomorskih brodova pod svojom zastavom.

Prepoznajući potencijale Republike Srbije za aktivnim učešćem u ovoj grani privrede, naročito imajući u vidu značajan broj građana Republike Srbije koji radi u svojstvu pomoraca, zatim da većina domaćih brodogradilišta u svom portfoliju ima izgradnju trupova pomorskih brodova, te da se poslednjih godina beleži konstantan rast izvoza pojedinih proizvoda (FIAT automobili, provodnici i poluprovodnici, guma, čelik, bakar, veštačka đubriva, proizvodi namenske industrija i dr.) u čijem je kupoprodajnom lancu prevoz morem sastavni deo, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture započelo je reformu u ovoj grani transporta 2011. godine, usvajanjem Zakona o pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 104/13). Osnovni cilj ovog zakona je usaglašavanje domaćeg zakonodavstva sa međunarodnim i evropskim standardima i zahtevima u oblasti bezbednosti pomorske plovidbe, unapređenje nivoa prava, odnosno zaštite na radu pomoraca u skladu sa zahtevima Konvencije Međunarodne organizacije rada o radu pomoraca iz 2006. godine, zatim obrazovanja i obuke pomoraca, te zaštite morske sredine od zagađenja sa pomorskih brodova.

Na osnovu Zakona o pomorskoj plovidbi doneto je više podzakonskih akata kojima su između ostalog propisani zahtevi i započet postupak za licenciranje posrednika u zapošljavanju pomoraca i zdravstvenih uslova za obavljanje zdravstvenih pregleda pomoraca. Nadalje, propisani su zahtevi u odnosu na minimalni broj članova posade na pomorskim brodovima pod zastavom Republike Srbije, način vršenja brodske straže, kategorije plovidbe pomorskih brodova pod srpskom zastavom i dr. Takođe, u skladu sa Zakonom o pomorskoj plovidbi Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture zaključilo je sporazume o prenošenju nadležnosti za vršenje statutarne sertifikacije pomorskih brodova upisanih u srpski upisnik pomorskih brodova sa *Bureau Veritas, Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Korean Register of Shipping* i *Russian Maritime Register of Shipping*. Na ovaj način započeto je usklađivanje javnopravnog okvira za obavljanje ove privredne delatnosti sa međunarodnim i evropskim standardima. Kada se govori o usklađivanju sa međunarodnim standardima, usvajanjem Zakona o pomorskoj plovidbi učinjen je prvi korak ka ostvarivanju potrebnog nivoa usaglašenosti. S tim u vezi, treba imati u vidu da je pomorska plovidba uređena velikim brojem međunarodnih konvencija koje spadaju u red kompleksnijih i komplikovanijih unifikacijskih instrumenata. Sa stanovišta bezbednosti plovidbe, osposobljenosti pomoraca, kao i zaštite morske sredine poseban značaj imaju tri međunarodne konvencije, i to: Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru[[30]](#footnote-30) (SOLAS Konvencija), STCW Konvencija[[31]](#footnote-31), Međunarodna konvencija za sprečavanje zagađenja sa brodova[[32]](#footnote-32) (MARPOL Konvencija), kao i Konvencija Međunarodne organizacije rada o radu pomoraca iz 2006. godine[[33]](#footnote-33) (MLC Konvencija).

Republika Srbija daje preko 5000 srpskih državljana koji u svojstvu pomoraca rade na pomorskim brodovima stranih zastava. Među pomorcima je najveći broj lica koji rade kao tzv. belo osoblje na putničkim kruzerima. S druge strane, zvanična evidencija pokazuje da je Republika Srbija od 2003. godine dala oko 500 oficira, zapovednika i upravitelja mašina koji rade na pomorskim brodovima. Ako se ima u vidu da se u upisnicima pomoraca kojima su izdata pomorska ovlašćenja Crne Gore pojavljuje značajan broj pomoraca koji su državljani Republike Srbije, jasno je da je broj aktivnih pomoraca daleko veći i procenjuje sa na blizu 1500 i 2000 srpskih državljana koji su stekli profesionalna zvanja pomoraca.

U odnosu na pitanje obrazovanja i obuke pomoraca, ovu oblast je do 2011. godine karakterisala neusklađenost sa zahtevima STCW Konvencije. Republika Srbija je 2009. godine podnela detaljan izveštaj Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (u daljem tekstu: IMO) o sprovođenju STCW Konvencije u Republici Srbiji. Kao rezultat analize podnetog izveštaja Republika Srbija je obaveštena o stavu IMO podkomiteta koji je vršio analizu Izveštaja da trening centri koji su dobili odobrenje za rad u Republici Srbiji ne ispunjavaju zahteve standarda kvaliteta u radu koji su propisani STCW Konvencijom, te je pozvana da u najkraćem mogućem roku otkloni utvrđene nedostatke kako bi se izbegao postupak skidanja sa tzv. bele liste administracija. Imajući u vidu da bi ovo značilo automatski gubitak zaposlenja za više hiljada srpskih državljana koji u bilo kom svojstvu rade na pomorskim brodovima, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je Zakonom o pomorskoj plovidbi započelo reformu ove oblasti. Zakonom o pomorskoj plovidbi propisani su standardi i zahtevi za rad tzv. akreditovanih institucija za obrazovanje i obuku pomoraca u skladu sa zahtevima STCW Konvencije i Direktive 2006/108/EZ. Posledično, dotadašnjim centrima za obuku nije produženo odobrenje za rad, dok je Ministarstvo marta 2013. godine uputilo javni poziv na adresu više od deset međunarodnih kompanija i institucija koje se bave obrazovanjem i obukom pomoraca s ciljem da razmotre mogućnost otvaranja institucije za obrazovanje i obuku pomoraca u Republici Srbiji. Kao rezultat ovog poziva započeti su razgovori sa zainteresovanim kompanijama s ciljem uspostavljanja pomorske akademije od regionalnog značaja sa sedištem u Republici Srbiji.

Kao rezultat do danas preduzetih radnji, a na osnovu sprovedene inspekcije rada administracije Republike Srbije od strane Evropske agencije za pomorsku bezbednost (EMSA), Evropska komisija - Generalni direktorat za mobilnost i transport, usvojila je „Izveštaj o proceni usklađenosti sistema obrazovanja, obuke i sertifikacije pomoraca Republike Srbije sa STCW Konvencijom”. U ovom izveštaju konstatovano je da je na osnovu svih zakonodavnih i drugih mera Republika Srbija ispunila međunarodne i evropske standarde u procesu obrazovanja, obuke i sertifikacije pomoraca i da će Evropska komisija nastaviti sa priznavanjem ovlašćenja o osposobljenosti koje izdaje Republika Srbija.

Kako bi uslovi poslovanja u Republici Srbiji postali konkurentni u odnosu na druge države, a postupajući u skladu sa evropskim standardima o dozvoljenim oblicima državne pomoći, Zakonom o državnoj pripadnosti i upisu plovila („Službeni glasnik RS”, broj 10/13) preduzete su prve mere u uspostavljanju kompetivnih uslova poslovanja pomorskih brodovlasničkih ili menadžment kompanija. Ovim zakonom izvršena je liberalizacija uslova za upis brodova u jedan od domaćih upisnika pomorskih brodova uz poštovanje uslova za postojanjem *genuine link*-a između broda i države čiju zastavu vije.

Prvi put svoj zakonski izraz dobija tzv. Međunarodni upisnik pomorskih brodova uz mogućnost privremenog upisa ili ispisa pomorskog broda u Međunarodni upisnik pomorskih brodova po osnovu tzv. *bareboat* čartera, odnosno dugoročni zakup bez posade i osiguranja broda i upisivanjem tog pomorskog broda u poseban list Međunarodnog upisnika pomorskih brodova. Predmetnim upisom pomorski brod privremeno napušta zastavu koju je do tada vijao i dolazi pod srpsku zastavu, plaća taksu za upis pomorskog broda koja je prihod budžeta zajedno sa svim drugim porezima i doprinosima koje *bareboat* čarter plaća. Na ovaj način, u domaće zakonodavstvo unose se zakonska rešenja razvijenih država koje, između ostalog, i na taj način pomažu domaćim privredama da uzmu što aktivnije učešće u međunarodnoj pomorskoj privredi. Naime, na ovaj način omogućava se domaćim privrednim društvima da pod finansijski povoljnijim uslovima, odnosno uzimanjem pomorskih brodova pod zakup a ne kupovinom istih, uzmu učešće u svetskoj pomorskoj privredi i time značajno doprinesu plasmanu domaćih proizvoda na udaljena tržišta što ima višestruki značaj po nacionalnu ekonomiju svih država. Naravno, ovu podsticajnu meru uvek prate i odgovarajući poreski podsticaji, što će biti predmet uređenja posebnim zakonom.

Zakonom o državnoj pripadnosti i upisu plovila izvršeno je razlikovanje između tzv. Nacionalnog upisnika pomorskih brodova i Međunarodnog upisnika pomorskih brodova. U okviru Međunarodnog upisnika pomorskih brodova vrši se razlika između trajnog i privremenog upisa. Trajni upis pomorskih brodova u Međunarodni upisnik pomorskih brodova predviđen je pod istim uslovima koji važe za upis u Nacionalni upisnik pomorskih brodova, s tim da na pomorskim brodovima upisanim u Nacionalni upisnik pomorskih brodova najmanje 50 posto članova posade moraju da budu domaći državljani ili državljani jedne od države članice Evropske unije i EEZ, dok posadu pomorskih brodova upisanih u Međunarodni upisnik pomorskih brodova čine lica bez obzira na njihovo državljanstvo, koji ispunjavaju uslove propisane zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba za sticanje odgovarajućih ovlašćenja o osposobljenosti pomoraca za rad na pomorskom brodu koji vije zastavu Republike Srbije.

Pored navedenog, Zakonom o državnoj pripadnosti i upisu plovila propisane su danas standardne odredbe kojima se uređuje primena kolektivnih ugovora kojim se uređuju prava, obaveze i odgovornosti iz radnog odnosa (u daljem tekstu: kolektivni ugovor) u odnosu na pomorske brodove upisane u Međunarodni upisnik pomorskih brodova.

## 6.3. Vizija, misija i strateški ciljevi

### 6.3.1. Vizija

Republika Srbija kao država prepoznatljiva po konkurentnim uslovima za poslovanje pomorskih brodovlasničkih i menadžment kompanija.

Državljani Republike Srbije kao obrazovani i traženi pomorci.

### 6.3.2. Misija

Podizanje svesti o značaju pomorske privrede i pratećih industrija za razvoj i podizanje opšteg nivoa konkurentnosti Republike Srbije usvajanjem sveobuhvatnog modernog zakonodavnog, poreskog i opšteg finansijskog okvira za obavljanje delatnosti koje potpadaju pod granu pomorske privrede, te stvaranje i održavanje predvidljivih uslova za poslovanje brodarskih kompanija i drugih vezanih pomorskih industrija.

Omogućavanje sprovođenja procesa obrazovanja i obuke u Republici Srbiji u skladu sa međunarodnim i evropskim standardima i zahtevima.

Jačanje ukupne pomorske poslovne infrastrukture, uključujući industriju osiguranja, špediciju, agenturu, spoljnotrgovinske kompanije čija se roba prevozi na udaljena tržišta, univerzitet (podizanje nivoa znanja o ulozi i značaju pomorske privrede, pomorske plovidbe, pomorskog prava i sl) i dr.

### 6.3.3. Strateški ciljevi

1. Usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa sekundarnim izvorima prava Evropske unije, kao i međunarodnim konvencijama usvojenim pod okriljem IMO i Međunarodne organizacije rada kojima se uređuju zahtevi u odnosu na bezbednost i sigurnost plovidbe, kao i sprečavanje zagađenja morske sredine.

Navedeni cilj ostvariće se preduzimanjem sledećih mera:

* usklađivanjem nacionalnog zakonodavstva sa propisima iz oblasti pomorstva – nacionalno zakonodavstvo mora da se usaglasi sa relevantnim propisima iz oblasti pomorstva kako je to propisano članom 2. stav 2. Uredbe 2099/2002 o osnivanju Komiteta za bezbedna mora i sprečavanje zagađenja sa brodova (*COSS*), sa naknadnim izmenama i dopunama obuhvaćenim Uredbom 415/2004 kojom se menja Uredba 2099/2002.[[34]](#footnote-34);
* propisivanjem najviše dopuštene starosti brodova za upis u jedan od upisnika pomorskih brodova – predlaže se propisivanje deset godina starosti za putničke brodove i 15 godina starosti za kargo brodove;
* jačanje Pomorskog klasteraosnovanog 2011. godine, u saradnji Ministarstva privrede i Ambasade kraljevine Holandije u Beogradu, te podsticanje svih relevantnih privrednih subjekata da uzmu aktivno učešće u radu ovog klastera;
* jačanjem administrativnih kapaciteta - usled prepoznate potrebe za učešćem Republike Srbije za učešćem u ovoj grani transporta, ali i zahteva EU za usklađivanjem zakonodavstava država članica, uključujući i *landlocked* države članice, sa sekundarnim izvorima prava EU u oblasti pomorstva, nacionalna administracija mora da bude pripremljena za sprovođenje velikog broja međunarodnih i evropskih standarda u oblasti pomorske plovidbe. S tim u vezi, jedan od prvih ciljeva je jačanja administrativnih kapaciteta Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

Ispunjenje ovog cilja omogućiće ispunjavanje obaveza koje Republika Srbija ima u procesu pridruživanja EU, ali i obaveza koje ima kao tzv. država zastava (*Flag State*) u skladu sa Konvencijom Ujedinjenih nacija o pravu mora (*UNCLOS*), te će garantovati da će se pomorski brodovi pod zastavom Republike Srbije nalaziti na belim listama Pariskog, Tokijskog, Crnomorskog i dr. memoranduma o razumevanju za vršenje inspekcijske kontrole u lukama (*MoU on Port State Control*).

# Podizanje nivoa obrazovanosti i kvaliteta domaćih pomoraca, kao i njihove konkurentnosti na međunarodnom tržištu rada.

Iako Republika Srbija nije tradicionalna pomorska zemlja, poslednjih godina postaje prepoznatljiva u pomorskim krugovima po broju pomoraca koji dolaze iz Republike Srbije, kao i naporima administracije da uspostavi potpuno nov i moderan sistem, prilagođen potrebama Republike Srbije kao i zahtevima pomorske industrije.

U državama članicama EU poslednjih godina se beleži pad zanimanja za pomorska zvanja, odnosno obavljanje ove delatnost, s obzirom da se radi o jednoj od najtežih profesija u smislu uslova rada i izloženosti raznim opasnostima na radu i uticajem po zdravlje. Nasuprot ovim tendencijama, u Republici Srbiji postoji sve veća zainteresovanost za rad na pomorskim brodovima, prevashodno zato što se radi o jednoj od plaćenijih delatnosti. Na osnovu visokih zarada, pomorci izdržavaju svoje porodice, ali posledično i podstiču povećanje nivoa potrošnje unutar Republike Srbije. Posledično, potrebno je preduzeti odgovarajuće mere koje će podstaći zapošljavanje u ovom sektoru, ali istovremeno podići nivo zaštite na rad pomoraca.

S tim u vezi, jedna od mera koja će podstaći još veći rast zainteresovanosti domaćih državljana za sticanje pomorskih zvanja, ali i povećanje tražnje za pomorcima iz Republike Srbije jeste sprovođenje socijalne reforme za pomorce, kojom će se pomorcima u međunarodnoj plovidbi omogućiti sticanje prava na obavezno penzijsko i zdravstveno osiguranje po povlašćenim uslovima (beneficirani radni staž), kao i oslobađanje od plaćanja poreza na dohodak za pomorce koji provedu u međunarodnoj plovidbi duže od 174 dana. Ove mere već su prepoznate u okviru Saopštenja Evropske komisije o preispitivanju socijalnog zakonodavstva u cilju povećanja i podizanja kvaliteta rada pomoraca u Evropske uniji (*Commission’s Communication on reassessing the regulatory social framework for more and better seafaring jobs in the EU* – COM (2007) 591). Sprovođenje socijalne reforme će državljane Republike Srbije koji rade kao pomorci učiniti konkurentnijim na svetskom tržištu rada. Osim što će predstavljati podsticajnu meru za opredeljivanje ljudi da za svoju profesiju izaberu ovu vrlo važnu delatnost za globalnu svetsku ekonomiju, ove mere predstavljaće značajan doprinos Republike Srbije aktivnostima Međunarodne pomorske organizacije koja je 2010. godine, u saradnji sa Baltičkim i međunarodnim pomorskim savetom i Međunarodnom brodarskom federacijom pokrenula kampanju „*Go to Sea*“.

Obavljanje poslova na pomorskim brodovima podrazumeva prethodno sticanje odgovarajućih pomorskih zvanja, odnosno ovlašćenja. U tom pogledu, od posebnog je značaja da sistem obrazovanja i obuke pomoraca obezbedi sticanje potrebnog, kvalitetnog nivoa znanja i veština u skladu sa STCW Konvencijom. Do danas su preduzeti prvi koraci u cilju osnivanja akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca u skladu sa zahtevima STCW Konvencije i Direktive 2006/108/EZ. Kao prve mere usvojeni su Zakon o pomorskoj plovidbi i Uredbao zvanjima, uslovima za sticanje zvanja i ovlašćenja članova posade pomorskih brodova („Službeni glasnik RS”, broj 16/14). Shodno odredbama navedene uredbepropisano je da će se akreditovana institucija osnovati kao javno priznati organizator aktivnosti u smislu Zakona o obrazovanju odraslih („Službeni glasnik RS”, broj 55/13), i koja će na osnovu odobrenja Ministarstva ostvarivati neformalno obrazovanje odraslih na osnovu programa iz ove uredbe. Obrazovanje pomoraca će obuhvatiti teorijsku nastavu i praktične obuke kojom će pomorac steći propisani nivo teorijske i praktične osposobljenosti u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuje pomorska plovidba, ove uredbe i Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenje brodske straže pomoraca, usvojene 1978. godine, sa naknadnim izmenama i dopunama. Takođe, akreditovana institucija je ovlašćenja da sprovodi ispite za sticanje ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti, kao i postupak ispita za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti pri čemu u ispitnom postupku za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti moraju da učestvuju nezavisni ispitivači određeni od strane Ministarstva. Na ovaj način uspostavljen je moderan sistem koji omogućava sticanja kompetencija i kvalifikacija za obavljanje zanimanja, posla, radne funkcije ili radne operacije u oblasti pomorskog transporta, a koji je svoju potvrdu dobio od strane Evropske agencije za pomorsku bezbednost. Konačno, Evropska komisija je u svom izveštaju o sprovođenju STCW Konvencije naglasila da će se u predstojećem periodu pratiti način implementacija odredaba navedene uredbe, rad buduće akreditovane institucije, kao i praćenje realizacije projekta podizanja kapaciteta ove institucije na nivo Pomorske akademije.

Navedeni ciljevi ostvariće se preduzimanjem sledećih mera:

* oslobađanje pomoraca od obaveze plaćanja poreza na dohodak za pomorce koji provedu u međunarodnoj plovidbi duže od 174 dana;
* prepoznavanje radnih mesta, odnosno poslova u pomorskom saobraćaju kao radnih mesta, odnosno poslova na kojima se staž osiguranja računa sa uvećanim trajanjem;
* propisivanje zapošljavanja državljana Republike Srbije u svojstvu pripravnika za sticanje pomorskih zvanja kao uslov za korišćenje podsticajnih poreskih mera za brodovlasnike, a pre svega ulaženja u sistem tzv. „poreza po tonaži broda“;
* učešće u radu nadležnih tela IMO i Međunarodne organizacije rada na kojima će se Republika Srbija zalagati za usvajanje usaglašenih visokih standarda života i rada pomoraca, a koja između ostalog obuhvataju Smernice za pravično postupanje sa pomorcima u slučajevima pomorskih nesreća i nezgoda, napuštanja broda, telesnih povreda ili smrti pomorca, kao i ujednačenoj primeni zahteva za tzv. shore leave pomoraca u lukama širom sveta;
* završetak rada na usvajanju propisa u cilju usaglašavanja sa zahtevima MLC Konvencije i direktiva 1999/63/EZ i 2009/13/EZ;
* preduzimanje svih potrebnih mera u cilju početka rada akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca, uključujući saradnju sa lokalnim samouprava u cilju pronalaženja odgovarajuće pozicije za gradnju upravne zgrade i potrebnih poligona ove institucije;
* uspostavljanje institucionalne saradnje između Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i buduće akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca kroz tzv. Radnu grupu za *STCW* silabus“ u cilju razvoja nastavnog programa, programa obuka i ispita za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti, odnosno posebnoj osposobljenosti na engleskom jeziku radi dostupnosti istih kandidatima iz drugih zemalja. Ove programe treba usaglasiti sa potrebama pomorske privrede, odnosno tržišta;
* podizanje nivoa rada akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca na nivo Pomorske akademije;
* podizanje nivoa teorijske i praktične obuke na napredan nivo (uključivanje Akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca u projekat EU o razvijanju nastavnih programa i programa obuke koji idu iznad zahteva *STCW* Konvencije – *Maritime Certificate of Excellence*);
* za potrebe obrazovanja oficira, uvođenje mogućnosti razmene kandidata između akreditovane institucije i institucija za obrazovanje i obuku pomoraca država članica EU, baziranog na *Erasmus* modelu razmene studenata;
* promocija rada na moru u saradnji sa budućom Pomorskom akademijom.

1. Razvoj ukupne pomorske poslovne infrastrukture i drugih uslova potrebnih za privlačenje brodovlasnika da deo svoje flote stave pod srpsku zastavu.

Interes za razvojem pomorskog brodarstva prepoznaje se prevashodno sa stanovišta potrebe razvoja spoljnotrgovinskog poslovanja u Republici Srbiji. U domenu spoljne trgovine, značaj posedovanja pomorske trgovačke flote pod nacionalnom zastavom ogleda se u njegovom doprinosi smanjenju deficita spoljnotrgovinskog bilansa. Kada pomorski brodovi pod srpskom zastavom vrše prevoz robe iz nacionalne spoljne trgovine, prevezenoj robi se u izvozu povećava vrednost dodatnom prevoznom uslugom, dok roba u uvozu kada je prevoze domaće pomorske kompanije nema taj dodatak, pa je stranoj zemlji za toliko smanjen izvoz. Ovakvi ekonomski efekti od korišćenja nacionalne trgovačke flote u međunarodnom pomorskom prevozu ostvaruju se ako se kod zaključivanja ugovora u izvozu zaključi CIF, a u uvozu FOB klauzula.

Takođe, kada se govori o značaju nacionalnog pomorskog brodarstva za spoljnotrgovinsku razmenu posebnu ulogu ima tzv. linijska plovidba. Ova vrsta pomorske plovidbe omogućava konstantno i ekonomski najprihvatljivije povezivanje države sa inostranstvom u razvoju njene spoljnotrgovinske razmene. Ovakva konstatacija proizilazi iz činjenice da je pomorski prevoz generalnog tereta u rukama linijskih konferencija čija je tarifna politika najčešće na štetu zemalja koje nemaju razvijeno linijsko brodarstvo. Samim tim zemlja čiji pomorski brodovi učestvuju u linijskoj plovidbi obezbeđuje zaštitu svojoj spoljnotrgovinskoj razmeni i prevozu robe po najpovoljnijim tarifnim stavovima.

S obzirom na značaj razvoja pomorskog brodarstva potrebno je uspostaviti konkurentne i predvidljive uslove za poslovanje pomorskih brodovlasničkih i menadžment kompanija, i to preduzimanjem sledećih mera:

* uspostavljanje i promovisanje stimulativne poreske politike usvajanjem Zakona o porezu po tonaži brodova - porez po tonaži pomorskog broda sastavni je deo politike fiskalnih podsticaja u većini država članica Evropske unije, a prvi put je uveden Kraljevini Holandiji i Republici Grčkoj 1957. godine. Do danas na ovaj sistem su prešle: Ujedinjeno Kraljevstvo, Savezna Republika Nemačka, Republika Francuska, Republika Italija, Kraljevina Belgija, Kraljevina Švedska, Kraljevina Danska, Republika Finska, Republika Poljska, Malta, Kipar, Kraljevina Španija, Irska, Republika Slovenija, Republika Slovačka, Republika Hrvatska, kao i Kraljevina Norveška, Australija, Republika Indija, Republika Južna Afrika, Republika Singapur i dr. Cilj ovog sistema je da pruži domaćim pomorskim kompanijama povoljniji poreski tretman i time obezbedi, u slučaju Republike Srbije, stvaranje pomorske flote pod nacionalnom zastavom. Ovaj sistem u skladu je sa čl. 107-109. Ugovora o funkcionisanja EU i Smernicama Zajednice o državnoj pomoći u oblasti pomorskog transporta.[[35]](#footnote-35) Porez po tonaži broda je poseban način plaćanja poreza prema kome je visina poreza koju plaća pomorska brodarska kompanija u direktnoj vezi sa tonažom koju upotrebljava, odnosno visina poreza ne zavisi od njihovih stvarnih prihoda ili rashoda. Obračunava se tako što se na pretpostavljenu dobit brodarske kompanije, koja se obračunava prema tonaži broda kojom ona raspolaže, primeni stopa nacionalnog poreza na dobit. Ova vrsta poreza danas predstavlja „poreski standard” i jednu od osnovnih mera stvaranja i unapređenja pomorskih flota, čiji je značaj za nacionalne privrede od velikog značaja. Bez usvajanja ove mere fiskalnog podsticaja Republika Srbija će ostati izvan međunarodnog pomorskog tržišta, odnosno bez ikakvih poreskih prihoda po osnovu poslovanja pomorskih brodarskih kompanija, uprkos konkurentnoj poreskoj stopi na dobit pravnih lica. U odnosu na način utvrđivanja poreske osnovice, odnosno oporezive dobiti predlaže se oslanjanje na rešenja iz *UK Finance Act* 2005 i *UK* *Tonnage Tax Regulations* 2000. Drugi model utvrđivanja oporezive dobiti prvi put je uveden od strane Republike Kipar u *Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Law – 2010*, a preuzele su ga npr. Republika Hrvatska i Republika Slovenija. Opredeljenje za britansko rešenje zasnovano je na činjenici da ovaj model uzima u obzir mogućnost promene stopa nacionalnog poreza na dobit, dok je u kiparskom sistemu ona ukalkulisana u iznose u padajućoj skali pa eventualna promena poreske stope zahteva promenu čitave skale;
* promovisanje usvojenih mera koje se odnose na uspostavljanje Međunarodnog upisnika brodova, kao i mogućnost privremenog upisa i ispisa po osnovu *bareboat* čartera;
* usvajanje modernog stvarnopravnog i obligacionopravnog okvira u odnosu na pomorsko brodarstvo, uređenje hipoteke i drugih založnih prava na brodu po ugledu na moderna uporednopravna rešenja, stvaranje zakonskih preduslova za razvoj modernog regulisanog tržišta kapitala, odnosno roba i usluga u ovoj oblasti, kao i motivisanje finansijskog sektora za razvoj usluga u oblasti finansiranja pomorskog i unutrašnjeg brodarstva kroz edukaciju o mogućnosti i prednostima uključivanja u ovu granu privrede – Zakonom o trgovačkom brodarstvu urediće se pojedini pravni instituti koji su od velikog značaja za razvoj brodarstva uopšte, pa i pomorskog brodarstva. Ovim zakonom na moderan način će se urediti oblast stvarnih prava na brodovima, a naročito pitanje susvojine na pomorskim brodovima, uvođenjem susvojine na karate. Karati su unapred određeni suvlasnički delovi broda (brod se po pravilu deli na 24 karata), pa se svojina na brodu stiče na bazi suvlasništva nad karatima. Uređenje susvojine na pomorskom brodu na karate značajno je jer su karati u slobodnom pravnom prometu fizički delovi broda, pa tako jedan vlasnik karata može svoj karat da proda, da ga optereti hipotekom i sl. bez potrebe da za to zatraži saglasnost od ostalih vlasnika karata. Pored toga, ovim zakonom će se urediti pitanje založnih prava, odnosno hipoteke i privilegija na brodu, oblast obezbeđenja i izvršenja na brodovima, obligacionopravni odnosi, prevoznih isprava i dr. Većina ovih pitanja je od naročitog značaja za unapređenje domaćeg zakonodavstva u skladu sa potrebama svetskih pomorskih brodovlasničkih i menadžment kompanija. U odnosu na pitanje hipoteke i privilegija, ove institute treba približiti načinu uređivanja kako danas postoji u engleskom, odnosno pravu Sjedinjenih Američkih Država, dok oblast priznavanja i izvršenja privilegija i hipoteka treba urediti u skladu sa Međunarodnom konvencijom o pomorskim privilegijama i hipotekama. U odnosu na materiju ugovora, potrebno je da se ovim zakonom izvrši nova sistematizacija ugovora u skladu sa najboljim uporednim rešenjima. U odnosu na pojedinačne ugovore, od posebnog je značaja da se *time*, *voyage* i *bareboat* čarteri urede na moderan način. U odnosu na prevozne isprave, teretnica kao hartija od vrednosti, ali i tovarni list biće uređeni u skladu sa najboljom uporednom praksom. Takođe, ovaj zakon treba da propiše uslove za licenciranje kompanija koje pružaju vozarske usluge u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, ali i privrednih društava koje obavljaju poslove pomorsko-rečne agenture.

U okviru ove mere izdvajaju se mere koje je potrebno preduzeti u cilju stvaranja zakonskih preduslova za razvoj modernog regulisanog tržišta kapitala, odnosno roba i usluga u ovoj oblasti, kao i motivisanje finansijskog sektora za razvoj usluga u oblasti finansiranja pomorskog i unutrašnjeg brodarstva kroz edukaciju o mogućnosti i prednostima uključivanja u ovu granu privrede. Akcije ili druge hartije od vrednosti ekvivalentne akcijama pomorskih brodovlasničkih kompanija od posebnog su značaja za razvoj efektnih berzi s obzirom na veliku vrednost kapitala brodovlasničkih kompanija, odnosno brodova u njihovom vlasništvu. S druge strane, regulisano tržište kapitala sastavni je deo ukupnog finansijskog, privrednog i pravnog okvira u kome danas rade brodovlasničke i pomorske menadžment kompanije. S obzirom na stepen transparentnosti i uređenosti poslovanja koje se postiže pojavljivanjem na listingu berze, institucionalni i privatni investitori u oblasti pomorske privrede u obzir uzimaju stepen razvijenosti organizovanog tržišta kapitala jedne države pre donošenja bilo kakve investicione strategije. Takođe, banke koje imaju veliki značaj u finansiranju raznih aspekata pomorske delatnosti, često traže uključivanje kompanije na listing berze kao preduslov za odobravanje traženih finansijskih sredstava. Konačno, mogućnost da se prodaju, odnosno da se trguje karatima, odnosno suvlasničkim delovima na brodu, preko berze pruža mogućnost investitorima da promene strukturu vlasništva bez kompletne prodaje vlasničkog paketa. Imajući u vidu prethodno navedeno, istovremeno sa preduzimanjem mera u cilju ostvarivanja opšteg strateškog cilja u oblasti pomorske privrede, potrebno je razmotriti mogućnost da se pravila o listingu Beogradske berze a.d. prilagode nekim specifičnim pravilima i potrebama ove grane privrede. Za razliku od pojedinih država koje nisu članice EU, a koje su usvojile nešto fleksibilnija nacionalna pravila o uslovima, načinu i postupku uključenja hartija od vrednosti na listing regulisanog tržišta, Republika Srbija, kao država koja se nalazi u postupku pridruživanja EU, treba da se pridržava osnovnih pravila utvrđenih propisima EU kojima se uređuju zahtevi u odnosu na uvrštavanje hartija od vrednosti u službeni listing berze, odnosno zahtevi za prospekt koji je potrebno da se objavi prilikom javne ponude hartija od vrednosti ili prilikom uvrštavanja u trgovanje (tzv. *EU Prospectus Directive* - Direktiva 2001/34/EZ i Direktiva 2003/71/EZ, sa izmenama i dopunama). S druge strane, trebalo bi razmotriti mogućnost da u okviru postupka uključenja hartija od vrednosti na listing koji je propisan Pravilnikom o listingu Beogradske berze a.d. (odobren rešenjem Komisije za hartije od vrednosti 04/2 br. 3163-1/12), vrstu i sadržinu dokumenata koji se podnose uz zahtev za listing prilagodi specifičnostima ove grane privrede. Na ovaj način Beogradska berza a.d. bi doprinela podizanju nivoa prepoznatljivosti Republike Srbije kao države sa dobrim poslovnim okruženjem za kompanije, odnosno privatne i institucionalne investitore iz ove oblasti. Pored Beogradske berze a.d. kao efektne berze, Produktna berza a.d. u Novom Sadu jedina je institucija koja se u Republici Srbiji bavi trgovinom robno-materijalnim dobrima u organizovanoj berzanskoj trgovini. Imajući u vidu da su teretnice kao hartije od vrednosti koje prate robu, ali i slobodan brodski prostor kao vrsta usluge, u svetu predmet trgovanja na regulisanom tržištu, Produktna berza a.d. Novi Sad može da predstavlja mesto snažnog razvoja trgovačkih odnosa u unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi, na kome bi se trgovalo teretnicama kao robnim ispravama, odnosno hartijama od vrednosti. S tim u vezi, u predstojećem periodu treba razmotriti potrebne mere koje će omogućiti da se, pored trgovanja na spot tržištu gde se isporuka i plaćanje vrši u roku od pet dana a koje danas dominira na Produktnoj berzi a.d. Novi sad, razvije i trgovina robnim derivatima (terminsko tržište), kao i robnim zapisima. Takođe, ponuda brodskog prostora u oblasti unutrašnje plovidbe u Republici Srbiji, kao i količina robe kojom se trguje na Produktnoj berzi a.d. Novi Sad, a koja se prevozi brodovima unutrašnje plovidbe, nameće potrebu da se razmotri mogućnost organizovanja posebne sekcije pri Produktnoj berzi a.d. Novi Sad u okviru koje bi se organizovano trgovalo slobodnim brodskim prostorom po ugledu na londonsku *Baltik* berzu. Konačno, za budući razvoj terminskog poslovanja na domaćem regulisanom tržištu značaj mogu da imaju i domaća brodogradilišta koja bi u cilju razvoja svog poslovanja u budućnosti mogla da koriste fjučers ili forvard poslove u nabavci materijala za gradnju brodova (čelik i sl).

Za razvoj pomorskog ali i rečnog brodarstva od posebnog je značaj razvijenost industrije osiguranja. Međunarodna trgovina i transport robe danas nije moguća bez transportnog osiguranja s obzirom na izloženost rizicima brodova i robe za vreme prevoza. Značaj transportnog osiguranja naročito dolazi do izražaja ako se ima u vidu ogromna vrednost pojedinih brodova i pošiljaka koje se prevoze morem ili unutrašnjim vodnim putevima. Polisa transportnog osiguranja danas je sastavni deo dokumentarne prodaje robe. U spoljnoj trgovini kupci robe često koriste bankarski ili drugi kredit. Kako roba tokom prevoza ponekada i nekoliko puta promeni vlasnika, ali i usled mogućnosti da se roba tokom prevoza ošteti, institut transportnog osiguranja ima odlučujuću važnost za mogućnost zaključivanja ovakvih bankarskih radnji. S tim u vezi, prilikom rada na Zakonu o trgovačkom brodarstvu posebnu pažnju treba posvetiti uređenju ugovora o plovidbenom osiguranju pri čemu treba razmotriti mogućnost i potrebu da se u cilju olakšanja prenosa prava potraživanja na naknadu eventualne štete, pomorskoj izvoznoj polisi po naredbi pored svojstva dokazne isprave, isprave o dugu osiguravača, legitimacionog papira i instrumenta prenosa prava iz osiguranja, prizna i svojstvo hartije od vrednosti. Takođe, s obzirom da je Republika Srbija ratifikovala Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine, sa Protokolom iz 1996. godine (*LLMC* Konvencija), Atinsku konvenciju o prevozu putnika i prtljaga morem, sa Protokolom iz 2002. godine, Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem naftom, sa Protokolom iz 1992. godine (*CLC* Konvencija), kao i Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem pogonskom naftom (*BUNKERS* Konvencija), potrebno je u saradnji sa Ministarstvom finansija razmotriti dopunu Uredbe o određivanju imovine i lica koja se mogu osigurati kod stranog društva za osiguranje, iz koje je nepotrebno brisana mogućnost da domaća fizička i pravna lica kod stranog društva za osiguranje osiguraju prekomorske brodove od odgovornosti vozara za štete učinjene trećim licima i njihovoj imovini. Ovo je potrebno imajući u vidu značajne iznose šteta koje mogu nastati usled pomorskog prevoza, kao i da je sistem osiguranja od odgovornosti u pomorskom transportu drugačije uređen od nacionalnog sistema. U okviru ovog sistema, odlučujuću ulogu imaju najveće svetske osiguravajuće kuće i *P&I* klubovi koji izdaju tzv. *Blue Cards* koje nacionalne administracije priznaju i izdaju odgovarajuće svedočanstvo o osiguranju.

6.4. SWOT analiza

|  |  |
| --- | --- |
| **Prednosti** | **Slabosti** |
| 1) Značajan broj državljana Republike Srbije koji rade kao pomorci  2) Sve veći procenat učešća izvoza robe pogodne za prevoz morem u ukupnom obimu spoljnotrgovinskog poslovanja  3) Uspostavljanje zakonodavnog i ekonomskog okvira bez nasleđenih problema, orijentisanog ka podsticaju razvoja svih vidova pomorske privrede  4) Ostvarena saradnja sa jednom od najznačajnijih kompanija iz oblasti obuke pomoraca na projektu uspostavljanja akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca  4) Prepoznatljivost Beograda kao važnog grada Zapadnog Balkana sa stanovišta spoljnotrgovinskog poslovanja  5) Izgrađena prepoznatljivost administracije Republike Srbije kao proaktivno postavljenje i usmerene na rešavanje problema | 1) Neprepoznavanje pomorske privrede u domaćoj javnosti kao razvojne mogućnosti Republike Srbije zbog pogrešnog stava da zemlja bez morske obale ne treba da se bavi pomorstvom  2) Duži vremenski period potreban za potpuno usklađivanje sa svim međunarodnim IMO&ILO propisima  3) Slabi administrativni kapaciteti |
| **Mogućnosti** | **Prepreke** |
| 1) Započet postupak za članstvo EU kao jednog od najvećih tržišnih „igrača” u pomorskoj privredi članstvo  2) Povećanje izvoznog potencijala  3)Uspostavljanje akreditovane institucije za obrazovanje i obuku pomoraca | 1) Pogoršavanje svetskih i regionalnih ekonomskih uslova |

# 7. ZAVRŠNA RAZMATRANJA

## 7.1. Instrumenti i mere za realizaciju ciljeva i prioriteta utvrđenih Strategijom

Odgovornost i posvećenost svih nadležnih ministarstava, kao i drugih državnih organa i organizacija je od presudnog značaja za sprovođenje ove strategije, te sva ministarstva, a naročito Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture treba da promoviše mere potrebne za realizaciju ove strategije i utvrdi mehanizme za njenu primenu, naknadno praćenje, ocenjivanje i razmatranje.

U cilju efikasnog sprovođenja ove strategije, Vlada će doneti do 31. marta 2015. godine Akcioni plan za realizaciju, praćenje i unapređivanje ove strategije (u daljem tekstu: Akcioni plan). Akcionim planom će se za svaku pojedinačnu stratešku meru utvrditi odgovarajuće aktivnosti u cilju sprovođenja, njihovi nosioci i učesnici u sprovođenju, kao i način sprovođenja, te izvore finansiranja. Akcionim planom utvrdiće se obaveze državnih organa i organizacija koji u skladu sa zakonom utvrđenim ovlašćenjima imaju nadležnosti u oblasti vodnog saobraćaja, kao i organa i institucija čije nadležnosti mogu da imaju uticaj na razvoj ove grane saobraćaja. Takođe, Akcionim planom utvrdiće se dinamika za sprovođenje mera, kao i način upravljanja rizicima u postupku postizanja posebnih i strateških ciljeva Strategije.

Ministarstvo je nadležno za sprovođenje mera i postizanje ciljeva utvrđenih Strategijom, kao i aktivnosti koje će se utvrditi Akcionim planom. Ovo ministarstvo će periodično svake druge godine izveštavati Vladu o sprovođenju Strategije i Akcionog plana. Osnovu za praćenje sprovođenja strateških ciljeva čine pokazatelji rezultata utvrđeni za svaki pojedini cilj Strategije.

S tim u vezi, nakon usvajanja Strategije, preduzeće se sledeće aktivnosti:

* formiranje međusektorskog organa koji će nadgledati sprovođenje, praćenje, vrednovanje i ažuriranje ove strategije - Odbor za realizaciju, praćenje i unapređivanje Strategije (u daljem tekstu: Odbor). Odborom će predsedavati ministar građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture. Odbor će se sastajati najmanje svaka tri meseca, dok će članovi Odbora biti zaduženi za kontinuirano praćenje sprovođenja aktivnosti iz Akcionog plana u nadležnosti pojedinog organa državne uprave, koordinaciju aktivnosti između pojedinih organa državne uprave, odnosno uklanjanje uočenih smetnji u sprovođenju Akcionog plana. Članovi Odbora biće zaduženi za izradu izveštaja o sprovođenju aktivnosti Akcionog plana i učestvovaće u vrednovanju Strategije;
* utvrđivanje kvantitativnih pokazatelja za praćenje realizacije ove strategije u skladu sa utvrđenim ciljevima;
* utvrđivanje vodeće institucije i/ili pojedince u okviru ključnih institucija koji će koordinirati praćenje, evaluiranje i unapređivanje ove strategije;
* sprovođenje godišnjeg vrednovanja i unapređenja svih delova ove strategije u saradnji sa organima i organizacijama na koju se Strategija odnosi.

## 7.2. Finansijska sredstva i podsticaji za realizaciju Strategije

Strategija utvrđuje niz mera iz delokruga Ministarstva i drugih budžetskih korisnika koji će se sa rashodne strane planirati i izvršavati s postojećih razdela budžeta, te drugih izvora finansiranja sa posebnim naglaskom na korišćenje fondova EU i sopstvenih prihoda pojedinih institucija sa javnim ovlašćenjima, a prevashodno Agencije za upravljanje lukama. Precizniji podaci o finansijskom efektu strateških mera prepoznatih ovom strategijom ne mogu se utvrditi s obzirom da su Strategijom definisane okvirne strateške mere, dok će se fiskalni efekat utvrditi Akcionim planom. Buduća sredstva koja će biti potrebna za sprovođenje strateških mera prepoznatih u Akcionom planu planiraće se u okviru limita utvrđenih Fiskalnom strategijom, na razdelu državnih organa i organizacija koje su nosioci mera iz Akcionog plana.

Strategija pojedinim merama predviđa povećanje budžetskih prihoda kao posledica, na primer, uvođenja lučkih koncesija u pravni sistem te sticanje prihoda po tom osnovu. Takođe, uvođenjem poreskih podsticaja u oblasti pomorske privrede mogu se očekivati i određeni budžetski prihodi po tom osnovu.

S tim u vezi, nakon usvajanja Strategije preduzeće se sledeće aktivnosti:

* izrada strateškog finansijskog plana za finansiranje sprovođenja ove strategije kojim se utvrđuje niz različitih izvora finansiranja. Ovaj finansijski plan treba da uključuje višegodišnji budžet koji obuhvata:

- predviđene troškove za prioritetne strateške mere za sprovođenje Strategije i Akcionog plana;

- iznos sredstava koji se može očekivati iz budžeta Republike Srbije za realizaciju strategije;

- utvrđivanje dodatnih mogućnosti za prikupljanje sredstava sa posebnim naglaskom na korišćenje fondova EU i sopstvenih prihoda pojedinih institucija sa javnim ovlašćenjima, a prevashodno Agencije za upravljanje lukama;

* uključivanje projekcije troškova i prihoda koji proističu iz realizacije ove strategije u budžete nadležnih institucija;
* utvrđivanje u okviru Akcionog plana mogućnosti investicionih ulaganja u lučku infrastrukturu i finansijske mogućnosti države, te u skladu sa tim utvrđivanje potrebe za investiranjem u projekte koji imaju prioritet i koji pokazuju bolje ekonomske rezultate iz cost-benefit analize.

## 7.3. Promocija i informisanje o vodnom saobraćaju

Prednost unutrašnjeg vodnog saobraćaja kao znatno ekonomičnijeg vida od ostalih vidova saobraćaja za određene vrste robe koje se prevoze u velikim količinama i za koje nije prvenstveno važna brzina prevoza je prepoznata i u Republici Srbiji.

Prednost ovog vida saobraćaja u odnosu na druge vidove u smislu zaštite životne sredine nije dovoljno prepoznata u Republici Srbiji. Sprečavanje zagađenja vazduha i vode, uzrokovanog intenzivnim saobraćajem je u fokusu cele Evrope, kao i podunavskog regiona. Negativni efekat po okolinu posebno u smislu zagađenja vazduha je mnogo manji ako se za prevoz određenih roba koriste plovila umesto drumskih vozila. Podizanje ekološke svesti o potrebi prelaska tereta sa puteva na železnicu i vodne puteve, tamo gde god je to moguće, u cilju zaštite životne sredine, jeste dug proces koji podrazumeva uporno informisanje o prednostima unutrašnjeg vodnog saobraćaja u Republici Srbiji. Strategija je u funkciji promocije vodnog saobraćaja kao isplativog i ekološki prihvatljivog vida saobraćaja.

Istovremeno, može se zaključiti da u široj populaciji nije dovoljno prepoznata činjenica da se uz relativno mala ulaganja u infrastrukturu vodnih puteva i njihovim povezivanjem sa nacionalnom mrežom drumskog i železničkog saobraćaja u ključnim trimodalnim tačkama, mnogostruko poboljšava strateški položaj Republike Srbije. Uspostavljanjem nove mreže evropskih koridora, vodni put Dunava u Republici Srbiji, u dužini od 588 km, zajedno sa svojim plovnim pritokama i potencijalom luka i pristaništa, dobija na značaju u sklopu ukupne evropske saobraćajne politike u periodu 2014-2020. godine. Novom evropskom politikom otvaraju se značajne mogućnosti za bolje pozicioniranje i razvoj vodnog saobraćaja u Republici Srbiji koji se predviđa ovom strategijom za period od 2015 do 2025. godine.

Potencijali bogatog kulturnog nasleđa na obalama naših reka nisu u dovoljnoj meri prepoznati prilikom planiranja putničkog saobraćaja i rekreativnog turizma na plovnim putevima Republike Srbije.

U tom smislu, može se zaključiti da još uvek nedostaje puno informisanje o prednostima i značaju ovog najstarijeg vida saobraćaja u Evropi i kulturno-istorijskim vrednostima kroz predele kojima se odvija plovidba u Republici Srbiji. Bolja vidljivost vodnog saobraćaja i povećanje svesti o njegovom značaju može se postići već od 2015. godine:

* povezivanjem informacija o vodnom saobraćaju sa informacijama o delatnostima ostalih vidova saobraćaja, odnosno sa akcentom na multimodalni saobraćaj, logističke i informatičke usluge u transportu;
* informisanjem o vodnom saobraćaju kao vidu saobraćaja koji nije konkurencija ni drumskom ni železničkom, već je optimalna dopuna ukupne saobraćajne mreže Republike Srbije u skladu sa novom evropskom politikom;
* informisanjem o lukama kao idealnim tačkama spajanja tri vida saobraćaja;
* identifikacijom vrste roba, njenih pojavnih oblika, mesta nastanka i završetka robnih tokova i primenjenih vidova saobraćaja, pravcima kretanja i rastojanjima;
* analizom logističke infrastrukture u gravitacionim područjima;
* koordiniranim i usaglašenim učešćem predstavnika nadležnih državnih institucija, privrede, naučne i obrazovne javnosti, na nacionalnim i međunarodnim skupovima koje se bave temom vodnog i multimodalnog saobraćaja;
* usklađenim i dobro organizovanim aktivnostima i povezivanjem sa odgovarajućim institucijama i stručnjacima koji se bave zaštitom kulturnog nasleđa, što bi doprinelo da kulturna dobra Republike Srbije budu u narednim godinama značajnije prepoznata duž plovnih puteva;
* promocijom redovnih aktivnosti nacionalnih klastera – dobar primer organizovanja je novoosnovani Srpski vodni klaster i nešto stariji Klaster transporta i logistike AP Vojvodine; od novoosnovanog Srpskog vodnog klastera očekuju se aktivnosti na kreiranju i realizaciji projekata od interesa za razvoj vodnog saobraćaja i na jačanju konkurentnosti preduzeća u oblasti vodnog saobraćaja i logistike;
* javnim predstavljanjem i publikovanjem strateških dokumenata i propisa u oblasti vodnog saobraćaja;
* organizovanjem radnih grupa, stručnih saveta i debata po različitim pitanjima u oblasti vodnog saobraćaja, zajedno sa predstavnicima privrede, ekološkim organizacijama i nevladinim sektorom, kao i javnosti u oblasti nauke i kulture;
* podrškom i promocijom svih EU projekata koji se odnose na vodni i multimodalni saobraćaj u Republici Srbiji i regionu;
* aktivnim učešćem u radu Dunavske i Savske komisije u okviru kojih se sastaju stručnjaci po pojedinim oblastima važnim za razvoj rečnog saobraćaja sa ciljem usaglašavanja zajedničkih interesa podunavskih, odnosno posavskih zemalja i upućivanje zajedničkih stavova ka Evropskoj komisiji;
* promocijom savremenih planova i programa obrazovanja, prekvalifikacije, dokvalifikacije i usavršavanja u vodnom saobraćaju;
* korišćenjem mogućnosti e-learning u oblasti obrazovanja;
* podrškom organizovanju plovidbe školskim, studentskim, edukativnim, ekološkim i eksperimentalnim plovilima;
* podrškom turističkim aktivnostima i razvoju mreže putničkih pristaništa – dobar primer je krstarenje Dunavom kao važan segment srpske turističke ponude Republike Srbije;
* podrškom planova lokalnih samouprava u razvoju nautičkog turizma, izgradnji pristana, malih marina i marina;
* podrškom inicijativama dečijih i omladinskih kampova na temu vodnog saobraćaja kao ekološki održivog vida transporta;
* aktivnim učešćem u već tradicionalnim manifestacija poput: „Dani Dunava” i „Dani Save”.

8. PRILOZI

Sastavni deo ove strategije su prilozi:

Prilog 1a - Međunarodni pravni okvir unutrašnje plovidbe;

Prilog 1b - Međunarodni pravni okvir pomorske plovidbe;

Prilog 1v - Relevantni propisi Evropske unije u oblasti vodnog saobraćaja;

Prilog 1g -Postojeći i planirani zakonodavni okvir Republike Srbije u oblasti vodnog saobraćaja

Prilog 2 - Potencijali povećanja prometa u vodnom saobraćaju Republike Srbije i prognoza prometa do 2025. godine;

Prilog 3 - Raspoloživa flota prema broju plovila i tonama nosivosti, godine starosti flote i glavnih pogonskih motora, kao i prognoza registrovane nosivosti teretnih plovila za period 2015-2025. godine;

Prilog 4 - Analiza prometa u lukama i pristaništima, prognoza putničkog turističkog saobraćaja u periodu 2015-2025. godine.

9. ZAVRŠNI DEO

Ovu strategiju objaviti u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

Broj:

U Beogradu,

V L A D A

PREDSEDNIK

Aleksandar Vučić

1. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Rarliament and of the Souncil of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU [↑](#footnote-ref-1)
2. Karta osnovne transevropske saobraćajne mreže (TEN-T) se može videti na: <http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm> [↑](#footnote-ref-2)
3. Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010

   [↑](#footnote-ref-3)
4. **Communication from the Commission on a European Ports Policy [COM(2007)616]** [↑](#footnote-ref-4)
5. Communication from the Commission - Ports: an engine for growth - [COM(2013)295 final] [↑](#footnote-ref-5)
6. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework on market access to port services and financial transparency of ports-COM (2013)296 [↑](#footnote-ref-6)
7. European Federation of Inland Ports Position on State Aid in the Inland Ports Sector [↑](#footnote-ref-7)
8. Directive 2008/68/EC of the European Parlament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods [↑](#footnote-ref-8)
9. Directive 2008/98/EC of the European Rarliament and of the Souncil of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives [↑](#footnote-ref-9)
10. Council Directive 99/31/EC of 26 April 1999 on the landfill of waste (Landfill Directive)  [↑](#footnote-ref-10)
11. Directive 2000/76/EC of the European Rarliament and of the Souncil of 4 December 2000 on the incineration of waste [↑](#footnote-ref-11)
12. Directive 2006/66/EC of the European Parliament and of the Council of 6 September 2006 on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC [↑](#footnote-ref-12)
13. Ukazuje se da cene variraju i zavise pre svega od broja poručenih plovila u brodogradilištu, kao i od perioda kada se poručuje lim za gradnju. Cene poručenog lima bi bile manje ukoliko bi se limovi ugovorili u „Železari Smederevo” a.d, a ukupna investicija manja ukoliko bi projekte radili domaći stručnjaci u domaćim brodogradilištima. Veći deo opreme i tehnologije bi ipak morao biti naručen iz inostranstva. [↑](#footnote-ref-13)
14. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine. [↑](#footnote-ref-14)
15. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine. [↑](#footnote-ref-15)
16. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine [↑](#footnote-ref-16)
17. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine [↑](#footnote-ref-17)
18. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine. [↑](#footnote-ref-18)
19. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine. [↑](#footnote-ref-19)
20. Prema podacima iz Generalnog plana i Studije izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u Srbiji iz 2006. godine. [↑](#footnote-ref-20)
21. Directive 2013/53/EU of the European Parlament and of the Council of 20th November 2013 on recreational craft and personal watercraft and repealing Directive 94/25/EC [↑](#footnote-ref-21)
22. Dokument UNECE Inland Transport Committee-ECE/TRANS/SC.3/165. „Guidelines and recommendation for river information services” je dostupan na:

    <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-165e.pdf>). [↑](#footnote-ref-22)
23. *Maritime Transport Strategy, 2015* [↑](#footnote-ref-23)
24. *Action plan for an integrated maritime policy* [↑](#footnote-ref-24)
25. *Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004* [↑](#footnote-ref-25)
26. *Communication and action plan with a view to establishing a European maritime transport space without barriers* [↑](#footnote-ref-26)
27. *Communication from the Commission – Blue Belt,* *a Single Transport Area for shipping* [↑](#footnote-ref-27)
28. *Maritime Transport Strategy, 2015* [↑](#footnote-ref-28)
29. *Action plan for an integrated maritime policy* [↑](#footnote-ref-29)
30. *International Convention for the Safety of Life at Sea* [↑](#footnote-ref-30)
31. *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* [↑](#footnote-ref-31)
32. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* [↑](#footnote-ref-32)
33. *Maritime Labour Convention*, 2006 [↑](#footnote-ref-33)
34. Regulation (EC) No 2099/2002 establishing a Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the Regulations on maritime safety and the prevention of pollution from ships, as amended by the Commission Regulation (EC) No 415/2004 amending Regulation (EC) No 2099/2002 establishing a Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the regulations on maritime safety and the prevention of pollution from ships [↑](#footnote-ref-34)
35. Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004 [↑](#footnote-ref-35)