

На основу члана 8. ст. 2. и 3. Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС”, бр. 73/10 и 121/12) и члана 45. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14),

Влада доноси

СТРАТЕГИЈУ

развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године

"Службени гласник РС", број 3 од 14. јануара 2014.

1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА

1.1. Нова инфраструктурна политика Европске уније у области саобраћаја

Нова инфраструктурна политика Европске уније (у даљем тексту: ЕУ) дефинисана је Уредбом 1315/2013 Европског парламента и Савета о смерницама за развој транс-европске саобраћајне мреже¹, која је објављена у децембру 2013. године. Овом уредбом извршена је темељна реформа инфраструктурне политике од 80-тих година прошлог века. Европска комисија је објавила нове карте на којима је приказано девет главних коридора који ће бити окосница за саобраћај унутар европског јединственог тржишта. Њима ће се битно изменити везе између истока и запада Европе. У складу са тим циљем ће се утростручити финансијска средства ЕУ за саобраћајну инфраструктуру у периоду 2014–2020. године и износиће 26 милијарди евра у оквиру инструмента за повезивање Европе. Опредељена финансијска средства из ЕУ усмеравају се на учвршћивање јаке заједничке европске саобраћајне мреже у складу са новом политиком.

Новом инфраструктурном политиком ЕУ, ако се посматра у целини, постојећа расцепкана мрежа европских друмских саобраћајница, железница, река и канала, ваздушних, морских и речних лука биће претворена у јединствену Транс-европску транспортну мрежу (у даљем тексту: TEN-T мрежа) ради подстицаја раста и конкурентности привреде у ЕУ.

Новом политиком се први пут утврђује основна саобраћајна мрежа утемељена на девет коридора: два коридора север–југ, три коридора исток–запад и четири дијагонална коридора. Оваквом мрежом уклониће се „уска грла” која данас постоје у оквиру саобраћајне мреже ЕУ, унапредити инфраструктура и поједноставити прекогранични промет путника и роба у целој ЕУ. Побољшаће се везе између различитих видова превоза и придонети остварењу циљева ЕУ у погледу климатских промена. Основну мрежу треба довршити до 2030. године, а финансирање ће зависити од доступности средстава у оквиру вишегодишњег финансијског оквира 2014–2020. године.

Сваки коридор укључује три вида саобраћаја, односно превоза робе и путника, три државе чланице и два прекогранична сектора. „Платформа коридора” је управљачка структура којом се осмишљавају и спроводе планови развоја коридора. Креирана од стране релевантних корисника и држава чланица заједно, она ће имплементирати дефинисане радне планове дуж коридора који су у различитим земљама на различитим степенима развоја. Европски координатори руководе платформама за кључне коридоре у основној мрежи коридора.²

Развој коридора кроз генералне смернице подразумева: анализу коридора и израду планова, на основу организованих форума заинтересованих страна који би се усвајали од стране сваке државе (пре свега чланице) и на крају саму имплементацију.

Нову саобраћајну мрежу подупираће свеобухватна мрежа која ће се укључивати у основну мрежу на регионалном и националном нивоу. Тиме ће се осигурати доступност свих регија и потпуна покривеност ЕУ. Циљ је да поступно до 2050. године, већина грађана и предузећа од те свеобухватне мреже не буде удаљена више од 30 минута.

Укупно предвиђени износ од 26 милијарди евра из вишегодишњег финансијског оквира употребиће се као почетни финансијски капитал за подстицање даљег улагања држава чланица како би довршиле прекограничне мреже које се другачије можда не би изградиле. Уредбом Европског парламента и Савета о успостављању инструмента за повезивање Европе³ 1316/2013 прописано је да ће најмање 11,3 милијарде евра бити ограничено на државе чланице ЕУ које користе кохезиони фонд.

За период 2014–2020. године, планирано је да се од предвиђене почетне суме од 26 милијарди евра, 80–85% искористи за подршку пројектима дуж девет дефинисаних коридора основне мреже, као и за тзв. „хоризонталне“ пројекте, пре свега оријентисане на унапређење информационе технологије (у даљем тексту: ИТ) у управљању саобраћајем. Пројекти који се односе на унапређење модерних система контроле и стандарда безбедности у саобраћају који морају бити прихваћени дуж саобраћајне мреже, сматрају се заједничким и приоритетним.

Искуство у прошлим годинама показује да се на сваких милион евра потрошених средстава на пројекте на саобраћајној мрежи на европском нивоу, генерише пет милиона евра средстава од влада држава чланица и 20 милиона евра од приватног сектора.

Саобраћајна инфраструктура захтева велика улагања и она ће највише доћи из самих држава чланица, али је европска улога значајна у постављању услова за инвестирање и у координацији за уклањање тешких „уских грла“ или недостајућих веза у стварању реално потребне европске саобраћајне мреже.

Кофинансирање подразумева пројектовање у складу са прописима ЕУ у области заштите животне средине, с обзиром да је ТЕН-Т мрежа део саобраћајне политике која има за циљ смањење 60% емисије штетних гасова, проузроковане саобраћајем до 2050. године („*Transport 2050*“ *White Paper 2011*).

Део средстава може бити одређен на *ad hoc* пројекте, укључујући пројекте на свеобухватној мрежи који су на регионалном или националном нивоу. Европска комисија објављиваће редовне јавне позиве како би се остварило што бољи увид у то да ли су у питању најбољи пројекти и са највишим приоритетом за финансирање од стране ЕУ.

Нова основна мрежа у ЕУ обухвата:

- 94 главне европске луке повезане железницом и друмом;
- 38 кључних ваздушних лука повезаних железницом са великим градовима;
- 15000 km железничке пруге модернизоване за велике брзине;
- 35 прекограничних пројеката за уклањање „уских грла“.

Успостављање овакве саобраћајне мреже ће бити привредна покретачка снага јединственог тржишта којом ће се омогућити слободан проток робе и људи у целој ЕУ. Нова инфраструктурна политика ЕУ промовисана је због чињенице да је саобраћај основа за ефикасну европску привреду и да се очекује раст превоза робе од 80% и раст превоза путника више од 50% до 2050. године. Подручја Европе без добрих саобраћајних веза не могу да просперирају, а тренутна мрежа има инфраструктурне баријере и „уска грла“.

Рајна–Дунав коридор (*Rhine-Danube Corridor*) је један од девет европских коридора ТЕН-Т мреже, а који пролази кроз Републику Србију. Дефинисан је као водни пут Рајне, преко Мајне и Дунава који укључује централне регионе око Стразбура и Франкфурта преко јужне Немачке до Беча, Братиславе, Будимпеште и на крају до Црног мора, са кључним крацима од Минхена до Прага, Кошица и украјинске границе.

У досадашњој европској политици Дунав је био приоритетан коридор сам за себе, али лимитиран као водни пут. Сада, коридор Рајна–Дунав чини јединствен систем водних путева, а повезује важне железничке и друмске саобраћајнице централне и југоисточне Европе са индустријским центрима Немачке и Француске. Оваквим приступом биће могуће повезати и интегрисати саобраћајну инфраструктуру, укључујући и луке, отклонити техничке и административне баријере у мултимодалном транспорту и обезбедити несметан проток информација у пловидби.

У том смислу, саобраћајна мрежа коју чини водни пут Дунава у дужини од 588 km са свим својим притокама, заједно са друмским и железничким коридорима, Република Србија добија посебно на значају у склопу укупне европске саобраћајне политике у периоду 2014–2020. године. Новом европском политиком отварају се значајне могућности за боље позиционирање и развој водног саобраћаја у Републици Србији који се предвиђа овом стратегијом, за период 2015–2025. године.

¹ Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU

² Карта основне трансевропске саобраћајне мреже (TEN-T) се може видети на: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

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

1.2. Стратегија Европске уније за Дунавски регион – приоритетна област 1а – „Унапређивање мобилности и мултимодалности: унутрашњи водни путеви”

Циљеви у приоритетној области 1а Стратегије Европске уније за Дунавски регион – 5 „Унапређивање мобилности и мултимодалности: унутрашњи водни путеви” (у даљем тексту: Дунавска стратегија), су повећање теретног саобраћаја на рекама за 20% до 2020. године у односу на 2010. годину, уклањање препрека пловидби узимајући у обзир специфичне карактеристике сваког сектора Дунава и његових пловних притока, као и успостављање ефикасног управљања инфраструктуром унутрашњих водних путева.

Узимајући у обзир Европску стратегију 2020 за паметан, одржив и свеобухватан развој, затим Дунавску стратегију, Белу књигу 2011 „Смернице за јединствену европску саобраћајну област”, а имајући у виду Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву (у даљем тексту: Београдска конвенција) и Европски споразум о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (у даљем тексту: АГН), у оквиру приоритетне области 1а Дунавске стратегије, министри саобраћаја осам подунавских држава чланица ЕУ потписали су у јуну 2012. године у Великом Војводству Луксембургу „Декларацију о ефикасном одржавању инфраструктуре на Дунаву и његовим пловним притокама” (у даљем тексту: Луксембуршка декларација). Министри саобраћаја су се обавезали да ће се састајати једном годишње да би пратили договор из Луксембуршке декларације. Луксембуршка декларација је документ настао због међусобне зависности стратешких области као што су саобраћај, животна средина и одрживи развој дунавског региона, односно због све већег значаја унутрашњег водног саобраћаја за развој укупне европске привреде, посебно Дунава и његових пловних притока као дела транспортне TEN-T мреже. Документ препознаје изазове унутрашњег водног саобраћаја у периодима ниских водостаја и узима у обзир додатне ризике услед климатских промена.

Луксембуршком декларацијом потврђена је потреба за хитном акцијом у области одржавања пловних путева јер је добро одржаван пловни пут предуслов за безбедан и исплатив унутрашњи саобраћај, посебно у сушним периодима. Документом су се државе потписнице обавезале на редовно одржавање пловних путева на Дунаву и пловним притокама, обезбеђујући довољна финансијска средства и примењујући одрживе и ефикасне методе хидротехничких радова. Оне су се обавезале на ангажовање одговарајуће опреме и стручног кадра за редован надзор пловних путева, примену ефикасних метода багеровања како би се обезбедила несметана пловидба и обележавали пловни путеви у складу са заједничким правилима.

Заједничким документом је посебно истакнута важност националних и прекограничних процедура за координацију како би се ефикасно реаговало у ванредним околностима, односно периодима ниског водостаја, леда или поплава, а у циљу успостављања најбољих услова за несметану пловидбу. Луксембуршком декларацијом посебно је истакнута важност сталног и благовременог информисања о стању пловног пута, посебно података о ширини и дубини пловног пута у критичним секторима, преко националних управа, а посебно преко надлежних оператера Речних информационих сервиса (у даљем тексту: RIS).

Имплементација свих активности предвиђених Луксембуршком декларацијом путем механизма заједничког праћења и извештавања у оквиру приоритетне области 1а Дунавске стратегије укључује координацију рада са Дунавском комисијом у Будимпешти. Земље потписнице праве годишње извештаје и достављају их координаторима приоритетне области који праве консолидован извештај и подносе га Европској комисији, транспортне TEN-T мреже координатору задуженом за Рајна–Дунав коридор.

Група за праћење и координацију (*Steering Group*) приоритетне области 1а Дунавске стратегије задужена је за праћење имплементације Луксембуршке декларације, а партнерске владе потписнице дужне су да предузимају мере на националном нивоу. Група за праћење и координацију, узимајући у обзир наведене циљеве у приоритетној области 1а, чињеницу да пошиљаоци, лучки оператери, пружаоци логистичких услуга и други корисници унутрашњег водног саобраћаја стално захтевају побољшање услова пловидбе и елиминисање постојећих, углавном финансијских, техничких и административних препрека, одлучила је да током 2014. године сачини Мастер план за одржавање пловних путева за Дунавски регион. Тим планом предлажу се краткорочне

мере и истичу се национални пројекти како би се обезбедила несметана пловидба у складу са постојећим међународним правним оквиром и циљевима приоритетне области 1а Дунавске стратегије.

У циљу бољег сагледавања позиције Републике Србије, треба истаћи да је „Генерални план и студија изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Републици Србији“ (у даљем тексту: Генерални план), финансиран од стране ЕУ и завршен 2006. године. Многи приоритетни пројекти су врло брзо након израде Генералног плана уговорени и до сада спроведени. Анализа ефеката опција за реализацију дефинисаних циљева Стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године (у даљем тексту: Стратегија) је извршена на основу „Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији“ из 2006. године, у коме су анализирана три сценарија економског развоја у овој грани саобраћаја, и то: 1) Балкански тигар 2) Интеграција у ЕУ и 3) Стагнација. Анализе које су извршене током рада Стратегије показале су да је од 2006. до 2014. године у свим областима водног саобраћаја остварен степен имплементације пројеката и економског развоја према сценарију „Интеграција у ЕУ“, те је последично Стратегија заснована управо на овом сценарију за реализацију дефинисаних циљева.

Реализација пројеката дефинисаних Генералним планом према сценарију „Интеграција у ЕУ“ и редовно одржавање међународног пловног пута у складу са прихваћеним европским стандардима пловидбе, узимајући у обзир да један од кључних европских коридора Рајна–Дунав пролази кроз Републику Србију, упућује на могућ озбиљан развој свеобухватне транспортне мреже Републике Србије на националном нивоу у периоду од 2015. до 2025. године у складу са новом политиком ЕУ.

1.3. Друге значајне регионалне иницијативе у складу са новом саобраћајном политиком Европске уније

1.3.1. Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу

Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу (у даљем тексту: SEETO) је регионална транспорта организација основана Меморандумом о разумевању за развој Основне регионалне транспортне мреже, потписаним 11. јуна 2004. године од стране Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Црне Горе и Републике Србије и Мисије Уједињених нација на Косову и Европске комисије.

Циљ SEETO је да промовише сарадњу на развоју главне и помоћне инфраструктуре на мултимодалној SEETO свеобухватној мрежи и на унапређењу локалних капацитета за реализацију инвестиционих програма, као и прикупљању и анализи података о SEETO свеобухватној мрежи. Главни циљеви SEETO сарадње огледају се у развоју SEETO свеобухватне мреже, побољшању и усклађивању регионалне транспортне политике и техничких стандарда, одржавању ефикасне координације и комуникације и интеграције SEETO свеобухватне мреже у оквиру шире TEN-T мреже.

У оквиру развијања ефикасне SEETO свеобухватне мреже и јачања основног система планирања транспорта, обезбеђена је донација од стране Инвестиционог оквира за Западни Балкан (WBIF) за ажурирање Регионалне студије о инфраструктури на Балкану (REBIS), којом управља Светска банка. Са овим активностима почело се у јесен 2013. године. Циљ пројекта је развој модела „Транспортни захтеви Западног Балкана“, идентификација кључних транспортних коридора/рута/линкова у SEETO свеобухватној мрежи којом се промовише уклањање „уских грла“ и регионална интеграција, мобилност и одржив развој. Такође, циљ тог пројекта је анализа физичких и не-физичких препрека за ефикасан рад SEETO свеобухватне мреже са идентификацијом потенцијалних инвестиција и мерама за повећану ефикасност и развој акционог плана за физичка и не-физичка побољшања SEETO свеобухватне мреже кроз идентификацију времена за њихову реализацију и процене трошкова за предложене инвестиције.

1.3.2. Стратегија Европске уније за Јадранско-јонски регион

Европска комисија је кроз Дунавску стратегију и кроз Стратегију ЕУ за Балтички регион препознала предности сарадње у оквиру региона, те је по угледу на њих покренула и процес израде Стратегије ЕУ за Јадранско-јонски регион (у даљем тексту: EUSAIR).

EUSAIR обухвата неколико држава, и то: Републику Србију, Републику Италију, Републику Албанију, Босну и Херцеговину, Републику Хрватску, Републику Грчку, Црну Гору и Републику Словенију. За основу EUSAIR узета је Поморска стратегија ЕУ, усвојена 2012. године. Европски савет је 14. децембра 2012. године поверио мандат Европској комисији за израду EUSAIR. Током 2013. и 2014. године уследио је рад на тексту EUSAIR и Акционог плана за имплементацију EUSAIR.

Током рада на изради ових докумената Република Италија и Република Србија одређене су за координаторе тзв. другог стуба „Повезивање региона“ (саобраћај и енергетика). На основу искустава из Стратегије ЕУ за Балтички регион, као и Дунавске стратегије препоручено је одређивање четири стуба, односно приоритетне области које ће олакшати сарадњу између националних администрација и информисање свих заинтересованих страна на макро-

регионалном нивоу о циљевима и користима ове стратегије.

Предложено је и прихваћено да први стуб тзв. „Плави развој“, којим координирају Република Грчка и Црна Гора, буде посвећен подстицању иновативног поморског раста у региону подстицањем одрживог привредног развоја, радних места и пословних прилика у „плавој привреди“ која између осталог укључује рибарство и аквакултуру. Циљ другог стуба „Повезивање региона“, којим координирају Република Србија и Република Италија, јесте побољшање саобраћајне и енергетске повезаности у региону и са остатком Европе, и то смањивањем броја „уских грла“ и развој инфраструктурних мрежа и регулаторних оквира. Координираним праћењем поморског саобраћаја и мултимодалног превоза, који је укључио повезивање морских лука и речних лука са друмским и железничким коридорима, повећаће се конкурентност Јадранско-јонског региона. Као циљ трећег стуба „Квалитет животне средине“, којим координирају Република Словенија и Босна и Херцеговина, препознато је побољшање квалитета животне средине сарадњом на нивоу региона. У том смислу EUSAIR је препознато да ће се смањењем загађења мора, ограничавањем, ублажавањем и надокнадом прекривања земљишта, смањењем загађења ваздуха, као и заустављањем губитка биолошке разноликости и нарушавањем екосистема, допринети добром еколошком стању морских и обалних екосистема. Коначно, циљ четвртог стуба „Одрживи туризам“, којим координирају Република Хрватска и Република Албанија, има за циљ да развије пуни потенцијал региона с обзиром на иновативан, одржив, одговоран и квалитетан туризам. Саставни део EUSAIR је Акциони план који је дефинисао кључне приоритетне области сарадње и временске оквира за реализацију пројектних активности EUSAIR.

Република Србија једина је од осам држава које учествују у EUSAIR, а која нема директан излаз на море. Из тог разлога био је неопходан активан приступ и ангажман институција Републике Србије, како би се адекватно промовисали значај функционалне и синергијске повезаности морског приобаља са континенталним залеђем региона, пре свега у областима саобраћаја и умрежавања саобраћајних коридора. С тим у вези, у оквиру EUSAIR, а на иницијативу Републике Србије, у домену саобраћаја препозната је потреба развоја мултимодалног саобраћаја, а нарочито повезивања морских и речних лука. Уз наведени приоритет, у оквиру EUSAIR водило се рачуна о испуњавању стратешких приоритета и из тематских области увећавања регионалне привлачности (туризам) и очувања еко-система (животна средина), при томе користећи предности које су Републици Србији доступне и кроз два хоризонтална питања – „плави развој“ и „одрживи туризам“.

Европска комисија усвојила је Саопштење о EUSAIR за Јадранско-јонски регион 17. јуна 2014. године, чиме је рад на тексту ове стратегије успешно завршен. После усвајања текста EUSAIR следи рад на процесу програмирања Јадранско-јонског програма транснационалне сарадње, у оквиру кога ће од посебног значаја бити промовисање одрживог саобраћаја и уклањање „уских грла“ у кључним инфраструктурним мрежама.

1.4. Процес хармонизације домаћег законодавства са прописима Европске уније

У оквиру припреме за процес придруживања ЕУ који подразумева хармонизацију законодавства Републике Србије са релевантним прописима ЕУ, у 2014. години је започет рад на подели надлежности за праћење прописа ЕУ и анализи питања у вези са усклађивањем законодавства са правним тековинама ЕУ везано за Поглавље 14 – Транспорт и Поглавље 21 – Трансевропске мреже. Попуњавање Образаца за анализу питања релевантних за усклађивање са правним актом ЕУ је урађено на основу ревизије Националног програма за усвајање правних тековина Европске уније (у даљем тексту: NPAА), при чему је за Републику Србију препознато 20 релевантних прописа ЕУ везаних за унутрашњу пловидбу и 77 релевантних прописа ЕУ везаних за поморство. Стратегија поред релевантних ЕУ прописа дефинисаних NPAА узима у обзир и Уредбу Европског парламента и Савета 1315/2013/ЕУ од 11. децембра 2013. године о смерницама ЕУ за развој TEN-Т мреже.

Основне смернице развоја европске мреже лука дате су у Саопштењу о европској лучкој политици из 2007. године,⁴ као и у Саопштењу о европској лучкој политици – луке као мотор развоја, усвојеном 2013. године⁵. Такође, приступ европском тржишту лучких услуга дефинисан је у Предлогу уредбе о успостављању оквира за приступ тржишту лучких услуга и финансијска транспарентност лука.⁶ Као релевантни документ приликом разматрања дозвољених облика државне помоћи за развој речних лука коришћен је и документ „Позиција Европске федерације речних лука (EFIP) о државној помоћи у сектору речних лука“.⁷

Стратегија је у делу који се тиче транспорта опасних терета ослоњена на Директиву Европског парламента и Савета 2008/68/ЕЗ од 24. септембра 2008. године о копненом превозу опасних терета.⁸

Стратегија у делу који се тиче организованог прикупљања бродског отпада на Дунаву, Сави, Тиси и каналској мрежи у Републици Србији подразумева праћење и прихватање свих смерница из Стратегије управљања отпадом за период 2010–2019. године („Службени гласник РС“, број 29/10), односно хармонизација са законодавством ЕУ у области управљања отпадом. У том смислу, подразумева се наменско и системско улагање у пројекте заштите животне средине у складу са усвојеним националним и међународним стратегијама у области очувања, одрживог коришћења, заштите и унапређења животне средине. Изменама и допунама Стратегије управљања отпадом за период 2010–2019. године, а које се узимају у обзир при

имплементацији ове стратегије у делу који се односи на организовано прикупљање бродског отпада, остварује се примена, између осталог, следећих прописа Европске уније:

– Директиве Савета 2008/98/ЕЗ о отпаду која замењује и допуњује Оквирну директиву 75/442/ЕЕЗ, 2006/12/ЕЗ и успоставља систем за координисано управљање отпадом у ЕУ са циљем да се ограничи производња отпада.⁹ У Оквирној директиви о отпаду земље чланице се обавезују да направе план управљања отпадом;

– Директиве Савета 99/31/ЕЗ о депонијама¹⁰ има за циљ да се увођењем строгих техничких захтева редукују негативни ефекти одлагања отпада на животну средину, нарочито на земљиште, подземне и површинске воде, као и ефекти на здравље становништва;

– Директиве Савета 2000/76/ЕЗ о спаљивању отпада коју замењује Директива Европског Парламента и Савета 2010/75/ЕУ од 24. новембра 2010. о индустријским емисијама (интегрисано спречавање и контрола загађивања животне средине¹¹;

– Директиве Савета 2006/66/ЕЗ која замењује и допуњује Директиву 91/157/ЕЕЗ о батеријама и акумулаторима који садрже опасне супстанце¹² уводи мере за одлагање и контролу одлагања истрошених батерија и акумулатора који садрже опасне материје у циљу смањења загађења тешким металима који се користе у производњи батерија и акумулатора.

Стратегија узима у обзир неопходност примене Протокола о спречавању загађења вода проузрокованог пловидбом уз Оквирни споразум о сливу реке Саве о коме су Босна и Херцеговина, Република Хрватска, Република Србија и Република Словенија постигле сагласност 2009. године. С обзиром да технички захтеви за пловила за унутрашњу пловидбу који су усаглашени на европском нивоу (Директива 2006/87/ЕЗ и Резолуција бр. 61 UNECE), Европски правилник о унутрашњим водним путевима (у даљем тексту: CEVNI), Препоруке Дунавске комисије о организованом прикупљању бродског отпада из 2011. године и Европски споразум о међународном превозу опасног терета унутрашњим водним путевима („Службени гласник РС – Међународни уговори“, број 1/14 – у даљем тексту: ADN), представљају најзначајније прописе у контроли загађивања вода са пловила унутрашње пловидбе, неопходно је од 2015. године почети са имплементацијом одредаба ових прописа.

Без обзира што питање загађења вода проузроковано унутрашњим водним саобраћајем није третирано као примарно у Стратегији, њоме је јасно указано да побољшање еколошких перформанси овог вида саобраћаја доприноси остварењу циљева заштите животне средине и заштите природе при експлоатацији унутрашњих водних путева у Републици Србији.

⁴ *Communication from the Commission on a European Ports Policy [COM(2007)616]*

⁵ *Communication from the Commission - Ports: an engine for growth - [COM(2013)295 final]*

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*

⁷ *European Federation of Inland Ports Position on State Aid in the Inland Ports Sector*

⁸ *Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods*

⁹ *Directive 2008/98/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives*

¹⁰ *Council Directive 99/31/EC of 26 April 1999 on the landfill of waste (Landfill Directive)*

¹¹ *Directive 2000/76/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2000 on the incineration of waste*

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*

1.5. ЕУ пројекти релевантни за даље стратешко планирање Републике Србије

Европска унија је финансирала, а Европска комисија успешно реализовала 2006. године Генерални план са пројектним периодом до 2025. године. Њиме су идентификовани сви пројекти на мрежи водних путева Србије од укупно 1321 km која укључује реке Дунав, Саву, Тису и канали ХС „Дунав–Тиса–Дунав“ (у даљем тексту: канали ХС ДТД). Пројекти су дефинисани на бази три сценарија развоја земље: „Балкански тигар“ „Интеграција у ЕУ“ и „Стагнација“. Сценарио економског развоја назван „интеграција у ЕУ“ сматран је највероватнијим. Процена приоритета пројеката, преглед инвестиција и трошкови годишњег одржавања – радови на уређењу пловних путева, урађена је у односу на сценарио „Интеграција у ЕУ“. Кроз реализацију неких приоритетних пројеката из Генералног плана, Република Србија је подигла степен безбедности пловидбе на својим унутрашњим водним путевима у последњих седам година.

Преко Програма ЕУ за Балкан завршен је 2009. године Генерални мастер план саобраћаја у Србији до 2027. године (у даљем тексту: Генерални мастер план). Генерални мастер план идентификовао је инфраструктурне пројекте у зависности од друштвено-економских показатеља у земљи, односно од сценарија „Минимално улагање“ до „Комплетног сценарија 2027“. Генерални мастер план је дао преглед инвестиционих трошкова и трошкова одржавања по свим видовима саобраћаја, у том смислу и у водном саобраћају. Подаци су коришћени из већ завршеног Генералног плана из 2006. године.

Генерални мастер план је подршка доношењу правилних одлука у развоју инфраструктуре до 2027. године. То је инструмент стратешког планирања који би требало постојано користити и побољшавати. Њиме је предвиђено успостављање добрих законодавних процедура и модернизовање институционалног оквира у области саобраћаја. Овај план дао је смернице и за Стратегију.

Резултати пројекта *Danube Inland Harbour Development* (у даљем тексту: ЕУ DANAR) у оквиру Транс националног програма сарадње Југоисточне Европе, који се односе на развој лука као логистичких центара и њихову интеграцију у логистичку мрежу Подунавског региона, узети су у обзир при изради Стратегије у виду препорука надлежним државним органима. Циљ пројекта је усклађивање дугорочног логистичког развоја лука мале и средње величине на Дунаву, што би резултирало успостављањем заједничке развојне стратегије.

Стратегија узима у обзир и резултате пројекта *Harmonised Inland Navigation Transport* (у даљем тексту: HINT) који представља наставак пројекта *Cooperation-Network for Logistic and Nautical Education focusing on Inland Waterway in the Danube Corridor supported by innovative solution* (у даљем тексту: NELI) као дела Акционог плана ЕУ за развој пловидбе на Дунаву, у делу који се тиче образовања и стручности бродске посаде. Циљ пројекта HINT је да се допринесе значајном унапређењу квалитета наставе и усаглашавања критеријума за добијање стандардних сертификата чиме се уклањају баријере између чланица ЕУ у усаглашавању професионалних занимања у области унутрашње пловидбе, односно да се омогући лакше и брже запошљавање у речном транспорту. У пројекту HINT учествује укупно 18 партнера, а поред Школе за бродарство, бродоградњу и хидроградњу као јединствене стручне школе у Републици Србији и региону и општине Савски венац из Београда, партнери су универзитети и институције које регулишу речни транспорт из Републике Аустрије, Републике Словачке, Мађарске, Републике Хрватске, Републике Бугарске и Румуније.

У оквиру стратешког пројекта EASYCONNECTING који се финансира у оквиру ИПА Јадранског прекограничног програма, а чија је сврха унапређење сарадње и налажење заједничких решења на пољу унапређења водне инфраструктуре и услуга везаних за превоз робе у Јадранском региону, указује се на потребе превазилажења проблема у области интермодалног саобраћаја и нарастајуће потребе привредне сарадње у Јадранско-јонском региону. На пројекту EASYCONNECTING је окупљено 16 партнера, међу којима је водећи Регија Венето из Републике Италије, а запажено је учешће републичких и покрајинских надлежних органа Републике Србије, многих националних и регионалних институција и удружених привредних субјеката.

Чињеница да се унутрашњи водни путеви Централне Европе користе далеко испод њиховог капацитета подстакла је извесна истраживања с циљем повећања саобраћајних токова на унутрашњим водним путевима (нарочито контејнерског транспорта на Дунаву) и увођења промена у начину превоза, али и као помоћ бродарским компанијама и власницима бродова да побољшају свој економски положај. Пројекат NEWS нуди идеје за развој иновативних контејнерских пловила за унутрашњу пловидбу и логистичког система који ће омогућити да се достигну циљани трошкови превоза, да се оптимизује управљање временом, уклоне конкретна „уска грла“ (мала висина мостова и ниски водостаји), смањи емисија CO₂, што би за резултат имало бољу повезаност са друмским и железничким саобраћајем.

ЕУ је емисију најкритичнијих загађивача решила увођењем закона који обавезују друмске превознике да камионе опреме филтерима и катализаторима како би умањили емисију штетних гасова. Међутим, у погледу енергетске ефикасности саобраћај унутрашњим водним путевима и даље је најатрактивнији начин превоза. У погледу смањења загађења пројекат NEWS упућује на изједначавање еколошке привлачности и саобраћајне ефикасности, промовишући идеју коришћења погонског течног природног гаса (у даљем тексту: LNG) уместо тешких уља – мазута.

1.6. Постојећи институционални оквир који се односи на водни саобраћај у Републици Србији

Сви послови који се односе на водни саобраћај прописани су Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС“, бр. 73/10 <http://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/viewdoc?uid=810f14a1-635b-45d7-9718-89c12987074e&actid=®actid=348657&doctype=reg>

и 121/12), Законом о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 104/13), и Законом о транспорту опасног терета („Службени гласник РС”, број 88/10) и у надлежности су следећих државних органа и организација:

– Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (у даљем тексту: Министарство) – Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе у оквиру кога се обављају нормативни, студијско-аналитички, управни, административни и стручни послове у области унутрашње пловидбе и поморства. Послови из делокруга Сектора за водни саобраћај и безбедност пловидбе обављају се у седишту Министарства и у подручним јединицама за подручје више општина и за подручје градова – лучким капетанијама и њиховим испоставама (Прахово, Кладово, Велико Градиште, Смедерево, Панчево, Београд, Сремска Митровица, Тител, Сента, Нови Сад, Апатин, Бездан);

– У оквиру Министарства основан је Сектор за инспекцијски надзор ради обављања послова инспекцијског надзора над спровођењем закона и других прописа, између осталог и у области водног саобраћаја;

– Дирекција за водне путеве је орган управе у саставу Министарства основана превасходно за обављање стручних и техничких послова на одржавању, обележавању и развоју пловних путева са међународним статусом (Дунав, Сава, Тиса), као и за успостављање, одржавање и развој RIS, у складу са директивама и уредбама ЕУ;

– Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу је орган управе у саставу Министарства који обавља превасходно стручне и техничке послове, односно послове техничког надзора којим се утврђује да брод одговара захтевима техничких правила за утврђивање способности бродова за пловидбу;

– Управа за транспорт опасног терета је орган управе у саставу Министарства који обавља извршне, стручне и инспекцијске послове за транспорт опасних терета у свим видовима саобраћаја, а који је између осталог надлежан за праћење и примену ADN;

– Агенција за управљање лукама је јавна агенција основана од стране Владе која обавља послове стратешког и административног управљања лукама и пристаништима без обзира на њихов својински статус, односно регулаторне, стручне и развојне послове у циљу континуираног и несметаног обављања делатности на лучком подручју;

– Покрајински секретаријат за привреду, запошљавање и равноправност полова преко свог Савета за саобраћај (у даљем тексту: Савет), као и инспекцијске службе, управљају и обављају надзор над државним водним путевима на територији Аутономне покрајине Војводине (у даљем тексту: АП Војводина);

– Послови техничког одржавања државних водних путева на територији АП Војводине поверени су Јавном предузећу „Воде Војводине” (у даљем тексту: ЈВП „Воде Војводине”).

1.7. Препоруке за јачање административних капацитета од 2015. до 2025. године

Постојећи национални институционални оквир у области водног саобраћаја може се сматрати задовољавајућим. Ипак у циљу пуне примене међународног правног оквира у области водног саобраћаја и због прилагођавања домаћег законодавства прописима Европске уније, у периоду од 2015–2025. године потребно је да се јача стручни потенцијал у оквиру постојеће администрације са већим акцентом на професионалном усавршавању и повећању броја запослених стручњака у складу са потребама примене савремених прописа у области пловидбе.

Примена нових технологија у развоју и праћењу водног саобраћаја од стране запослених у оквиру постојећих институција неопходно је за постизање стратешких циљева у области водног саобраћаја. Треба истаћи важност обуке запослених у лучким капетанијама и испоставама лучких капетанија, као и инспекцијској служби Републике Србије и АП Војводине. Треба предвидети додатне савремене обуке у Дирекцији за водне путеве у односу на даљи развој RIS и планираног успостављања Vessel Traffic Monitoring System (VTS систем) у Републици Србији, као и покрајинској служби надлежној за одржавање и надзор државних водних путева на територији АП Војводине.

Посебно треба истаћи значај унапређења и стандардизације рада инспекције безбедности пловидбе на процедурама контроле свих врста страних и домаћих пловила у складу са европским прописима. Потребно је стандардизовати и усавршити процедуре у случају ванредних догађаја на водним путевима, посебно при превозу опасног терета.

Јачање административних капацитета већ од 2015. године и сарадња свих надлежних институција и организација у области грађевинарства, саобраћаја, инфраструктуре, водопривреде и заштите животне средине је императив за квалитетно планирање пројеката речне инфраструктуре и развој

водног саобраћаја у Републици Србији по моделу развијених подунавских земаља.

Други важан сегмент у достизању циљева Стратегије јесте сарадња надлежних органа у усаглашавању националних прописа и административних процедура на водним путевима Републике Србије по моделу ЕУ подунавских земаља. То пре свега подразумева сарадњу Министарства са надлежним службама Министарства унутрашњих послова, Министарства финансија и Министарства пољопривреде и заштите животне средине, посебно у процесу стандардизовања граничних процедура.

Република Србија као члан, страна уговорница или посматрач у релевантним међународним организацијама у оквиру којих се доносе међународна правила у области водног саобраћаја у складу са свим потписаним споразумима, у наредном периоду треба да појача учешће својих представника у раду ових организација. На састанцима техничких радних група Дунавске комисије (у даљем тексту: ДК), Савске комисије (у даљем тексту: ИСРБС), Централне комисије за пловидбу Рајном (у даљем тексту: ССНР), УНЕСЕ Радне групе за унутрашњи водни транспорт (у даљем тексту: УНЕСЕ WP.15), УНЕСЕ АДН Комитета за безбедност (у даљем тексту: УНЕСЕ WP.15.3), Комисије за заштиту Дунава (у даљем тексту: ИСПДР) и других релевантних међународних тела, обавеза је да се адекватно и стручно заступају интереси Републике Србије у складу са унапред припремљеним ставовима земље у циљу пуне подршке унапређењу водног саобраћаја и бољег позиционирања Републике Србије у складу са новом саобраћајном политиком ЕУ. Посебно треба имати у виду будућу улогу ДК у светлу текућег процеса њеног договарања са Европском комисијом у вези са преузимањем послова координације инфраструктурним пројектима на Дунаву.

1.8. Постојећи међународни и национални законодавни оквир

При својим стратешким опредељењима Република Србија води рачуна, пре свега, о међународном правном оквиру унутрашње пловидбе на Дунаву, Сави и Тиси, што подразумева обавезну примену одредаба потврђених међународних конвенција и споразума датим у Прилогу 1а Стратегије.

Стратегијом се узима у обзир међународни правни оквир поморске пловидбе, који је дат у Прилогу 16 Стратегије.

Стратегијом се посебно води рачуна о релевантним прописима Европске уније у области водног саобраћаја чији је преглед дат у Прилогу 1в Стратегије.

Пун постојећи и планирани законодавни оквир Републике Србије у области водног саобраћаја је дат у Прилогу 1г Стратегије.

2. ОБНАВЉАЊЕ И УНАПРЕЂЕЊЕ НАЦИОНАЛНЕ ФЛОТЕ

Да би се потпуно сагледала постојећа ситуација у унутрашњем водном саобраћају Републике Србије, у овом поглављу је разматрано стање постојеће флоте, могућности којима располажу домаћа бродарства, главни проблеми који се јављају и потенцијална решења којима би се отклонили недостаци и побољшао рад националне флоте.

Потенцијали повећања промета у водном саобраћају Републике Србије и прогноза промета до 2025. године дати су у Прилогу 2 Стратегије.

Расположива домаћа флота према броју пловила и тонама носивости, године старости флоте и главних погонских мотора, као и прогноза регистроване носивости теретних пловила за период 2015–2025. дати су у Прилогу 3 Стратегије.

2.1. Преглед постојећег стања и изгледи за наредне године

Истраживање о расположивој флоти Републике Србије, њеној старости и старости главних погонских мотора пловила приказано је у целини у Прилогу 3 Стратегије. Може се закључити да су потискивани бродски састави доминантно заступљени на унутрашњим пловним путевима Републике Србије. Број укупних пловила, посебно пловила средње носивости која учествују у тегљеним бродским саставима опада. Самоходни моторни теретњаци нису још увек заступљени у довољној мери.

Подаци показују да је просечна старост теретних пловила у Републици Србији већа од 35 година, а старост ангажованих пловила се све више повећава од 2010. године. Треба подвући да је у 2012. години просечна старост потискивача и тегљача била 37,2 године и самоходних моторних теретњака 43,2 године.

Детаљном анализом потврђена је потреба обнављања и реконструкције постојећих пловила која вију заставу Републике Србије у складу са важећим међународним стандардима и националним прописима.

С обзиром на изразито лоше стање домаћих пловила – ледоломаца на укупној и густој мрежи пловних путева, а узимајући у обзир учестале непредвиђене климатске појаве на територији Републике Србије и региона, новим програмом набавке флоте треба предвидети одговарајући број ледоломаца у циљу заштите пловних путева и објеката на њима.

2.1.1. Анализа главних проблема српске флоте

Расподела превоза робе по различитим видовима саобраћаја непосредно зависи од врсте и количине робе која се превози. Интерес Републике Србије је да се створе такви услови да у тржишној утакмици сви транспортни привредни субјекти буду равноправни.

У превозу роба унутрашњим водним путевима учествују углавном производи пољопривреде и шумарства, угљ и лигнит, сирова нафта и природни гас, руде метала и остали производи настали вађењем руда и камена, прехранбени производи, пића и дуван, дрво и производи од дрвета и плуте (осим намештаја), кокс и рафинисани нафтни производи, хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна, производи од метала (осим машина и опреме и намештаја) тј. они производи који се транспортују у великим количинама. Ово не значи да производи широке потрошње не могу да се превозе водним путем, с обзиром да је то могуће постићи одговарајућим начинима паковања. Превоз производа широке потрошње није детаљно разматран за потребе Стратегије већ су само дати узроци због којих ти производи нису довољно заступљени у превозу водним путем, односно дате смернице за евентуално привлачење тих роба у перспективи. Да би се створили услови за превоз овакве робе мора постојати довољна количина робе широке потрошње која се може преусмерити на водни саобраћај (контејнерски) при чему треба предузети мере којима се олакшавају процедуре претовара.

У пракси, од вредности и количине робе зависи да ли ће се роба превозити друмом, железницом или водним путевима. Што је вредност робе мања, а количина већа, вероватноћа да ће бити превезена пловним средствима је већа. Значи, не обраћа се пажња на вишеструку корист водног саобраћаја, већ се препушта учесницима у превозу робе да сами дефинишу како ће превести робу. Са становишта бродарских предузећа овакав начин рада је прихватљив све док постоји тржиште које могу да задовоље. То значи да робе које се производе у великим количинама неће бити препознате као занимљиве за превоз друмским или железничким саобраћајницама, све док их има у довољној количини која омогућава бродарству да остварује профит.

Највећи проблем српске флоте представља недостатак нових савремених бродова унутрашње пловидбе и константно повећање старости постојећих теретних самоходних, несамоходних пловила и погонских пловила. Поједине робе у Републици Србији које се тренутно превозе пловилима могле би у перспективи да се пребаце на железницу или друм, супротно европским плановима развоја превоза унутрашњим пловним путевима. Многобројне компаније у друмском саобраћају привлаче робе по знатно вишим ценама, које би иначе требало превозити водним путем. Превоз друмским саобраћајем иако знатно скупљи, има предност због велике прилагодљивости нестабилном тржишту и тзв. превоза „од врата до врата“.

Повећање старости постојећих пловила доводи до смањивања употребљивости пловила, повећања цене одржавања и на крају до отписа пловног средства. Тиме се смањује број оперативних јединица водног транспорта, а преосталом броју се повећавају трошкови употребе.

Количина робе која се превози бродовима мора да буде довољна да брод има пун газ током превоза од места утовара до места истовара. Што се мање робе превози бродом више се повећавају трошкови превоза по тони. Повећањем трошкова превоза, бродарство постаје неконкурентно у односу на остале компаније која се баве превозном делатношћу. Да би надокнадило повећане трошкове превоза, бродарска компанија потеже за куповином јефтинијих пловних средстава која су најчешће половна. Такође, чињеница да практично нема новооснованих компанија у области водног саобраћаја указује на смањење инвестиција у ову делатност у последњој деценији. С друге стране, константно повећање броја друмских возила води директно ка застојима превоза на путевима, поскупљењу превоза и нарушавању животне средине.

Предности водног саобраћаја за одређене врсте терета у односу на друге видове саобраћаја у смислу заштите животне средине нису довољно препознате у Републици Србији. Спречавање загађења ваздуха и воде узрокованог транспортом је у фокусу целог подунавског региона. Негативни ефекат по околину посебно у смислу загађења ваздуха је много мањи ако се за транспорт одређених роба користе пловила уместо друмских возила. Подизање еколошке свести о потреби преласка терета са путева на железницу и водне путеве, тамо где год је то могуће и у циљу заштите животне средине, јесте дуг процес који подразумева упорно информисање о предностима унутрашњег водног саобраћаја у Републици Србији. Ова стратегија је у функцији промоције водног саобраћаја као најисплативијег и еколошки прихватљивијег вида саобраћаја.

Проблеми српске флоте могу се поделити на унутрашње и спољашње. Унутрашњи се односе на проблеме који се развијају у оквиру компанија, док се спољашњи односе на пословне партнере, конкуренцију, неусклађеност прописа и административне процедуре који директно утичу на пословање предузећа.

Унутрашњи проблеми:

- неповољна структура флоте према години градње/ремонта; просечна старост око 40 година (погонски мотори на пловилима су обнављани па је њихова просечна старост нешто повољнија и износи 15 година и осам месеци);
- недостатак младог и квалитетног стручног кадра који чини посаду бродова;
- високи трошкови одржавања пловила велике старости;
- велики број пловила који немају важеће сведочанство о способности за пловидбу;
- недостатак финансијских средстава за регистрацију старих пловила и куповину нових;
- недовољно праћење техничко-технолошких иновација у циљу унапређења система управљања транспортом;
- недостатак инвестиција; велике финансијске обавезе из ранијих година.

Спољни проблеми:

- изузетно тешко планирање саобраћаја за средњи и дугорочни период због нестабилности на тржишту;
- старост лучке инфраструктуре и супраструктуре, ниске претоварне норме и немогућност претовара терета у неким лукама Републике Србије током суботе и недеље;
- споре и компликоване административне процедуре државних органа;
- недовољни надзор над пловидбом и повремена несигурност учесника у пловидби;
- зависност пловидбе од хидрометеоролошких услова (посебно отежано у периоду ниских водостаја);
- успорена или онемогућена пловидба на критичним секторима на делу Дунава и Саве на територији Републике Србије;
- лоше одржавана каналска мрежа водних путева за потребе пловидбе и недостатак инвестиција у пристанишну инфраструктуру на територији АП Војводине;
- недостатак подзаконских аката у области пловидбе којима се прецизно регулишу процедуре у пракси;
- дуго чекање на ремонт у бродоградилштима;
- спора набавка резервних делова за бродове и немогућност ургентних набавки у случају отказа значајнијих бродских агрегата;
- незаштићеност наших бродарских компанија и бродова у иностранству – слаба комуникација са српским дипломатским представницима;
- нелојална конкуренција – сива економија; превоз и претовар шљунка и песка, као и нафте и нафтних деривата без пуног надзора државних органа.

Последице наведених проблема огледају се у преузимање терета од стране бродара под страним заставама, губитак прихода домаће речне привреде и смањење запослености, а тиме и смањење прихода Републике Србије од водног саобраћаја без обзира што се земља налази на кључном европском Коридору Рајна–Дунав.

2.1.2. Транспорт опасног терета

Законом о транспорту опасног терета предвиђена је обавеза примене правила ADN који је саставни део Директиве о копненом превозу опасних терета 2008/68/EЗ од 24. септембра 2008. године. Законом о транспорту опасног терета су послови спровођења и контроле примене међународног споразума поверени Управи за транспорт опасног терета, као органу у саставу Министарства.

У складу са ADN надлежни органи Републике Србије контролишу међународни и домаћи транспорт опасног терета у водном саобраћају у циљу повећане безбедности људи, имовине и заштите животне средине. Редовно праћење и учествовање у изради европских техничких прописа из области

транспорта опасног терета које предлаже UNECE ADN Комитет за безбедност, а усваја ADN Административни комитет у Женеви, императив је за пуну имплементацију овог важног европског споразума. То подразумева да се технички прописи у прилогу ADN који се мењају две године системски и благовремено преводe, потврђују према устаљеној процедури, односно ефикасније уграђују у домаће законодавство од 2015. године.

Стратешки циљ у постизању безбедносних захтева на унутрашњим водним путевима јесте успостављање мреже ADN саветника за безбедност у свим бродарским кућама, као и темељна и перманентна обука чланова посаде бродова, односно учесника у транспорту опасног терета. У циљу повећања безбедности пловидбе и превентивног деловања. Управа за транспорт опасног терета издаје одговарајућа овлашћења у складу са правилима ADN, води сву прописану документацију о издатим овлашћењима и спроводи тај европски споразум у Републици Србији.

У складу са Законом о пловидби лукама на унутрашњим водама (у даљем тексту: Закон), Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу издаје бродске исправе о способности брода за пловидбу у складу са међународним прописима, па у том смислу и даје исправе којим доказује да брод задовољава техничке захтеве за превоз опасних терета. Поступак издавања одобрења за брод, односно образац сертификата за брод који обавља транспорт опасног терета, мора бити у складу са одредбама ADN.

О повереним пословима везаним за транспорт опасног терета и именованим контролним телима која су надлежна за примену правила ADN у Републици Србији треба да буду редовно информисане друге државе уговорнице преко UNECE Секретаријата. Република Србија преко Управе за транспорт опасног терета има обавезу да благовремено информише све домаће превознике у транспорту опасног терета и обавештава надлежна међународна тела о свим релевантним одлукама Републике Србије у области транспорта опасног терета. Приступом пуног информисања о примени стандардних процедура према правилима ADN, посебно о процесу надзора контролних органа бродова у другим земљама, може се много помоћи домаћем бродарству које обавља међународни превоз опасног терета.

Изменама и допунама Закона о транспорту опасног терета и убрзаном израдом свих недостајућих подзаконских аката из области транспорта опасног терета, мора се постићи пуна примена ADN, почев од 2015. године.

Техничка правила за градњу и модернизацију бродова који превозе опасан терет, одвојено за транспорт сувих терета, а одвојено за танкере типа G, C i N, се примењују у свим европским земљама уговорницама ADN. Контрола примене техничких правила за бродове у строгим роковима, дефинисаним правилима ADN, може бити ограничавајући фактор посебно за нашу танкерску флоту при пловидби у другим европским земљама.

Развој танкерске флоте је неопходан због логистичке подршке НИС-Гаспрому, односно ради реализације циља да Република Србија и на Дунаву буде значајан енергетски чинилац у циљу очувања сопствене енергетске стабилности. Сходно правилима ADN, имајући у виду неопходна усклађивања са техничким стандардима за танкерску флоту и строгим роковима примене пловила са дуплим дном за одређене врсте течног терета, посебно бензин и дестилате сирове нафте (рок 31. децембар 2015. године) и дизел горива (рок 31. децембар 2018. године), неопходно је улагање у модернизацију националне танкерске флоте.

Предузеће Југословенско речно бродарство (у даљем тексту: ЈРБ) као привредно друштво са државним капиталом послује успешно у складу са Законом о привредним друштвима („Службени гласник РС”, бр. 36/11, 99/11 и 83/14 – др. закон) у условима оштре међународне конкуренције у речном саобраћају и на добар начин репрезентује пословне потенцијале наше земље у датим условима. Унутрашњим капацитетима тај привредни субјекат поправља своју изузетно стару флоту и на тај начин ипак успева да послује са неспорним резултатима препознатим у подунавском региону. Међутим, инвестиције у танкерску флоту су неопходне уколико ЈРБ жели да опстане на тржишту превоза нафте и нафтних деривата.

С обзиром на потенцијале транспорта гаса у Републици Србији треба истаћи стратешку оријентацију неколико мањих приватних бродарских компанија ка међународном саобраћају и увозу, пре свега, течног нафтног гаса, али и других енергената у наредном периоду. Ове компаније располажу адекватним пловилима, односно танкерима типа G, у капацитетима за транспорт течног нафтног гаса у складу са тренутним потребама.

Изузетно је важно за Републику Србију да се хитно дефинишу места која би представљала пријемне станице за прихватање бродског отпада у складу са међународним прописима, пре свега у складу са Препорукама Дунавске комисије о организованом прикупљању отпада са бродова који плове Дунавом и резултатима текућих пројеката ЕУ у региону. Дефинисање терминала са пратећом инфраструктуром за прихватање, удаљавање и третман опасног отпада који настаје при експлоатацији пловила на мрежи водних путева Републике Србије императив је у заштити квалитета воде. На основу искуства земаља у подунавском региону, дужине водних путева и распореда терминала у другим земљама региона, може се закључити да је неопходно предвидети минимум четири терминала у Републици Србији, два на реци Дунав, један на реци Сави и један на реци Тиси. Организованим прикупљањем бродског отпада решио би се проблем удаљавања отпада многих страних и домаћих корисника међународних водних путева који пролазе кроз земљу, при чему би се значајно унапредио еколошки статус водних токова Републике Србије.

2.1.3. Потенцијални развој бродоградње

Последње анализе стања водног саобраћаја на свим нивоима државне управе и према свим доступним показатељима, указују на одређени стадијум кризе у овој делатности. Евиденцијом током јула 2014. године утврђено је да у Републици Србији постоји 292 регистрована пловила у свим облицима намене, од чега је 190 теретних пловила. Ради поређења, подаци из 2006. године говоре да се тај број кретао између 900 и 1000 пловила и да су њиме обухваћена сва пловила која нису избрисана из Уписника бродова, док је број регистрованих пловила био упола мањи, значи 450–500.

Домаћа бродоградња данас се практично гаси, а последњи брод који је изграђен за потребе домаћег бродарства је самоходни теретни брод ЈРБ-а „Делиград“ из 2004. године и самоходни рефулерни багер „КАРИН-2“ из 2006. године. У 2014. години на територији Републике Србије редовно раде бродоградилшта Кладово и Мачванска Митровица која су у власништву холандских компанија, као и бродоградилште Нови Бечеј које је у приватном домаћем власништву. Наведена три бродоградилшта раде за потребе страних наручиоца. Активна су и бродоградилшта у Брњици, Апатину и Бездану, али се користе углавном за ремонтне радове и послују под веома отежаним условима. Раније су била активна и бродоградилшта у Београду („Бродотехника“), Новом Саду, Зрењанину („Бегеј“), Перлезу („Бомекс“) и Бачком Моноштору.

Због лошег стања бродоградње, пре свега на територији АП Војводине, Савет за саобраћај Покрајинског секретаријата за привреду, запошљавање и равноправност полова анализирао је проблеме којима се манифестује опадање водног саобраћаја, указао на све теже пословање у области бродоградње и застој у развоју домаће флоте и лучке инфраструктуре. То је у последњој деценији према анализи Савета резултовало преумеравањем превоза робе на друмски саобраћај, уз потпуно одсуство комбинованог саобраћаја, као најфункционалнијег саобраћајног модела. Покрајински секретаријат је у складу са једним од тежишних стратешких праваца – ревитализације водног саобраћаја, дао иницијативу за покретање програма обнове бродоградње на основама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“, број 88/11).

На основу анализе постојећег стања флоте и бродоградње у Републици Србији долази се до следећих закључака и предлога:

- модернизација флоте је предуслов опстанка водног саобраћаја, а сви показатељи указују на намере изградње нових пловила на ширем регионалном нивоу и у европским оквирима;
- бродоградња у Републици Србији још увек има потенцијале, што се у новим условима мора третирати као развојна шанса;
- бродоградња као делатност је угрожена јер нема субвенција, као ни других стимулативних мера које су биле заступљене у ранијем периоду током изградње највећег дела некадашње флоте трговачке морнарице;
- бродоградилшта могу опстати само у јавно-приватној власничкој структури;
- финансирање бродоградње у условима постојеће пословне политике банкарског сектора је неповољно, скоро немогуће, тако да је једино решење оснивање строго наменског фонда у мешовитом власништву. Потенцијално оживљавање бродоградње подразумева укључивање банкарског сектора, али и осигуравајућих друштава;
- бродоградилшта могу рентабилно пословати у дужем периоду уколико им се, уз основну намену, омогући ексклузивност у рециклажној делатности као допунској;
- постојећа флота је тежишно конципирана за транспорт расутог терета (житарице и пољопривредни производи, руде, шљунак, песак и камен, отпадни материјал, вештачко ђубриво и компоненте), али и за нафтне деривате;
- постојећа флота за транспорт расутог терета није довољно конкурентна у односу на румунске и украјинске превознике, пре свега због недовољног броја пловних јединица, док је флота за транспорт нафтних деривата пред озбиљним проблемима и све извеснијим заустављањем у наредном четворогодишњем периоду због успостављања нових стандарда у транспорту опасног терета.

Искуства од значаја за понуђени приступ решавању проблема су примери Краљевине Холандије, Савезне Републике Немачке и земаља Бенелукса, а у новије време и Републике Хрватске. У Краљевини Холандији бродоградња и бродарство се стимулишу на начин да власници бродова, углавном приватна породична предузећа, предају амортизовани брод на рециклажу и повољно добијају ново пвило чија је градња раније уговорена, а које до пуне цене отплаћују кроз даљи рад. У Немачкој су од стране државе омогућене стимулације у циљу заштите животне средине кроз замену старих мотора, али и партнерство делатности бродоградње и саобраћајне делатности. У Немачкој и земљама Бенелукса регулативом се ограничава друмски саобраћај на подручју на којем је водни саобраћај реално изводљив.

Предлози и решења у Стратегији су у духу прописа ЕУ који су обухваћени поглављем 14 – „Транспорт“, а односе се на правила конкуренције и социјалне услове. Суштина прописа о структурним побољшањима транспорта на унутрашњим пловним путевима и политике ЕУ у односу на носивост флоте с циљем промоције речног превоза је изведена из потребе да се измени структура флоте, пре свега, на повезаној мрежи пловних путева Краљевине Белгије, Републике Француске, Савезне Републике Немачке, Краљевине Холандије и Републике Аустрије. Прописима је предвиђен програм расходања пловила на нивоу целе заједнице, будући да су резултати расходања на националном нивоу били позитивни, али недовољни, па је такав програм захтевао међународну координацију, уз услов да се не нарушава принцип конкуренције и слободног тржишта.

У оквиру стварања јединственог тржишта, а у циљу промоције превоза унутрашњим пловним путевима, дефинисана је политика ЕУ у односу на носивост флоте која подразумева увођење регулаторног механизма којим се може модернизовати и реструктурирати флота у складу са захтевима животне средине и потребе безбедности пловидбе. Предвиђена је имплементација „старо за ново“, односно резервни механизам који се може применити у случају озбиљних поремећаја на тржишту унутрашњих водних путева. Европска комисија је утврдила практичне мере за спровођење политике ЕУ у односу на носивост флоте. О свим питањима у вези са политиком ЕУ у односу на носивост флоте, предвиђено је да Европска комисија тражи мишљење стручних организација које заступају превознике у саобраћају унутрашњим водним путевима на нивоу ЕУ и у државама чланицама којих се то тиче, односно она се редовно саветује са тзв. „Групом стручњака за политику ЕУ у односу на промоцију и капацитет флоте“.

С обзиром да у националном законодавству није до сада предвиђена примена правила „старо за ново“ на унутрашњим водним путевима, а прописи ЕУ дозвољавају да свака држава чланица у оквиру свог националног законодавства и властитих административних ресурса подржи Фонд унутрашње пловидбе који могу организовати привредни субјекти у циљу модернизације флоте под српском заставом, а тиме и иницирати потенцијални развој замрле бродоградње у Републици Србији.

У смислу свега наведеног, неопходно је јачање институција Републике Србије у области водног саобраћаја којим би се у блиској сарадњи са Министарством привреде и сектором саобраћаја у оквиру Привредне коморе Србије, као и покрајинским секретаријатом АП Војводине надлежним за послове привреде и саобраћаја, подржала реална потреба за модернизацијом и реструктурирањем српске флоте, у складу са општом политиком ЕУ везано за структурна побољшања флоте на укупној мрежи европских пловних путева.

Планирани развој рекреативне пловидбе у Републици Србији би могао да створи услове за тзв. активирање мале бродоградње, односно лиценцирањем радионица за малу бродоградњу поспешила би се домаћа производња типских пловила за спорт и рекреацију по приступачној цени, а тиме допринело потребном запошљавању, посебно у локалним приобалним срединама.

2.1.4. Превоз робе контејнерима

Развој контејнерског превоза на Дунаву дуго се разматра само као перспективна могућност, али сама реализација превоза контејнера на средњем и доњем Дунаву и повезивање Републике Србије са великим западноевропским и црноморским тржиштем, касни и тренутно не даје одговарајуће резултате. Претходних година је било покушаја да се превезу одређени лотови контејнера за наменске послове. Светска економска криза и укупан смањени обим привредних активности имао је за последицу смањење броја превезених контејнера на успостављеном сервису, али и нерегуларност самог сервиса и дуже транзитно време.

Развој контејнерског превоза Дунавом, од српских лука до Констанце као претоварне луке, а преко ње и до свих црноморских лука и лука у региону Азовског мора, допринео би бољој повезаности српског тржишта пољопривредних и прехрамбених производа (као и других производа) са наведеним тржиштима, посебно великом руском тржишту (месо, воће, поврће, прерађевине и др.). Тренутна размена са наведеним тржиштима одвија се друмским путем. Пошто се претежно ради о извозу прехрамбених производа, за чији превоз је потребно обезбедити посебан температурни режим, превозни друмски капацитети често су ограничавајући фактор таквог извоза, као и висока цена овог вида саобраћаја. Квалитетан контејнерски превоз водним путем на овом правцу далеко би повећао превозни капацитет, а такође би повећао ценовну конкурентност робе из Републике Србије, због ниже цене превоза водним путем у односу на друмски саобраћај. На овај начин би се смањиле сезонске осцилације цена превоза, омогућио превоз робе без дугог задржавања у складиштима и хладњачама и др. Тренутно на Дунаву не постоји редован контејнерски сервис до Констанце, који би омогућио приступ постојећим и фреквентним сервисима који повезују све луке у црноморском региону укључујући руске луке Новоросијск и Таганрог и азијске земље које гравитирају овом региону. Успостављање редовних превозних сервиса водним путем поспешила би се трговинска размена са наведеним земљама у оба правца, што кореспондира са дугорочним плановима Републике Србије.

За развој контејнерског превоза потребно је да буду испуњени основни фактори, и то пловни пут који испуњава техничке параметре за одговарајућу категорију, савремени контејнерски терминали и повезаност терминала са коресподентним видовима саобраћаја (железницом и одговарајућом друмском

инфраструктуром). Такође, код превоза контејнера унутрашњим водним путем битни су следећи параметри: цена превоза у односу на алтернативне правце и видове саобраћаја, брзина превоза, удаљеност крајње дестинације од морских лука, редовност сервиса, привредна активност региона, удаљеност привредних центара од водних путева и лука, а самим тим и број превезених или потенцијалних контејнерских јединица, баланс у увозу и извозу у региону, стање инфраструктуре, навике корисника услуге, административне формалности при превозу, могући ризици, различити интереси шпедитерских компанија и др. Под условом да су испуњена два основна елемента за редован линијски контејнерски сервис на унутрашњим водним путевима, а то су проходан пловни пут и савремени контејнерски терминали, треба имати у виду и категорију обима превоза као фактора чијим се повећањем аутоматски повећавају све компаративне предности линијског контејнерског превоза на унутрашњим водним путевима, у односу на друмски и железнички саобраћај на упоредивим дестинацијама.

Успостављање редовног контејнерског сервиса на дунавско-црноморском правцу утицао би такође и на могућност повезивања домаћих лука са лукама у средњој, западној и северној Европи, што практично значи са целом Европом. Коришћење водног, ценовно јефтиног саобраћаја, дошло би до повећање конкурентности српске робе на тржишту ЕУ.

Имајући у виду потенцијално повећање процента превоза робе коришћењем контејнера, као и велики број пројеката који се остварују под окриљем ЕУ, а који имају за циљ раст контејнерског транспорта на унутрашњим водним путевима, потребно је размотрити могуће подстицајне мере у циљу већег коришћења контејнера приликом реализације увозно-извозних послова. С тим у вези, могућност повећања трговинске размене са руским и црноморским тржиштем разлог је који оправдава потребу за успостављањем контејнерског сервиса на Дунаву. Тај процес носи одговарајуће ризике и улагања. Политиком субвенција Република Србија може да подстакне приватни сектор да уђе у развој овог стратешки важног сервиса. Субвенције би се односиле на сваки превезени контејнер са одређеном врстом робе домаћег порекла која је намењена за одређено тржиште. Ова субвенција би посредно била и субвенција за директне произвођаче – прерађиваче ове робе, јер би нижом ценом превоза, њихова роба била конкурентнија на тржиштима ЕУ, Руске федерације, Републике Јерменије, Републике Азербејџана, Украјине, али и земљама Блиског и Средњег истока. Субвенције не морају да значе само директна давања из буџета већ се могу састојати и у обезбеђивању повољнијих кредитних аранжмана за набавку потребне опреме и сл. Такве субвенције би омогућиле развој сервиса и повећање обима превоза, што би опет утицало на даљи пад цена по транспортној јединици, а то би значило већу конкурентност, као и отварање неких тржишта на којима домаће компаније и роба из Републике Србије није присутна. На другој страни сервис би омогућио и безбедан и јефтин превозни пут за робу из наведених земаља, која је потребна на тржишту Републике Србије. Политика субвенционисања саобраћаја је позната у оквиру ЕУ која је кроз пројекат MARCO POLO субвенционисала сваки контејнер превезен на редовном контејнерском сервису од Будимпеште до Констанце. Субвенција је износила од 100–150 евра по пуном контејнеру и трајала је две године. Светска економска криза утицала је да дође до укидања ове линије.

У просторним плановима неких локалних самоуправа, посебно на територији АП Војводине унете су локације савремених контејнерских терминала. Могућности за развој превоза контејнерима су на територији АП Војводине дате у документу „Детаљна студија стања и стратегија развоја са акционим планом за логистичке центре у АП Војводини“.

2.2. Визија, мисија и стратешки циљеви

2.2.1. Визија

Република Србија препознатљива по значајном проценту превоза робе унутрашњим пловним путевима у укупном обиму превоза робе свим врстама саобраћаја.

Очување националне трговачке флоте.

Република Србија као држава која под својом заставом има значајан број квалитетних бродова унутрашње пловидбе новије градње.

Трговачка флота бродова унутрашње пловидбе прилагођена потребама тржишта.

2.2.2. Мисија

Препознавање унутрашњег водног саобраћаја као најпогодније гране саобраћаја за превоз великих количина роба намењених извозу и увозу.

Подизање нивоа квалитета бродова под српском заставом предузимањем одговарајућих законских и финансијских мера, као и брже прилагођавање модерним условима пословања од стране бродарских компанија.

2.2.3. Стратешки циљеви

1. Повећан промет (унутрашњи превоз, увоз и извоз) на унутрашњим водним путевима Републике Србије остварен домаћим и страним бродовима до 2025. године за 35% у односу на 2012. годину.
2. Модерна национална флота Републике Србије.
3. Профитабилна домаћа бродарска предузећа.
4. Запосленост домаћег бродарства.
5. Хармонизовани прописи и административне процедуре, једноставне царинске и граничне процедуре по моделу околних подунавских држава чланица ЕУ.
6. Пун надзор водног саобраћаја на мрежи пловних путева Републике Србије.

2.2.4. Мере за реализацију стратешких циљева у односу на националну флоту

У оквиру израде Стратегије предложен је сценарио раста укупних превезених количина терета унутрашњим водним саобраћајем. Сценарио је базиран на основном макроекономском показатељу економске активности – процентуалном расту реалног бруто домаћег производа (у даљем тексту: БДП) Републике Србије. Прогноза промета у саобраћају на унутрашњим водним путевима урађена је на основу претпоставке да ће годишњи укупни промет пратити процентуалне промене реалног БДП у Републици Србији. Кретање пораста реалног БДП преузето је из информација које даје Међународни монетарни фонд (у даљем тексту: ММФ).

На основу усвојене методологије може се закључити да би пораст обима промета на унутрашњим водним путевима Републике Србије оствареног домаћим и страним бродовима (унутрашњи превоз, увоз и извоз) могао бити у 2020. години за 10,7%, односно у 2025. години за 34,7% већи у односу на обим промета у 2012. години.

Истраживањем током израде Стратегије дошло се до закључка да је реално достизање основног циља тј. повећаног обима промета на унутрашњим водним путевима Републике Србије оствареног домаћим и страним бродовима до 2025. године за 34,7% у односу на 2012. годину.

Модернизацијом постојеће флоте, односно смањењем потрошње енергије и самим тим повећањем енергетске ефикасности могуће је повећати ценовну конкурентност и квалитет услуга бродарских компанија што би за последицу имало повећање учешћа водног саобраћаја у укупном саобраћају земље.

Одређене количине робе у Републици Србији се могу пребацити или вратити на реке Дунав и Саву понудом квалитетне услуге бродарских компанија која зависи, пре свега, од стања пловила, лучке инфраструктуре и супраструктуре, као и административних процедура на територији Републике Србије.

Ефикасно повезивање друмског, железничког и водног саобраћаја у лукама је предуслов за подстицај раста промета на унутрашњим водним путевима и интеграцију овог вида саобраћаја у комбиновани ланац у складу са новом европском саобраћајном политиком. Циљеви се могу реализовати и бржим претоваром у лукама, смањењем броја празних возњи и времена задржавања на утовару, истовару и операцијама у лукама, већим квалитетом лучке инфраструктуре и супраструктуре и брзином превозења.

Повећање профита бродарских компанија може се остварити повећањем броја возњи и дужина превозења, као и повећањем корисне носивости теретних пловила. Што је већи профит бродарстава, то се могу очекивати и веће инвестиције у модернизацију постојећих и улагање у нова пловила. Пракса бродарских предузећа која послују на територији Републике Србије јесте набавка половних пловила велике старости која се преузимају са Рајне и Горњег Дунава, што указује да је профит на ниском нивоу.

Продуктивност и цене возарина у речном транспорту су у тесној вези са габаритима пловног пута и начином контроле и управљања саобраћајем на унутрашњим водним путевима. У том смислу, надлежни државни органи везани за контролу и управљање унутрашњим водним саобраћајем морају ускладити своје активности и радно време са потребама бродарстава. Упрошћавањем административних процедура, радом надлежних органа и лучких оператера седам дана у недељи, допринело би да бродарске компаније буду конкурентније у односу на предузећа железничког и друмског саобраћаја.

Остварени транспортни рад као основни показатељ саобраћаја на унутрашњим водним путевима опада од 2010. године и поред тога што се уочава

благих пораст превезене количине терета. Претпоставка је да су разлози мањег оствареног рада краће релације превоза робе и смањење броја пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу, односно већи трошкови због неефикасности флоте и спорих административних процедура. Дуже време превоза, на пример лако кварљиве робе водним путем, у поређењу са друмским превозом представља недостатак водног саобраћаја упркос мањим трошковима. Поред нижих трошкова, да би овај вид саобраћаја био конкурентан у односу на друмски потребно је побољшати квалитет понуђене услуге.

За достизање свих прокламованих циљева, бродарске компаније треба да уважавају препоруке дате у Стратегији. Како би се омогућило брже прилагођавање модерним условима пословања у окружењу, унапредила безбедности пловидбе, те подигла еколошка свест свих учесника у водном саобраћају, бродарске компаније треба упућивати на:

- редовно текуће одржавање;
- обавезан ремонт пловила;
- одржавање неопходне бродске опреме;
- исписивање и уклањање старих и неактивних пловила, уз посебно обраћање пажње на историјска пловила, односно на бродове који представљају културно добро, а самим тим треба да буду под посебном заштитом;
- предавање бродског отпада на дефинисаним пријемним станицама.

Развој компанија која се баве организацијом превоза на унутрашњим пловним путевима треба усмерити у периоду 2015–2025. у више правца: на осавременавање управљачко-организационе структуре; на унапређење техничко-технолошких карактеристика флоте у складу са међународним прописима; у правцу специјализације бродарских компанија у зависности од структуре терета, односно евентуалног повећања учешћа скупље (контејнеризоване) робе у промету.

Имајући у виду прогнозу промета, потребно је подржати развој речне флоте у периоду од 2015. до 2025. године, што подразумева:

- обнављање постојећих пловила и пратеће опреме;
- забрану увоза пловила старијих од 25 година;
- набавку или изградњу нових пловила;
- набавку и уградњу уређаја за коришћење RIS-а;
- стратешку оријентацију компанија (специјализација) – међународни/унутрашњи саобраћај (према врсти терета).

Стратешка оријентација бродарских компанија треба да буде усмерена на:

- учешће у међународном саобраћају (увоз и извоз) посебно у земљама региона;
- развој унутрашњег саобраћаја (Дунав, Сава, Тиса и каналска мрежа ДТД); у оквир унутрашњег саобраћаја планирање превоза опасних терета између унутрашњих (домаћих) пристаништа, као и превоза расутих терета;
- учешће у комбинованом саобраћају.

Домаће или стране инвестиције у домаћу танкерску флоту у врло кратком року, већ од 2015. године, неминовне су уколико се жели задржати постојећи обим превоза течних терета, односно да се исти повећа у складу са прогнозираним количинама у периоду од 2015. до 2025. године, узимајући у обзир европске планове преношења превоза дела опасног терета на унутрашње пловне путеве.

Резултати улагања у домаћа теретна и погонска пловила имали би директан утицај на повећање безбедности пловидбе, унапређење животне средине, на токове новца којима би се повећао приход домаће речне привреде у целини (бродарстава и лука), на повећање буџета Републике Србије и на могућност већег запошљавања људи.

Не претендујући да по броју пловила српска флота буде већа од аустријске, румунске или украјинске, али са идејом да она буде оријентисана, пре

свега на извоз житарица, затим извоз и увоз нафтних деривата, увоз разних врста руде и другог расутог и комадног терета, треба подржати развој ЈРБ, државног предузећа са великом традицијом у целом региону (скоро читав век постојања и пословања), а које би са такође вишедеценијски активним Предузећем за водни транспорт „Иван Милутиновић“ (у даљем тексту: ПИМ), заједно са неколико већих приватних бродарстава, било окосница националне флоте.

Сагледавајући чињеницу о количинама робе, као и број пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу у Републици Србији на основу евиденције Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу из јула 2014. године, долази се до закључка да постоји несразмера у количини робе и броја пловила. Несразмера се испољава у већој количини робе од носивости доступних расположивих домаћих пловила којима се роба може превести. Велика количина терета у Републици Србији превози се страним бродовима (у све три категорије: увоз, извоз, транзит, погледати табеле 2.5 и 2.6 у Прилогу 2).

Да би национална флота преузела део постојећег терета од страних бродарских компанија у земљи и региону, односно да бродарства под страном заставом не би преузела сав терет који се превози пловним путевима на територији Републике Србије, у периоду 2015–2025. године неопходно је приступити следећем:

- измени структуре флоте у складу са транспортном политиком ЕУ уз поштовање принципа конкуренције и слободног тржишта;
- да се континуирано евидентира активна флота која би требало да се у наредним годинама модернизује, односно да се у периоду 2015–2025. године плански ревитализују пловила националног бродарства;
- да се сходно прихваћеним правилима ADN, односно због обавезе увођења пловила са „двобоком“ и „дводном“ до 2018. године, у Републици Србији подстакне задржавање постојећег броја пловила, односно носивости танкерске флоте у складу са развојним плановима самих бродарских предузећа;
- да се подстиче замена главних погонских мотора потискивача новим и еколошким моторима према моделу постојећих специјалних програма развијених у оквиру ЕУ (по примеру Савезне Републике Немачке и Републике Аустрије), односно да се постепено уводе нови потискивачи у постојећу флоту потискивача;
- да се промовише идеја коришћења LNG у складу са новим ЕУ прописима у циљу смањења емисије штетних гасова;
- да се по завршетку процеса ревитализације постојеће танкерске флоте приступи остваривању плана повећања броја пловила танкерске флоте до 2025. године у складу са прогнозираним повећањем терета;
- да се обнове теретна пловила за превоз расутих терета, с обзиром да домаћа пловила тренутно учествују у превозу са мање од 20% од укупно извезене количине житарица из Републике Србије; постоји велики простор за повећање броја теретних пловила за транспорт житарица која могу да превозе и остале врсте терета;
- да се у развојним плановима бродарских предузећа предвиди набавка контејнерских пловила у складу са тржишним потребама и европским плановима развоја контејнерског саобраћаја, пре свега на Дунаву;
- да се стимулишу власници пловила да региструју своја пловила под српском заставом, с обзиром да у последњих неколико година већи број власника пловила, иначе српских држављана који послују у Републици Србији, региструју пловила под страном заставом;
- да се обавља ефикаснији и квалитетнији инспекцијски надзор свих страних и домаћих пловила која се налазе на унутрашњим пловним путевима Републике Србије;
- да се редовним усаглашавањем законских и подзаконских прописа Републике Србије који се односе на водни саобраћај омогући поједностављење и убрзавање административних процедура на граници, односно у лукама и пристаништима;
- да се надлежни државни органи у одлучивању које се односи на подстицај развоја привреде консултују са Групацијом за речно бродарство у оквиру Привредне коморе Србије и новооснованим Српским водним кластером;
- да надлежни државни органи заједно са домаћим привредним групацијама размењују искустава са струковним европским организацијама које заступају возаре у унутрашњем водном саобраћају.

2.2.5. Прелиминарна финансијска процена за реализацију стратешких циљева

Обнова флоте у складу са закључцима, а која се односи на привредну компанију са државним капиталом ЈРБ као окоснице српског националног бродарства и која превози више од половине укупног промета терета у Републици Србији, у периоду 2015–2025. године, подразумева обнову бродова, танк потисница и потисница за суви терет:

– обнова бродова подразумева велике ремонте који пре свега подразумевају уградњу нових погонских и помоћних мотора. Осим уградње нових мотора на минимум шест потискивача, као и велики ремонт погона на четири потискивача; планира се и набавка два моторна танкера и једног потискивача;

– обнова танк потисница подразумева како реконструкцију, тако и градњу нових пловила, с тим што би крајњи циљ био укључивање 20–25 танкера у складу са правилима ADN;

– обнова потисница огледа се, пре свега, у великом ремонту трупа постојећих потисница, али и градњи мањег броја нових у циљу понуде за превоз специјалних терета, контејнера и других специфичних роба, како би се достигао број од укупно 50–60 пловила.

Уколико би ЈРБ до 2020. године реализовао овакав инвестициони програм, Република Србија би задржала флоту средње величине на Дунаву, односно успоставио би се несметан међународни и домаћи унутрашњи водни саобраћај око 100 модерних српских пловила и то:

- 18 бродова (13 потискивача, четири самоходна брода, један путнички брод);
- 20–25 танк потисница у складу са захтевима правила ADN;
- 50–60 потисница за суви терет;

Претпоставља се да би овако конципирана флота до 2020. године, могла представљати инвестицију од 35–40 милиона евра.¹³

Уважавајући ситуацију у подунавском региону, старост и број пловила који плове под страном заставом у региону, а која би могла представљати конкуренцију српској националној флоти, инвестиција од 35–40 милиона евра која би била уложена у флоту предузећа ЈРБ у складу са његовим плановима развоја, била би довољна да обезбеди несметано функционисање и стабилност тог предузећа, а тиме и присутност Републике Србије на тржишту водног транспорта на Дунаву у наредних минимум 30 година.

Обнова флоте, пре свега техничких пловила (пловни багери) предузећа ПИМ у складу са закључцима о флоти из Стратегије, подразумева инвестицију око пет милиона евра до 2020. године и она би била довољна за реализацију планираних инфраструктурних пројеката на водним токовима Републике Србије, посебно после катастрофалних поплава које су задесиле Републику Србију у мају и септембру 2014. године.

Тек након петогодишње реализације програма модернизације, могле би се сагледати и прецизирати даље инвестиције у повећање броја пловила, у складу са прогнозираним повећањем транспорта терета водним путем до 2025. године у Републици Србији, односно са европским плановима развоја пребацивања одређених врста и количина роба на овај вид саобраћаја.

¹³ Указује се да цене варирају и зависе пре свега од броја поручених пловила у бродоградилшту, као и од периода када се поручује лим за градњу. Цене порученог лима би биле мање уколико би се лимови уговорили у „Железари Смедерево“ а.д, а укупна инвестиција мања уколико би пројекте радили домаћи стручњаци у домаћим бродоградилштима. Већи део опреме и технологије би ипак морао бити наручен из иностранства.

2.3. SWOT анализа

Предности	Слабости
	1) Старост националне флоте и високи трошкови одржавања пловила

<p>1) Повољан географско-саобраћајни положај Републике Србије на европском коридору Рајна–Дунав на који се ослања густа мрежа пловних путева у Србији (укупно 1680км)</p> <p>2) Велика пропусна моћ пловних путева Републике Србије</p> <p>3) Повољни (ниски) трошкови транспорта, висока способност за превоз масовног терета на великој удаљености</p> <p>4) Предности водног саобраћаја у смислу заштите животне средине</p> <p>5) Конкурентност националног бродарства у односу на земље у региону</p>	<p>2) Неповољна старосна структура запослених и недостатак младог и стручног кадра који чини посаду бродова</p> <p>3) Ограничења пловидбе на критичним секторима и зависност транспорта од климатских фактора</p> <p>4) Споре и компликоване административне процедуре државних органа</p> <p>5) Примена строгих правила ADN за танкерску флоту за превоз одређених врста течних терета са јасним роковима од 2015. и од 2018. године</p> <p>7) Задржност бродоградње и немогућност квалитетног и брзог ремонта бродова</p> <p>8) Нелојална конкуренција – сива економија</p>
<p>Могућности</p>	<p>Препреке</p>
<p>1) Унутрашњи водни саобраћај постаје све значајнији вид саобраћаја</p> <p>2) Ставови о потреби повећања транспорта пловним путевима до 2020. године су јасно формулисани (Дунавска стратегија)</p> <p>3) Повећање извозног потенцијала Републике Србије</p>	<p>1) Погоршавање светских и регионалних економских услова</p> <p>2) Изузетно тешко планирање саобраћаја за средњи и дугорочни период због нестабилности на тржишту</p>

3. РАЗВОЈ ПРИВРЕДНИХ ПОТЕНЦИЈАЛА ЛУКА И ПРИСТАНИШТА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

3.1. Увод

Луке и пристаништа су важни делови инфраструктуре који омогућавају транспорт робе унутрашњим водним путевима. Повезујући мрежу унутрашњих водних путева и копнених видова транспорта, луке представљају главна чворишта на транспортној мрежи, привлаче привредне активности и омогућавају развој региона. Ефикасно повезивање друског, железничког и водног транспорта је предуслов за подстицај раста промета на унутрашњим пловним путевима и интеграцију транспорта роба на унутрашњим пловним путевима у интермодални транспортни ланац.

Развој лука на унутрашњим водним путевима у бившој Југославији био је у служби индустријских постројења која су зависна од великог протока сировинске базе. Ове индустрије не могу се лако премештати и данас би непостојање лука које их опслужују водило до великих додатних трошкова за превоз сировина железницом или друмом, или би довело у питање финансијску одрживост компанија. На овај начин економски је оправдано задржавање у лучком систему лука које су до данас Одлуком о одређивању пристаништа за међународни саобраћај („Службени гласник РС”, бр. 51/05 и 14/10) биле отворене за међународни саобраћај у Републици Србији, упркос чињеници да су поједине луке међусобно врло близу. Модерна времена захтевају потпуно нов начин сагледавања лука. Лука данас не може да буде само у функцији појединог индустријског постројења већ као добро од општег интереса мора да допринесе развоју ширег привредног региона који се налази у њеном залеђу.

Као континентална земља без морске обале, Република Србија својим стратешким опредељењем ка развоју унутрашњег водног саобраћаја и планирањем развоја сваке појединачне луке, омогућава сопственој привреди да увећа извоз пре свега пољопривредних производа и ђубрива, производа обојене и црне металургије, као и друге масовне робе, али и увоз репроматеријала, полуготових и готових производа, робе широке потрошње и друге врсте роба.

Смањењем транспортних трошкова, вишеструких претовара и времена задржавања у саобраћају и транзиту, смањују се укупни логистички трошкови који утичу на цену робе, односно њену конкурентност, а што је у интересу крајњег потрошача. Здравом унутар-лучком конкуренцијом и утврђивањем лучких тарифа елиминисаће се могућности стварања монопола.

Истовремено, луке представљају мултимодална чворишта где се врши промена вида саобраћаја, што их чини местима где мултимодални саобраћај директно конкурише друмском саобраћају. Мултимодалним саобраћајем користи се поморски, железнички и унутрашњи водни саобраћај, док се друмски превоз користи искључиво у финалној испоруци робе, тзв. превозу последње миље (*last mile delivery*). Учешће трошкова терминала (претовар и складиштење контејнера) у укупним транспортним трошковима мултимодалног саобраћаја креће се и до 20%, што га у одређеној мери чини мање конкурентним.

У приоритетној области 1а Дунавске стратегије као један од циљева одређен је и развој ефикасних мултимодалних терминала у дунавским лукама ради повезивања унутрашњих водних путева са железничким и друмским саобраћајем до 2020. године, док је акционим планом европског програма Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe (NAIADES II) једна од предвиђених активности интеграција водног саобраћаја у мултимодални ланац. Различитим мерама, попут пројекта MARCO POLO којим се ко-финансирају пројекти који за циљ имају растерећење друмских саобраћајница или промену вида саобраћаја, Европска комисија стимулише развој мултимодалног саобраћаја. Очекиван резултат наведених мера је повећање учешћа мултимодалног саобраћаја, где се предвиђа значајан пораст промета контејнеризоване робе. Повећање захтева за обрадом контејнера оправдаће специјализацију терминала у контејнерске терминале високе пропусне способности.

3.2. Анализа постојећег стања

Река Дунав чини кичму пловног система Републике Србије. На реци Дунав налази се девет лука отворених за међународни саобраћај, на реци Тиси налази се једна лука отворена за међународни саобраћај, док се на реци Сави налазе два пристаништа отворена за домаћи саобраћај.

Анализа промета у лукама и пристаништима, као и прогноза будућег организованог путничког туристичког саобраћаја на средњем и доњем току реке Дунав у планском периоду 2015–2025. године дата је у Прилогу 4. Стратегије.

Планирани правци развоја лука у Републици Србији у основи би требало да омогуће концентрацију претоварне делатности у одређеним привредним, односно индустријским подручјима како би се створили услови за развој залеђа тих лука, односно ширег привредног подручја око актуелних лука а самим тим и генерисала нова радна места. На тај начин би се створиле претпоставке за испуњење међународних стандарда који се захтевају у односу на луке од међународног значаја. Поменути међународни стандарди односе се на Европски споразум о водним путевима од међународног значаја (у даљем тексту: AGN), где се захтева да лука од међународног значаја има најмање 500.000 тона претовара годишње. У Прилогу 2 Протокола о комбинованом транспорту на унутрашњим пловним путевима уз Европски споразум о важним међународним линијама и пратећим постројењима (у даљем тексту: AGTC) може се видети да ниједна лука у Републици Србији не испуњава ове услове, а у Прилогу 3 AGTC-а за класификоване речне луке од међународног значаја дати су технички и оперативни захтеви за речне луке од међународног значаја. С тим у вези, пројекције се углавном односе на луке које треба развијати као мултимодална чворишта, што значи да је могуће повезивање полазишта и одредишта свим видовима саобраћаја. Спречавањем претовара робе на нелегалним претоварним местима извршиће се нова прерасподела робних токова на легалне луке и пристаништа, при чему треба имати у виду да се тренутно значајне количине роба претоварују управо у оквиру ових нелегалних места.

Просторни план Републике Србије из 2010. године имао је у виду развој мреже лука. У прилог овоме иде и чињеница постојања добре повезаности лука са главним магистралним правцима у друмском и железничком саобраћају.

У стратешком планирању развоја Републике Србије у обзир је узето, како домаће, тако и привредно и индустријско залеђе држава у окружењу. Третманом лука и лучког подручја као једног од најзначајнијих стубова развоја водног саобраћаја и унапређењем домаћег привредног и индустријског залеђа отвара се директна могућност адекватног распоређивања робних токова, према ефективности и ефикасности, као економским принципима али и утицају на екологију. С тим у вези, Стратегија упућује на интензивније унапређење и успостављање нових веза са државама у окружењу. У складу са принципима ЕУ, Република Србија када је у питању промет робе, прилагођава се мултимодалном приступу. Из потпуно оправданих разлога, паралелно са овим, треба створити адекватне услове који ће усмеравати робу на реку, односно унутрашњи водни саобраћај.

Луке пристајања многих светских бродарских компанија, управо су луке из окружења Републике Србије, пре свега Копар (Република Словенија), Ријека (Република Хрватска), Бар (Црна Гора) и Солун (Република Грчка), Констанца (Румунија) и Хамбург (Савезна Република Немачка). Према статистичким подацима о робним токовима увоза/извоза Републике Србије, као и пројектима којима је вршена анализа мултимодалних токова у Републици Србији, промет робе се огледа кроз много већи увоз у односу на извоз. Имајући у виду да мултимодални саобраћај омогућава брз и безбедан превоз великих количина робе, као и да директно утиче на смањење загушености друмских саобраћајница и смањење загађења, повећање обима превоза роба унутрашњим водним путевима је директна последица прихватања принципа мултимодалности.

Стратешка оријентација Републике Србије је и излаз на море, пре свега преко реке Дунав чији је капацитет готово неограничен. Река Дунав је

најшири аутопут, у чију изградњу није потребно уложити додатна средства. Улагања која се односе, пре свега на одржавање пловног пута и на унапређење стања одређених сектора, већ су дефинисана кроз извесне пројектне активности и углавном се финансирају кроз бесповратне фондове ЕУ, при чему све треба посматрати у светлу коришћења и улагања у јединствени европски Коридор Рајна–Дунав. Луке треба посматрати као тримодалне тачке у којима се свеобухватна друмска и железничка мрежа Републике Србије везује за европски Коридор Рајна–Дунав.

Мали промет у лукама узрок је недовољног приходавања самих лука, а тиме и недовољним могућностима за модернизацију и одржавање лучке инфраструктуре. Луке на домаћим рекама углавном су опремљене стандардним обалским дизалицама на шинама и/или покретним обалским дизалицама. Повезаност појединих лука железничким саобраћајницама не постоји или је недовољно развијена. Такође, неопходна је анализа постојећих лучких сидришта, односно утврђивање њихових позиција и димензија, с обзиром на то да поједине луке немају дефинисана сидришта.

Правни положај лука и управљање лукама уређено је одредбама Закона. Део овог закона којим се уређују луке базира се на упоредноправним и светским економским трендовима примењеним у свим земљама света са развијеним водним транспортом, а огледа се на темељном принципу да су луке и пристаништа добра од општег интереса и као таква, њихова лучка подручја налазе се у јавној својини. Имајући у виду постојеће околности у лучкој индустрији Републике Србије, овај закон морао је да уреди изузетно компликовану правну ситуацију како би се заштитио општи интерес. Када је у питању само управљање лукама, Законом је уведен модел који је Светска банка дефинисала као *Landlord* модел, уз неколико специфичности, које су директна последица како постојећих околности у Републици Србији, тако и специфичности унутрашње пловидбе. С тим у вези, управо су специфичности унутрашње пловидбе у односу на поморску, као и захтеви прописа ЕУ, детерминисале законско решење о успостављању једне Агенције за управљање лукама. Ако се има у виду да је обим претовара, па самим тим и пројекција прихода који ће се остварити кроз наплату лучких накнада, знатно мањи у лукама на унутрашњим водним путевима, него у морским лукама, а због потребе за успостављањем финансијски самоодрживог система, Законом је прописано оснивање једне Агенције за управљање лукама, што је уједно преовлађујуће решење међу државама које припадају тзв. латинском моделу управљања лукама, на супрот германском моделу у коме свака лука има своју тзв. лучку управу. Такође, овакав модел омогућиће оспособљавања ове агенције за инвестиционе захвате у односу на изградњу и модернизацију лучке инфраструктуре и то наплатом лучких накнада. Наиме, средства остварена наплатом лучких накнада улагаће се у даљи развој лучке инфраструктуре у Републици Србији, чиме се по први пут креира систем који је самоодржив и који ће за Републику Србију представљати извор значајних средстава за даља улагања у развој лучке делатности. Када су у питању друге надлежности Агенције за управљање лукама, Законом су ограничене на административно и стратешко управљање лучким подручјем, као и издавање одобрења за обављање лучке делатности. Такође, Законом су луке проглашене добрима од општег интереса од посебног значаја за Републику Србију. Законом је прописано да се лучко земљиште налази у јавној својини, као и да Влада утврђује лучко подручје за сваку луку, односно пристаниште. Приликом утврђивања лучког подручја Агенција за управљање лукама ће се руководити стратешким циљевима препознатим овом стратегијом, као и параметрима до којих ће доћи након израде одговарајуће документације за утврђивање лучких подручја. Приликом утврђивања лучког подручја настојаће се да простор на коме се данас налазе луке отворене за међународни саобраћај буде у највећој могућој мери проширен како би се створила основна претпоставка за увођење унутарлучке конкуренције.

Данашње луке у Републици Србији не остварују своју основну улогу покретача развоја привредних региона која се налазе у њиховим залеђима, због чега се луке у основи и третирају као добра од општег интереса. За данашње луке у Републици Србији карактеристично је релативно лоше стање лучке инфраструктуре, док је лучка супраструктура застарела због чега су претоварне операције ниског квалитета: непродуктивне, неефикасне, дуготрајне, повећавају трошкове и за кориснике и за пружаоце услуга. У лукама и пристаништима Републике Србије промет интермодалних јединица је занемарљив. Специјализовани терминали мултимодалног саобраћаја у лукама не постоје. Поред ограничених могућности претовара контејнера у лукама у Београду, Панчеву, Новом Саду и Прахову, не постоји нити један терминал за RO-RO саобраћај. На територији Републике Србије у овом тренутку није могуће извршити утовар, односно истовар теретних друмских возила у циљу њиховог превоза железницом (*Hucke pack*).

Општа карактеристика супраструктуре у лукама и пристаништима Републике Србије је:

- застарела опрема која се заснива на превазиђеним техничко-технолошким решењима из средине прошлог века (старост дизалица и више од 50 година), неадекватно одржавана због недостајућих оригиналних резервних делова, недостатком стручних сервисних служби са адекватним познавањем опреме, скривеним манама насталим као последица замора материјала и др.,

- технолошка производност опреме не задовољава временске норме претовара, чиме се повећава време задржавања транспортних јединица у лукама и последично утиче на висину бродске возарине и димензионисање флоте (директни транспортни трошкови) и утиче на повећање индиректних транспортних трошкова (везана новчана средства), а што све утиче на крајњу цену коштања робе,

- трошкови експлоатације су на граници позитивног пословања, а самим тим не пружају могућност за развијање конкуренције и као последицу имају

високу цену услуга претовара.

Технолошко-организационе карактеристике рада лучких оператера:

- неповољна старосна и квалификациона структура запослених у лучким услугама,
- недовољан број извршилаца који не омогућава вишесменски рад, као и рад нерадним данима, што као последицу има лошу искоришћеност лучке инфраструктуре и супраструктуре,
- радно време неприлагођено захтевима корисника лучких услуга.

3.3. Планови развоја теретних лука и пристаништа

Луке отворене за међународни саобраћај одређене су Одлуком Владе о одређивању пристаништа за међународни саобраћај („Службени гласник РС”, бр. 51/05, 14/10, у даљем тексту: Одлука). Одлуком су као луке отворене за међународни саобраћај проглашене: Апатин (лучки оператер: Лука „Напредак”), Београд (лучки оператер: Лука „Београд”), Бачка Паланка (лучки оператер: „Лука Бачка Паланка”), Беочин (лучки оператер: „БФЦ Лафарж”), Нови Сад (лучки оператер: „Лука Нови Сад”), Панчево (лучки оператер: Лука „Дунав” Панчево), Прахово (лучки оператер: „Лука Прахово”), Смедерево (лучки оператер: „Железара Смедерево”), Богојево (лучки оператер: „Лука Дунав Богојево”), а на Тиси Сента (лучки оператер: „Лука Сента”).

Полазећи од захтева садржаних у Уредби 1315/2013/ЕУ, за укључивање домаћих лука у тзв. *Core Network Ports* неопходно је да у тим лукама буду испуњени услови прописани овом уредбом.

На основу дугорочних основа организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије садржаних у Закону о просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10), препознате су следеће локације као постојеће или потенцијалне луке: Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево, Ковин и Прахово на Дунаву, Сремска Митровица и Шабац на Сави, као и Сента на Тиси.

С обзиром на могућ и очекивани утицај ових лука на развој ширег привредног залеђа утврђени су следећи генерални планови развоја лука у Републици Србији:

Лука у Београду у односу на саобраћајно-географски положај, треба да има значајну улогу у лучком сектору Републике Србије. Град Београд, као најснажније административно и функционално подручје Републике Србије, са релативно развијеном инфраструктуром и привредним потенцијалима, треба да има своју луку, што је препознато и Уредбом 1315/2013/ЕУ.

Постојећа лука у Београду позиционирано је на 1168. километру десне обале Дунава, базенског је типа са акваторијом величине 11 ha и дубине 4 m при ниском пловидбеном нивоу. Лука може истовремено да врши обраду осам пловила. Укупна дужина оперативне обале износи 940 m. Индустијски железнички колосек у дужини преко 12 km, повезан је са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је акционарско друштво Лука „Београд” у власништву компаније *Worldfine* из Луксембурга, а право на обављање лучке делатности стечено је најпре кроз поступак својинске трансформације на основу Закона о својинској трансформацији („Службени гласник РС”, бр. 32/97, 10/01 и 38/01 – престао да важи) и Закона о основама промене власништва друштвеног капитала („Службени лист СРЈ”, бр. 22/96, 29/97, 59/98 и 74/99 – престао да важи), а потом секундарном приватизацијом откупом већинског пакета акција трговањем на берзи.

У луци се врши претовар генералних терета, расутих терета и контејнера. Средства рада Луке „Београд” а.д. чине девет порталних дизалица носивости 3–6 t, три мосне дизалице носивости 3 t, 20 t и 50 t, две ауто дизалице носивости 16 t и 40 t, 30 виљушкарка носивости до 12,5 t, манипулатор за контејнере носивости 27 t, универзално друмско железничко средство (Унимог), више камиона, полуприколица и друга опрема. Лука „Београд” а.д. располаже са 200.000 m² затворених складишта и 600.000 m² отворених складишта. Располаже контејнерским терминалом за складиштење 10.000 TEU на годишњем нивоу.

Робе које се најчешће јављају у претовару су: со, отпадно гвожђе, производи црне металургије, угаљ, папир, фосфат и др. Иако највећа и инфраструктурно најпремљенија, Лука „Београд” а.д. годишње претовари између 200.000 и 400.000 тона разне робе. Укупан промет у 2013. години био је 337400 t и 208 контејнера. У структури претоварене робе генерални терет доминира у односу на расуте терете, пре свега услед саобраћајних ограничења у погледу положаја луке које се налази у непосредној близини центра града. Истовремено, тренутни положај луке представља одредницу

краткорочног развоја лучке делатности у оквиру постојеће просторне целине, а у функцији градске логистике. Наиме, већ сада одређене количине роба, посебно робе широке потрошње, директно се допремају друмским возилима до корисника складишних простора на лучком подручју за даљу дистрибуцију крајњим корисницима. Значајан део ових роба статистички се не евидентира.

Чињеница да се током времена град Београд развијао ка луци, те да је лука током времена постала непосредно окружена урбаним срединама представља највећу препреку за развој луке у Београду на садашњој позицији. С тим у вези, потребно је размотрити мере и начин за постепено измештање луке на нову локацију, у складу са одредницама Просторног плана Републике Србије од 2010. до 2020. године. У том смислу потребно је израдом и усвајањем одговарајуће документације за утврђивање лучког подручја, изградњу и развој нове луке у Београду, а у складу са Генералним планом Београда до 2021. године, утврдити позицију за изградњу нове луке, при чему је од нарочитог значаја утврдити модел развоја будућег лучког подручја луке у Београду. У том смислу, потребно је утврдити да ли је економски и саобраћајно прихватљивије да се нова лука у Београду развија у смислу интегрисаности лучког подручја или тзв. деконцентрацијом лучког подручја на више потенцијалних локација (терминала) на територији града Београда (по угледу на Луку Париз). Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Структуру нове луке у Београду требало би да чине: терминал за генерални терет, контејнерски терминал, терминал за расуте терете, терминал за течне терете, RO-RO терминал, Huske rack терминал и др. терминали.

Лука у Новом Саду својом позицијом, изграђеном лучком инфраструктуром и постојећом лучком супраструктуром има значајну улогу у лучком сектору Републике Србије. Оваква улога Луке у Новом Саду препозната је у Уредби 1315/2013/EУ на основу које је у оквиру „Студије Европске комисије о TEN-T основном коридору Рајна–Дунав“, она сврстана у тзв. *Inland Core Ports*. Лука се налази се на 1254. километру леве обале реке Дунав, на улазу у канал ДТД. Акваториј луке је величине 6 ha и дубине 4–10 m. Укупна дужина оперативне обале износи 800 m, са могућношћу једновременог привеза и обраде пет пловила. Индустијски железнички колосек у дужини од 6.000 m повезан је са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је акционарско друштво „Лука Нови Сад“. У државној својини је 99,38%, а у својини малих акционара 0,62%. У луци се врши претовар и складиштење расутих терета, генералних терета, контејнера и течних терета. Претоварну механизацију „Луке Нови Сад“ а.д. чине шест порталних дизалица носивости од 5 t до 27,5 t, 14 виљушкар носивости од 3 t до 12,5 t, један виљушкар носивости 28 t, 5 утоваривача, две колске ваге од којих је једна друмско-железничка вага опсега до 100 t, три телескопска левка са порталима за претовар расутих терета производности до 250 t/h, два уређаја за паковање врећа од 50 kg и врећа од 1.000 kg, тракасти транспортер, пнеуматска опрема, пумпе за деривате нафте и др. „Лука Нови Сад“ а.д. располаже са 44.000 m² затворених складишта и 100.000 m² отворених складишта у функцији јавних и јавних царинских складишта. Запремина складишта за деривате нафте износи 270.000 m³.

Укупан промет у 2013. години био је 748.237 t и 52 контејнера, док је током 2012. године претоварено више од 1.100.000 t разне робе. Најчешће обрађиване робе су житарице, компоненте за вештачко ђубриво и вештачко ђубриво, старо гвожђе, црна металургија и др. Идентификована „уска грла“ појављују се у погледу производности дизалица на косом кејском зиду у периоду ниских водостаја.

Планови развоја луке у Новом Саду заснивају се на повећању претовара житарица, сировина вештачког ђубрива и вештачког ђубрива и обухватају продужење оперативне обале – вертикалног кеја¹⁴, реконструкцију постојећих дизалица и набавку нове претоварне механизације у циљу повећања носивости, модернизацију информационог система и развој аутоматске обраде података. Потребно је да се у складу са Законом приступити реконструкцији индустријских колосека и путне мреже, изградњи силоса за житарице носивости 20.000 t, изградњи Ro-Ro терминала, контејнерског терминала, Huske rack терминала, проширење складишних капацитета, као и развој логистичких подсистема и додатних услуга. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи 4,9 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 9,8 милиона евра.¹⁵ Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја биће утврђен након израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Новом Саду. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Лука у Панчеву заједно са лукама у Београду и Новом Саду представља најразвијенију луку у Републици Србији са становишта изграђене инфраструктуре и количина претоварене робе. Лука се налази на rkm 1153. леве обале реке Дунав, базенског је типа са акваторијом величине 21 ha и дубине 5 m при ниском пловидбеном нивоу. Лука има могућност једновременог привеза девет пловила, а укупна дужина вертикалног кеја износи 860 m. Индустијски железнички колосек у дужини од 6.100 m повезан је са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је акционарско друштво Лука „Дунав“ Панчево, а право на обављање лучке делатности стечено је кроз поступак својинске трансформације. У луци се врши претовар генералних терета, расутих терета, течних терета и контејнера, а претоварну механизацију Луке „Дунав“ Панчево чине три порталне дизалице, две ауто дизалице, три торањске дизалице, четири левка за претовар расутих терета, 19 виљушкар носивости до

12,5 t, више камиона и полуприколица, тракасти транспортер и пнеуматска опрема и др. Лука „Дунав“ Панчево располаже са 40.000 m² затворених складишта и 100.000 m² отворених складишта у функцији јавних и царинских складишта.

У протеклих десет година, промет роба који се претовари у Луци „Дунав“ Панчево је између 400.000 t и 800.000 t разне робе на годишњем нивоу. Најчешће обрађиване робе су житарице, производи црне металургије, ђубриво, старо гвожђе и др.

Планови развоја луке у Панчеву превасходно се односе на проширивање лучког подручја, изградњу нове оперативне обале, изградњу нових и рехабилитацију постојећих лучких друмских саобраћајница, отворених складишних простора и индустријских колосека у оквиру будућег ширег лучког подручја. Поред овога планира се увођење мултимодалних система саобраћаја изградњом контејнерског и Ro-Ro терминала. Потребно је размотрити могућност укључивања пловног канала и изграђене оперативне обале у саставу ХИП „Азотара“ у будуће лучко подручје, те да се у законом прописаном поступку изабере лучки оператер који би управљао тим специјализованим терминалом. Потребно је размотрити просторне могућности да се у оквиру будућег ширег лучког подручја луке у Панчеву изгради терминала за претовар нафте и деривата нафте. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи 9.3 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 20.7 милиона евра.¹⁶ Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја Луке у Панчеву биће утврђен после израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Панчеву. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Лука у Бачкој Паланци позиционирана је на rkm 1295. леве обале реке Дунав, базенског је типа са акваторијом површине 5,2 ha и минималном дужином од 3,5 m при ниском пловидбеном нивоу. Укупна дужина оперативне обале је 322 m која омогућава једновремени привез три пловила. Лука је удаљена 30 km од аутопута Е70, правац Београд–Загреб, односно 45 km од аутопута Е75, правац Београд–Будимпешта. Лука није повезана са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је предузеће „Лука Бачка Паланка“ д.о.о, а право на обављање лучке делатности стечено је кроз поступак својинске трансформације. У луци се врши претовар расутих и генералних терета, а средства рада „Луке Бачка Паланка“ д.о.о. чине једна портална дизалица носивости 6/12 t (Ganz), једна лучка мобилна дизалица (Sennebogen), једна пловна дизалица (Schwimmkran 3), различити усипни кошеви, тракасти транспортери и друга механизација. Предузеће располаже са 650 m² затворених складишта и 8.260 m² отворених складишта у функцији јавних и јавних царинских складишта.

Током 2012. године претоварено је више од 290.000 t. Најчешће обрађиване робе су житарице, уљарице, сојина и сунцокретова сачма, ђубриво и др.

Планови развоја луке у Бачкој Паланци стратешки су опредељени према изградњи контејнерског терминала, терминала за течне терете, као и терминала за претовар и складиштење житарица. Како би се омогућила изградња ових терминала неопходна је изградња обалоутврде и вертикалног кеја у дужини од 480 m, силоса за житарице носивости 60.000 t, набавци нове претоварне механизације у циљу повећања носивости, као и изградњи железничких индустријских колосека у циљу повезивања ове луке са националном железничком мрежом. Реализација предметних планова условљена је првенствено степеном привредне активности у региону, као и проширивањем лучког подручја у складу са одредбама Закона. Потребно је да се постигне сагласност између општине Бачка Паланка, Агенције за управљање лукама и садашњег лучког оператера о решавању имовинско-правне ситуације на земљишту на коме је могуће проширење лучког подручја, а на коме „Лука Бачка Паланка“ д.о.о. има укњижено право коришћења. Проширење лучког подручја од значаја је развој лучке делатности у Бачкој Паланци и последично укупне привреде ове општине. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи 5,1 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 5,6 милиона евра.¹⁷ Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја биће утврђен након израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Бачкој Паланци. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Лука у Апатину налази се на rkm 1401. леве обале Дунава, каналског је типа са акваторијом величине 1 ha и дубине 3–5 m. Укупна дужина полувертикалног кеја је 240 m и пружа могућност за једновремени привез три пловила. Лука је удаљена 70 km од аутопута Е75, правац Београд–Будимпешта и није повезана са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је акционарско друштво „Напредак“ Републици Србији, а право на обављање лучке делатности стечено је поступком приватизације. Своје услуге оператер пружа помоћу једне порталне дизалице, носивости 6 t, тракастих транспортера и друге пнеуматске опреме. „Напредак“ а.д. располаже са 25.000 m² отворених складишта. Најчешће обрађиване робе су житарице, песак и шљунак.

Акваторија луке се користи као зимовник, а у акваторији истог рукавца смештени су бродоградилиште и марина, што може да проузрокује значајне проблеме у случају већег интензитета саобраћаја, због чега је неопходно да техничка документација покаже оправданост задржавање луке на садашњој позицији.

Израдом и усвајањем одговарајуће документације за утврђивање лучког подручја, изградњу и развој луке у Апатину биће испитана оправданост позиције нове луке, те ће се у складу са подацима о промету робе која гравитира ка и из залеђа будуће луке у Апатину утврдити за којим лучким терминалима постоји потреба. У оквиру поступка испитивања оправданости изградње нове луке решаваће се питање статуса постојећег лучког оператера.

Лука у Богојеву налази се на левој обали реке Дунав на rkm 1366. Лука је удаљена 40 km од аутопута E75, правац Београд–Будимпешта, и није повезано са националном железничком мрежом. Лука је отвореног типа са акваторијом дубине 12 m. Укупна дужина вертикалног кеја износи 167 m, а у функцији претовара терета користи се новоизграђени део кеја дужине 90 m.

Лучки оператер је предузеће „Лука Дунав Богојево“ д.о.о. У власничкој структури предузећа, компанија „Хибрид“ д.о.о. има већински удео (60%) док је Република Србија мањински власник (40%). У луци се врши претовар расутих и генералних терета. Од лучке супраструктуре лучки оператер располаже силосом носивости 30000 t; два друмска и један железнички усипни (пријемни) кош, укупног капацитета 700 t/h; сушаром капацитета 40 t/h; порталном дизалицом носивости 20 t; тракастим транспортером производности 400 t/h; затвореним складишним простором површине 7500 m²; потребном претоварном механизацијом и механизацијом за интерни транспорт.

Најчешће обрађиване робе су житарице, вештачко ђубриво, шљунак и песак, а у протеклих пет година, промет роба који се претовари у Луци Дунав Богојево је између 200.000 t и 300.000 t разне робе на годишњем нивоу.

Планови развоја луке у Богојеву у правцу комплетног лучког логистичког центра треба да омогуће валоризацију повољног географског саобраћајног положаја у циљу специјализације ове луке за претовар и складиштење житарица и минералног ђубрива, али и да омогући изградњу и развој интермодалног терминала. Ови планови обухватају пре свега санацију и реконструкцију урушеног дела обале у дужини од 55 m и изградњу индустријског колосека, као и његово повезивање са националном железничком мрежом у дужини од 2,5 km. Планском документацијом општине Богојево, као и регионалним просторним планом АП Војводине, предвиђено је развијање интермодалног терминала, при чему исти мора да буде обухваћен лучким подручјем и третиран као лучки терминал. Поред наведеног препозната је потреба за изградњом складишних простора и пратеће лучке инфраструктуре (железничког индустријског колосека, као и његово повезивање са националном железничком мрежом у дужини од 2,5 km, изградња још једног вертикалног кеја, изградња складишних простора до 100000 t (садашњи капацитет 50000 t) Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи 3.2 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 2.4 милиона евра. Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја Луке у Богојеву биће утврђен након израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Лука у Смедереву позиционирана је на две локације, и то: „Нова лука“ на rkm 1111. и „Стара лука“ на rkm 1116. десне обале реке Дунав. Лука је отвореног типа и има укупно пет места за једновремени привез пловила. Укупна дужина кеја је 572 m, од чега је 172 m новоизграђени вертикални кеј.

Лучки оператер је „Железара Смедерево“ д.о.о. који тренутно врши претовар сировина и готових производа за потребе ове Железаре. Претоварну механизацију луке у Смедереву чине једна портална дизалица носивости 5/6 t, 2 порталне дизалице типа Ganz носивости 16/27 t, и друга механизација.

Најчешће обрађене робе су руде гвожђа, концентрати, кокс, производи од хладно и топло ваљаног челика. У зависности од обима производње Железаре, годишње се претовари између 2.000.000 t и 4.000.000 t сировине и готових производа.

Планови развоја луке у Смедереву обухватају изградњу и проширење оперативне обале на локацији „Нове луке“, као и набавка додатних порталних дизалица. Локација „Старе луке“ налази се у центру града Смедерева, у близини је заштићеног подручја историјског споменика – Смедеревске тврђаве, тако да се због валоризације предметне локације планира изградња искључиво путничког пристаништа отвореног за међународни саобраћај. Постојећа опрема за претовар терета са локације „Старе луке“ била би дислоцирана на локацију „Нове луке“.

Приоритетна инвестиција је изградња индустријског колосека на локацији оперативне обале „Нове луке“ и његово повезивање са мрежом индустријских колосека у оквиру комплекса Железаре. Такође, имајући у виду обим робе која гравитира ка лучком залеђу Смедерева, препозната је потреба за проширивањем лучког подручја у Смедереву и изградње нових терминала за опасне терете, генералне терете, расуте терети, те контејнерског терминала. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи 22.9 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 34.3 милиона евра.¹⁸ Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја биће утврђен након израде и усвајања

одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Смедереву. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Лука у Прахову налази се на rkm 861. десне обале Дунава. Лука је отвореног типа, а оперативна обала је дужине 560 m. Индустијски железнички колосек у дужини од 971 m повезан је са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је „ИХП Прахово – Крајина“ д.о.о. – у реструктурирању. У луци се врши претовар генералних и расутих терета. Претоварну механизацију луке чине три порталне дизалице носивости 10 t, 6 t и 5 t, три мосне дизалице носивости 10 t и 40 t, тракасти транспортери и др. опрема. Располаже са 2.000 m² затворених складишта и 6.000 m² отворених складишта.

Најчешће обрађиване робе су угаљ, кокс, фосфат, производи црне металургије, пиритне изгоретине и др. У протеклих десет година промет роба који се претовари у луци у Прахову је између 200.000 t и 350.000 t разне робе на годишњем нивоу.

Планови развоја луке у Прахову обухватају изградњу и проширење оперативне обале, набавку додатних порталних дизалица и проширење складишних капацитета. Такође, имајући у виду обим робе која гравитира ка лучком залеђу Прахова препозната је потреба за проширивањем лучког подручја у Прахову и изградње терминала за опасне терете, контејнерског терминала, као и стављање у функцију постојећег силоса за житарице или изградња новог. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи три милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 9.8 милиона евра.¹⁹ Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја биће утврђен након израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Прахову. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Лука у Беочину налази се на rkm 1268. десне обале Дунава. Лука је базенског типа, са акваторијом величине 4,24 ha и минималном дужином 3,5 m. Вертикални кеј је дужине 275 m, а оперативна обала пружа могућност једновременог привеза и обраде три пловила. Индустијски железнички колосек у дужини од 2.000 m, у оквиру индустријског комплекса, није везан на националну железничку мрежу.

Лучки оператер је „БФЦ Лафарж“. У луци се врши углавном претовар расутих терета. Претоварну механизацију луке чине једна портална дизалица носивости 10 t, седам виљушкар носивости 3 t до 12 t, више камиона и друге опреме. Лучки оператер располаже отвореним складишним простором површине 28.000 m².

Имајући у виду да просечан промет роба на годишњем нивоу износи 100.000 тона, од чега више од 80% чине гипс и угаљ за потребе беочинске фабрике цемента, као и да је током 2013. године забележен промет извесне количине житарица, потребно је размотрити системско решење за ову луку у смислу њеног евентуалног припајања лучком подручју луке у Новом Саду, где би ова лука постала специјализовани терминал за расуте терете у саставу луке у Новом Саду.

Лука у Сенти налази се на rkm 122. десне обале реке Тисе. Акваторија луке простире се на 1,2 ha, минималне дубине 3 m. Укупна дужина оперативне обале је 130 m, а могућ је једновремени привез два пловила. Железнички колосек дужине 1.050 m повезан је са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је акционарско друштво „Лука Сента“. Претоварну механизацију „Луке Сента“ чине једна мосна дизалица носивости 25 t, више виљушкар носивости од 2 t до 6 t, више утоваривача и камиона, тракасти транспортер, различита пнеуматска опрема, левак за претовар расутих терета и др. „Лука Сента“ располаже са 18.260 m² затворених складишта, од чега 1.290 m² чине јавна царинска складишта и 20.000 m² отворених складишта од чега 5.000 m² чине царинска складишта. Предузеће располаже и складиштем за течни нафти гас (ТНГ) запремине 1.000 m³.

Најчешће обрађиване робе су грађевински материјал (песак, шљунак, туцаник), минерално ђубриво, житарице, шећер, дуван, ТНГ и др. Током протеклих пет година промет роба који се претовари у луци у Сенти је између 150.000 t и 200.000 t разне робе на годишњем нивоу.

Планове развоја луке у Сенти стратешки треба одредити ка искоришћењу потенцијала реке Тисе као међународног водног пута. У том смислу препозната је потреба за изградњом силоса са сушаром, хладњаче, као и набавку друге претоварне механизације.

Имајући у виду обим робе која гравитира ка Севернобанатском округу које чини залеђе луке у Сенти, препозната је потреба за проширивањем лучког подручја у Сенти, како би се омогућила изградња терминала за опасне терете, али и терминала за расути и контејнерски терет. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи око три милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од четири

милиона евра. Тачан износ потребних улагања биће утврђен у односу на проширење лучког подручја након израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Сенти. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

С обзиром на развијеност индустријских зона и значајну количину робе која гравитира ка Сремској Митровици и Шапцу, те препознајући потребу да Сава као међународни водни пут добије луке отворене за међународни саобраћај, препозната је потреба да се садашњи статус која имају пристаништа за домаћи саобраћај у Шапцу и Сремској Митровици подигне на ниво луке.

Пристаниште у Сремској Митровици налази се на rkm 133. леве обале реке Саве и отворено је за домаћи саобраћај. Пристаниште је базенског типа, акваторије величине 1 ha са дубином 2,5–7 m. Укупна дужина вертикалног кеја је 100 m, а 3.100 m индустријских железничких колосека повезани су са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је акционарско друштво РТЦ Лука „Легет“ а.д, а право на обављање лучке делатности стечено је поступком приватизације. У пристаништу се врши претовар расутих терета, генералних терета и контејнера. Поред претоварних делатности, лучки оператер се бави и експлоатацијом шљунка и песка.

Претоварну и транспортну механизацију РТЦ Лука „Легет“ а.д. чине једна портална дизалица носивости 6 t, 1 манипулатор за рад са контејнерима, једна ауто дизалица носивости 12 t, тракасти транспортер, више виљушкара, камиона, полуприколица, више пловила, багера рефулера, багера ведричара и др. РТЦ Лука „Легет“ а.д. располаже са 20.000 m² затворених складишта и отвореног складишног простора на 10 ha.

Планови развоја будуће луке у Сремској Митровици превасходно се односе на проширивање лучког подручја, изградњу нове оперативне обале, изградњу складишних простора, као и набавку додатне претоварне механизације. Процењена вредност инвестиције у лучку инфраструктуру износи 1.7 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од два милиона евра.²⁰ Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја биће утврђен након израде и усвајања одговарајуће документације за проширење лучког подручја луке у Сремској Митровици. Саставни део ове документације биће планирани износи трошкова, као и предлози начина финансирања планова изградње и развоја луке.

Пристаниште у Шапцу налази се на rkm 103. десне обале реке Саве и отворено је за домаћи саобраћај. Пристаниште је отвореног типа, а дужина вертикалног кеја је 150 m и пружа могућност за једновремени привез и обраду два пловила. Индустријски железнички колосек повезан је са националном железничком мрежом.

Лучки оператер је „Зорка транспорт“ д.о.о. у реструктурирању. У функцији индустријског пристаништа, у претходном периоду вршен је претовар сировина и готових производа за потребе хемијске индустрије Зорка – Шабац. Претоварну механизацију чини портална дизалица 5/6 тона.

Планска документација града Шапца предвиђа изградњу нових лучких терминала базенског типа, на локацији десне обале реке Саве на 98. километру.

Имајући у виду наведено, лучко подручје будуће луке у Шапцу треба базирати на моделу деконцентрације, како би се остварила пуна искоришћеност постојеће лучке инфраструктуре и опреме на територији овог града.

На основу података добијених од наведених лучких оператера, укупан остварени промет у посматраним лукама током 2012. године износио је 3.330.260 t и 3816 контејнера, а током 2013. године 3343940 t и 1560 контејнера. Разлика у количинама терета (Табела 4.1.) објашњава се чињеницом да се одређене претоварно-складишне делатности одвијају се у оквиру других локација на територији градова Београда, Новог Сада, Панчева, Смедерева и другим локацијама. У складу са одредбама Закона, смерницама из ове стратегије, као и прописаним захтевима за луке, пристаништа и за привремена претоварна места, у складу са актом Владе, потребно је размотрити могућност увођења ове инфраструктуре у режим одобрења, односно лучке концесије. С тим у вези, на основу параметара који ће се утврдити наведеном уредбом биће утврђено да ли ови објекти испуњавају услове да буду проглашени за пристаништа за посебне намене или сопствене потребе, или евентуално као терминали у саставу лука. Објекти који не буду испуњавали прописане критеријуме за увођење у лучки систем биће предмет инспекцијског надзора и затварања.

Развој интермодалног транспорта препознат је и дефинисан као један од фактора који могу допринети убрзаном привредном развоју Републике Србије (Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године). Посебно треба истаћи економску, еколошку и енергетску ефикасност овог вида транспорта. Више пута дефинисана мрежа терминала и стратешки планови развоја интермодалног транспорта нису реализовани. У Републици Србији постоји делимично изграђена инфраструктура, како на железници, тако и у лукама за претовар контејнера. Код постојећих терминала присутна су

значајна ограничења условљена постојећом локацијом, застарелом опремом и расположивим инвестицијама за развој. Интермодални транспорт у Републици Србији углавном чини увоз робе стандардним контејнерима и отпрема празних контејнера у поморске луке.

У складу са тим, један од стратешких циљева развоја водног саобраћаја јесте и формирање мреже интермодалних, односно контејнерских терминала у лукама и пратећим логистичким центрима.

¹⁴ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године.

¹⁵ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године.

¹⁶ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године

¹⁷ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године

¹⁸ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године.

¹⁹ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године.

²⁰ Према подацима из Генералног плана и Студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији из 2006. године.

3.4. Развој путничких пристаништа и терминала

3.4.1. Специфичности путничких пристаништа и терминала

Путнички терминали у уређеним лукама са вертикалним кејским зидовима не захтевају компликовану помоћну инфраструктуру, осим пристанишних понтона који, у уређеним земљама, служе да сместе одређене садржаје (управне просторије, просторије за обално особље, царину, полицију, амбуланту, продавнице, мењачнице и др) који су неопходни за несметани рад терминала.

Основни елементи стационарних пристанишних уређаја имају веома различита конструкциона решења у погледу кејског зида, платоа и пристанишног објекта. У зависности од конструкције кеја (вертикални кеј, полу коси кеј или потпуно неуређена обала) постављају се метална плутајућа постројења на која се смештају неопходни објекти. Понтон се везује за обалу помоћу ужади за битве или за сидра или на други начин. Силе удара бродова у пристан неутралишу се косим одбојницима који држе понтон/пристан на води. Прелазни мостови су ширине 2–5 m с најмањим нагибом 1:5 за путнике.

На рекама са већим брзинама тока успешно се користе пристајалишта са понтоном која су везана са обалом са два зглобна, метална моста. Мостови служе као одбојници и обезбеђују положај пристана у зависности од водостаја. Дужина приступних мостова износи између 15–25 m у зависности од изражених варијација водостаја.

На путничким терминалима обавезно је снабдевање брода водом, струјом као и депоновање смећа.

3.4.2. Путничка пристаништа и терминали у Републици Србији

У ситуацији у којој још не постоје техничке и правне норме везане за изградњу, експлоатацију и класификовање путничких пристаништа, у Републици Србији постоје три путничка пристаништа. Путничка пристаништа у Београду и Новом Саду су јавна пристаништа отворена за међународни саобраћај. Доњи Милановац још увек нема регулисан статус пристаништа*), док је у Апатину реализован симболичан број пристајања, најчешће у ванредним условима пловидбе или као последица ванредних догађаја у току пловидбе.

Путничка пристаништа у Републици Србији су током 2013. године реализовала следећи број пристајања:

Место пристајања	реализовано пристајања	реализовано пристајања (%)	најављена пристајања

Београд	510	56	550
Нови Сад	330	37	350
Доњи Милановац *	62	7	90

Као последица екстремно високих вода и обуставе пловидбе на реци Дунав у земљама централне Европе укључујући и обуставе пловидбе које су прогласиле капетаније у секторима Бездан, Апатин, Бачка Паланка и Нови Сад (јуни 2013. године) није остварен укупан број најављених пристајања.

Значајно је напоменути да је устаљена пракса да се више од 90% пристајања бродова реализује у Београду и Новом Саду.

Пристаништа за које локалне самоуправе покрећу иницијативе за њихово оснивање и за које би требало обезбедити пристанишну инфраструктуру и супраструктуру која би испунила постојеће законске захтеве, као и захтеве бродарства, туристичких оператера и путника су: Апатин, Бачка Паланка, Сремски Карловци, Смедерево, Костолац, Велико Градиште, Голубац, Лепенски Вир, Кладово, Сремска Митровица, Сента и Кањижа.

3.4.3. Обим и динамика путничких туристичких токова на путничком терминалу у Београду

Стратегија развоја туризма Републике Србије посебну пажњу посвећује промоцији Дунава, чија се реализација врши кроз до сада урађених 14 мастер планова, од којих се на Дунав односе четири мастер плана из којих су проистекли предложени приоритетни пројекти.

Стога се као приоритет у области развоја туризма на Дунаву утврђује стимулисање инвестиционих активности у обнову постојеће и изградњу нове туристичке и друге инфраструктуре (пре свега путничких пристаништа и марина) кроз реализацију постојећих планова.

По Стратегији развоја туризма Републике Србије („Службени гласник РС”, број 91/06), веома важан део наутичког производа су кружна путовања рекама, односно организовани пакети путовања рекама од стране оператера. Највећи део тржишта односи се на кружна вишедневна путовања унутрашњим пловним путевима кроз више земаља. Туристичким бродовима, крузерима, се најчешће ноћу плови и зауставља у пристаништима, а дању разгледају туристичке дестинације. Савремена међународна туристичка крстарења (крузери, eng. cruises) започета су 1970. године. Тренутно, крстарења су једна од водећих области међународног туризма у погледу темпа развоја и пораста тражње.

Крузери на унутрашњим пловним путевима, као начин путовања имају сталан тренд раста који на светском нивоу износи од 5% до 14% у зависности од доминантних хидролошких услова на пловним путевима. Овај вид туризма је посебно погодан и прилагођен путницима старије старосне доби и лицима са инвалидитетом, при чему су њихове основне карактеристике следеће:

Крузери као туристички производ подразумевају путовања у циљу посете већег броја дестинација и то без неугодног укрцавања и искрцавања пртљага путника;

- сигурност, безбедност и удобност путовања, као и задовољство путника су високо изражене категорије;
- путничке бродове са кабинама, крузере, најбоље описује констатација да су то бродови хотели високе категорије;
- путовања захтевају пружање стандардизованих услуга доброг квалитета у рецептивном туризму, али посебно и услуга које пристаништа морају да обезбеде путницима и бродовима и члановима посада;
- компаније које се баве крузингом као туристички оператери или бродари своју делатност обављају у условима изражене конкуренције, при чему се уместо смањења цена активности усмеравају на перманентно унапређењу квалитета услуга;
- компаније које граде бродове започињу инвестиционе циклусе на основу доброг познавања трендова понуде и тражње. Последњих година у Европи се гради више од 14 бродова годишње, а највећи део њих је намењен крстарењима на реци Дунав. Карактеристика флоте на реци Дунав је да је од 2000. године изражена замена путничких бродова мањих димензија новоизграђеним бродовима дужине око 135 m са могућношћу смештаја до 200 путника;
- лучки оператери пратећи трендове у градњи путничких бродова прецизно могу да прилагоде техничко-технолошке карактеристике објеката за безбедно пристајање бродова;

- утицај светске економске кризе на путовање путника из развијених земаља може да се објасни на следећи начин: број путовања се не смањује,

смањују се растојања до изабране дестинације при чему пловни пут Рајна–Мајна–Дунав пролази кроз цео континент;

– туристичка понуда земље и региона мора да буде обједињена, стандардизована и у свим елементима конкурентна, јер се путници, односно туристи не одлучују само због једне дестинације, већ због програма крстарења који морају да буду атрактивни и садржајни. У комерцијалном наступу карактеристични су називи путовања који описују њихов мото и карактер. Најчешће су то теме везане за европску културну баштину или историјске теме. У складу са мотом и „духом“ путовања компаније прилагођавају имена бродова према теми путовања.

Београд се налази на средњем току Дунава на средини туристичких крстарења. Сва важнија крстарења Дунавом обухватају и пристајање и боравак у Београду. Из тих разлога анализа обима и динамике постојећих организованих међународних путничких туристичких токова кроз путничко пристаниште у Београду може да се сматра меродавном за Средњи и Доњи ток Дунава. Рекламни слоган дунавских крстарења може се описати изразом: „Посетите седам земаља и пет главних градова“.

3.5. Визија, мисија и стратешки циљеви

3.5.1. Визија

Високо организовани и профитабилни лучки сектор који пружа највиши ниво услуга возарима и крцатељима робе, обезбеђујући стално унапређивања и подизање нивоа услуга у лукама Републике Србије.

3.5.2. Мисија

Подизање укупног нивоа квалитета услуга унутрашњег водног саобраћаја кроз пружање компетитивних лучких услуга.

Подизање нивоа рада Агенције за управљање лукама на ниво високо ефикасних и пословно флексибилних лучких управа у свету, која својом делатношћу креира такав лучки пословни амбијент који ће привући најзначајније лучке оператере на тржиште лучких услуга Републике Србије.

3.5.3. Стратешки циљеви

1. Одрживи развој домаћих лука у циљу привредног раста Републике Србије.
2. Квалитетна лучка инфраструктура и супраструктура.
3. Функционисање лучког тржишта, складу са прописима ЕУ, привлачење нових инвестиција.
4. Најмање три домаће луке укључене у тзв. *Core Network Ports* у складу са одредбама Уредбе 1315/2013/ЕУ.
5. Укључивање лука у мултимодални логистички ланац.
6. Запосленост и квалитет живота становника залеђа (или гравитационог подручја) лука и пристаништа.

3.5.4. Мере за остварење циљева

Стратешки циљеви развоја привредног потенцијала лука и пристаништа оствариће се:

- обезбеђивањем остваривања јавног карактера лука и доступност лучких услуга свим корисницима и искључење дискриминације;
- прописивањем услова које луке и пристаништа морају да испуне, у складу са захтевима Уредбе 1315/2013/ЕУ;
- јачањем тржишне конкуренције стварањем законских услова за увођење нових лучких оператера на домаће тржиште кроз систем одобрења или лучких концесија, увођењем јасних правила у домену државне помоћи за изградњу лучке инфраструктуре, те законским дефинисањем финансијске транспарентности лука у циљу стварања услова за несметано функционисање тржишта;
- осигурањем високих стандарда безбедности и заштите животне средине у лукама.

Ради решавања идентификованих проблема у лучком систему Републике Србије, потребно је предузети следеће:

- ускладити потребе инвестицијских улагања у лучку инфраструктуру и финансијске могућности државе, те у складу са тиме инвестирати у пројекте који имају приоритет и који показују боље економске резултате из cost-benefit анализе;
- лучка подручја ширити превасходно на земљишту које је у јавној својини, док власничке односе на потенцијалном лучком подручју које није у јавној својини решити комбинацијом откупа земљишта, пребијањем потраживања од стране државе или дугорочним уговорима о закупу земљишта;
- осигурати флексибилност у дефинисању лучких накнада, као и рокова и услова за давање одобрења за обављање лучке делатности, односно лучке концесије којима се стиче право на обављање лучких делатности на подручју луке, тамо где интерес за инвестирањем у лучке грађевине и опрему исказују кредитбилни приватни инвеститори, односно лучки оператери;
- у оквиру Агенције за управљање лукама унификовати поступке контроле и праћења рада лучких оператера те успоставити јединствени систем администрирања и управљања лучким процесима;
- утврђивати и градити на новим локацијама, уз уважавање два важна становишта: прво, у односу на територију и предео у близини културних и природних добара (превасходно се то односи на одређивање путничких пристаништа) и друго, посматрати све са становишта примене мера заштите површина на којима је потребно обавити претходна истраживања приликом изградње нових лучких и пристанишних објеката;
- интегрисати луке у систем RIS.

Приликом одређивања лучких подручја иста ће се тражити у оквиру макролокација са стабилним генераторима робних токова, при чему ће то најчешће бити индустријске зоне и аграрна подручја у којима су препознате значајне количине роба погодних за превоз водним путем, како у допреми, тако и у отпреми. Приликом њиховог одређивања настојаће се да се иста у највећој могућој мери прошире у циљу отварања могућности за улазак нових лучких оператера на тржиште лучких услуга, те развијања унутарлучких монопола као једне од главних карактеристика данашњег лучког система Републике Србије.

У тржишној конкуренцији са осталим видовима транспорта, луке и пристаништа у Републици Србији, поред конкурентне цене комплетних логистичких услуга, морају да обезбеде и високу поузданост и квалитет услуга. У том циљу, неопходно је успостављање лучких координационих тела ради ефикасније организације рада сваке појединачне луке. Кроз рад ових тела омогућиће се боља сарадња Агенције за управљање лукама, лучких оператера у одређеној луци и привредних субјеката који се ослањају на лучку делатност, при чему Агенција за управљање лукама у сваком тренутку мора да поступа као регулатор, те спречава понашање лучких оператера који својом делатношћу угрожавају укупан лучки систем монополским или другим пословно штетним понашањем.

Квалитет лучких услуга у великој мери зависи од развоја и одржавања унутрашњих водних путева и лучке инфраструктуре. Постојећа лучка инфраструктура мора да буде доведена у оптимално техничко и функционално стање како би могла да поднесе услове интензивне експлоатације, а док се не створе услови за изградњу нове инфраструктуре. Изградњи нове лучке инфраструктуре неопходно је посветити посебну пажњу, посебно када су у питању технолошко димензионисање, примењена техничка решења, фазност градње, ефективност инвестирања и др. У том смислу, у предстојећем периоду потребно је размотрити дозвољене облике државне помоћи за изградњу лучке инфраструктуре.

Изградња, опремање, текуће и инвестиционо одржавање лучке супраструктуре, као и агилност и флексибилност привредних друштава која се баве лучком, односно пристанишном делатношћу, такође утичу на степен квалитета лучких услуга. У том смислу, Агенција мора да контролише рад лучких оператера како се не би догодило да неодговоран приступ текућем одржавању онемогући несметано пружање лучких услуга у појединој луци.

Неопходно је да се у документима просторног и урбанистичког планирања, а нарочито у стратешко-развојним документима локалних самоуправа у периоду 2015–2025, доследно примењују стратешка опредељења Републике Србије за проширивањем лучких подручја свуда где је то могуће.

У плановима нижег реда, првенствено плановима локалних самоуправа, као и у стратегијама локалног економског развоја у периоду 2015–2025. године, треба да се поштују одреднице:

- Просторног плана Републике Србије од 2010. до 2020. године;
- регионалних просторних планова у чијем обухвату се налазе водни путеви;
- просторних планова подручја посебне намене који за предмет имају водне путеве или друге саобраћајне коридоре који пресецају или тангирају

водне путеве, као и друге просторне планове подручја посебне намене у чијем се обухвату налазе водни путеви;

– стратешких циљева ове стратегије.

Опредељење Републике Србије, дефинисано Стратегијом Европске уније за Дунавски регион и Стратегијом туризма Републике Србије, окренуто је ка максималном валоризовању туристичких дестинација на Дунаву, Сави и Тиси.

У циљу унапређења туристичке понуде, одређује се мрежа путничких пристаништа отворених за међународни саобраћај која поред Београда (садашња локација на Сави и локација код Старе капетаније у Земуну) и Новог Сада (две локације које ће се тачно одредити у договору са надлежним органима града Новог Сада) обухвата и:

- Апатин (локација где се тренутно врши пристајање путничких бродова);
- Бачку Паланку (локација будућег путничког терминала ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Сремске Карловце (локација која ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Смедерево (локација на којој се тренутно налази „Стара лука“);
- Костолац (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Велико Градиште (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Голубац (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Лепенски Вир (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Кладово (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Неготин (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Шабац (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Сремску Митровицу (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Тител (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Бечеј (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Сенту (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Кањижу (локација будућег путничког пристаништа одредиће се у договору са надлежним органом локалне самоуправе).

Такође, у циљу унапређења туристичке понуде, могуће је отворити и друга путничка пристаништа под условом да постоји одговарајућа туристичка понуда у складу са Стратегијом развоја туризма Републике Србије 2005–2015.

3.6. SWOT анализа

Предности	Слабости
1) Повољан географско- саобраћајни положај на европској мрежи унутрашњих водних путева: – Река Дунав Е 80 – (46 bis – 52, укупно девет лука отворених за међународни саобраћај)	1) Ограничења пловидбе на критичним секторима европских унутрашњих водних путева нпр. критични сектори у Бугарској и Румунији

<p>– Река Сава Е 80 – 12 – две луке</p> <p>– Река Тиса Е 80 – 01 – једна лука отворена за међународни саобраћај</p> <p>2) Луке су позициониране на високо рангираним категоријама пловних путева и са довољном дубином у лучким акваторијумима</p> <p>3) Лучка инфраструктура у појединим лукама изграђена за потребе вишеструко већег физичког обима рада у претходном периоду</p> <p>4) Постојећа лучка инфраструктура у одређеним лукама је у добром стању</p>	<p>2) Потребне су знатне инвестиције у реконструкцију лучких оперативних обала (изградња вертикалних кејева)</p> <p>3) Не постоје развијени терминали интермодалног саобраћаја, већ само могућност за претовар ограниченог броја контејнера</p> <p>4) У домаћим лукама не постоје специјализовани Hucke – rack и Ro-Ro терминали</p> <p>5) Лучка супраструктура је на незадовољавајућем нивоу Изузетно је неповољно стање лучке претоварне механизације. Механизација је углавном са застарелим техничким решењима, мале поузданости и производности применљива само за класичне лучке технологије.</p> <p>6) Неповољна квалификациона структура и број запослених у лучкој делатности.</p>
<p>Могућности</p>	<p>Препреке</p>
<p>1) Започет поступак за ЕУ чланство</p> <p>2) Унутрашњи водни саобраћај постаје важнији Коридор Рајна-Дунав и стратегија ЕУ за дунавски регион као приоритет ЕУ</p> <p>3) Повећање извозног потенцијала</p>	<p>1) Погоршавање светских и регионалних економских услова</p>

4. РАЗВОЈ УНУТРАШЊИХ ПЛОВНИХ ПУТЕВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

4.1. Уводна разматрања

Водни путеви од међународног значаја представљају примарни ресурс мреже пловних путева на територији Републике Србије, коју поред Дунава чине реке Сава и Тиса. На њима се поред превоза робе и путника обављају и активности које су у функцији управљања сливом (заштита од поплава, мелиорације, водоснабдевање градова и индустрије и сл.), енергетике (хидроцентрале), заштите животне средине, туризма, рекреације и сл. Свака од наведених функција речних токова оставља свој јединствени печат у процесу доношење одлука о уређењу и развоју унутрашњих водних путева. Оне пропорционално утичу и на трошкове њиховог одржавања, али зато и уживају у користима насталим из ових процеса. Ово учешће, иако евидентно, често се не може јасно изоловати и квантификовати, али зато јасно сугерише потребу за интегралним приступом развоју водних путева ради постизања оптималних резултата у свим наведеним областима уз прихватљиве трошкове.

У погледу инфраструктуре водног пута, основни проблем везан је за евидентни недостатак континуалног техничког одржавања, што је последица вишедеценијског занемаривања ове привредне гране у погледу недовољног издвајања финансијских средства. Резултат оваквог приступа је и делимично искоришћење пловног пута у односу на расположиве капацитете што прети да пређе у трајно стање и тако угрози стратешку позицију Републике Србије на овим рекама.

У водном саобраћају, развијеност и стање инфраструктуре водног пута представља један од кључних фактора у поступку пружања конкурентне транспортне услуге. Довољни и стабилни габарити пловног пута (ширина, дубина и висина пролаза у пловидбеним отворима мостова) стварају могућност континуалног одвијања масовног транспорта по конкурентним ценама. Додатно подизање категорије водног пута омогућава коришћење већих пловидбених састава и тако додатно подиже ефикасност овог вида саобраћаја. На овај начин, разгранатост мреже водних путева, њена међусобна повезаност, физичке карактеристике пловног пута, као и само управљање саобраћајем представљају кључне факторе који директно утичу на цену транспорта, удео у модалној расподели, енергетску ефикасност и утицај на животну средину.

Поузданост, као још једна битна последица физичког стања пловног пута представља пресудан фактор у модалном избору. Она је посебно угрожена у периодима ниских водостаја који наступају неколико пута у току године када је пловидба привремено, делимично или у потпуности онемогућена на

критичним секторима за пловидбу. Ниски водостаји, са становишта пловидбе значи и мали дозвољени газ пловила, што додатно поскупљује цену транспорта и подстиче њену флукуацију. Такође, у овим периодима, због неповољних пловидбених услова расте и опасност од настанка пловидбених незгода, које додатно могу обуставити саобраћај на критичном сектору, на дужи период. Недостатак адекватног одржавања водних путева додатно погоршава ову ситуацију и негативно утиче на политику цена у водном транспорту.

Екстремне осцилације водостаја комбиноване са утицајима промене климе ће имати значајног удела у будућем обиму активности, а тиме и трошковима даљег одржавања инфраструктуре водних путева.

Приступањем АГН Република Србија се обавезала да гради и развија своје унутрашње водне путеве и луке од међународног значаја у складу са јединственим техничким и оперативним карактеристикама садржаним у овом споразуму. Овај споразум прати УНЕСЕ документ Преглед основних стандарда и параметара европске мреже водних путева – „Плава књига“ (*UNECE Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network or "Blue Book"*) који поред детаљних информација о техничким карактеристикама европских водних путева и лука од међународног значаја садржи и листу најважнијих „уских грла“ и недостајућих веза у мрежи Е водних путева, са циљем да се олакша државама да фокусирају своје инфраструктурне пројекте на даљи развој интегрисане мреже унутрашњих водних путева. Једно од „основних уских грла“ које се у овом споразуму наводи је и пловни пут Бегеја.

Послови техничког одржавања свих међународних пловних путева у складу са утврђеном категоријом, као и објекти безбедности пловидбе на њима, поверени су Дирекцији за водне путеве и традиционално се финансирају из буџета Републике Србије који треба да буде пажљиво испланиран у периоду од 2015. године с обзиром на повећане обавезе одржавања. Послови техничког одржавања државних водних путева, као и одржавање објеката безбедности пловидбе на њима, а који се налазе на територији Војводине поверени су ЈВП „Воде Војводине“. С обзиром на недостатак финансијских средстава, али и непостојање саобраћајно-економске оправданости, водни путеви реке Дрине, Колубаре и Бегеја не могу представљати приоритет у смислу усмеравања ресурса и активности техничког одржавања у блиској перспективи.

4.2. Тренутно стање на унутрашњим водним путевима у Републици Србији

4.2.1. Река Дунав

Река Дунав је у читавој својој дужини унутар Републике Србије од 587,6 km међународни водни пут са слободном пловидбом за све заставе. Делом свог тока она чини природну границу са Републиком Хрватском (која још увек није дефинисана) и Румунијом.

Критеријуми категорије пловног пута на појединим секторима реке нису задовољени и ти сектори се сматрају критичним. На делу Дунава од границе са Мађарском (rkm 1433,1) до Београда (rkm 1170,0) потребно је задовољити категорију VIc у складу са АГН. На овој деоници идентификовано је укупно 24 критична сектора који због недовољне ширине или дубине пловног пута при ниском водостају, као и морфолошке нестабилности, не одговарају овој категорији пловног пута и тако ограничавају пловидбу. На заједничкој деоници пловног пута између Републике Србије и Републике Хрватске налази се 17 критичних сектора, а на делу пловног пута од Бачке Паланке до Београда налази се преосталих седам. За шест критичних сектора окончана је израда пројектне документације, а завршетак реализације хидротехничких радова планиран је за крај 2017. године. На овом делу Дунава налази се и привремени друмско-железнички мост у Новом Саду, идентификован као један од критичних сектора, који са становишта пловидбе не задовољава прописане габарите пловног пута. Изградња новог моста је почела, а након његове изградње, привремени мост биће уклоњен. На истој локацији, као критичан сектор који није рационално елиминисан остаје део реке у оштрој кривини са радијусом мањим од 1000 m.

На делу Дунава од Београда до границе са Бугарском (rkm 845,5) потребно је задовољити категорију VII. Пловни пут је у зони успора акумулација ХЕ „Ђердап 1“ (rkm 943) и ХЕ „Ђердап 2“ (rkm 863), па су пловидбени услови повољни већим делом године и зависе од режима експлоатације хидроенергетског система. На појединим секторима, у зони Ђердапске клисуре, јављају се проблеми недовољне ширине пловног пута, која се с обзиром на морфологију терена не може мењати. Низводно од ХЕ „Ђердап 2“ повремене сметње пловидби, у периоду појаве малих вода, настају и због остатака немачких ратних бродова потопљених крајем Другог светског рата.

Хидротехнички објекти дуж пловног пута, изграђени у периоду 1960–1995. године су већ при крају свог предвиђеног експлоатационог века и неопходно је што скорије улагање у њихову санацију или реконструкцију, како би се њихов позитиван ефекат продужио.

Пловни пут Дунава је у потпуности обележен у складу са важећим међународним прописима, али на пловном путу нема званично проглашених објеката безбедности пловидбе: зимовника, склоништа и сидришта. Постојећи базени код Апатина, Новог Сада, Иванова и Ковина тренутно се користе као зимовници у периодима када на Дунаву има леда, али они испуњавају само део прописаних захтева.

4.2.2. Река Сава

Река Сава на делу тока кроз Републику Србију, у дужини од 210.8 km, представља међународни водни пут са слободном пловидбом за све заставе. Делом свог тока она чини природну границу са Босном и Херцеговином.

Пловни пут реке Саве, на приближно 14% своје дужине у Републици Србији не одговара минималним захтевима за међународни пловни пут дефинисаним категоријом IV. У складу са AGN приликом модернизације водних путева препоручује се задовољење параметара најмање Va категорије.

Пројекат припреме пројектне документације за хидротехничке радове на реци Сави од Београда (rkm 0) до Брчког (rkm 231) и пројекат израде Студије о процени утицаја на животну средину за хидротехничке радове на реци Сави од Београда (rkm 0) до Брчког (rkm 231) финансиран из Инструмената за претприступну помоћ (IPA 2010) Босне и Херцеговине започео је у новембру 2013. године, а очекује се да ће пројектна документација за радове бити завршена до краја 2015. године.

Пловни пут реке Саве није у потпуности обележен, док се активности на обележеном делу спроводе у складу са важећим међународним прописима. На пловном путу проглашена су зимска склоништа, али нема званично проглашених сидришта.

На десним притокама реке Саве, Дрине (у дужини од 15 km) и Колубаре (у дужини од 5 km) такође важи међународни режим пловидбе. Ови водни путеви тренутно задовољавају услове категорије I и поред повремене рекреативне пловидбе, на овим рекама нема комерцијалног саобраћаја.

Међународни водни пут реке Саве постаје својеврсни приоритет у развоју водних путева Републике Србије, посебно након катастрофалних поплава у целом региону. Наиме, природна катастрофа у мају 2014. године убрзала је договоре земаља чланица Међународне комисије за слив реке Саве на највишем нивоу о унапређењу сарадње у сливу реке Саве, коришћењем свих до сада развијених инструмената Секретаријата Савске комисије за реализацију пројеката. Договорена боља координација рада на пројектима од заједничког интереса за Републику Србију, Босну и Херцеговину, Републику Хрватску и Републику Словенију који се планирају и спроводе на основу Оквирног споразума у сливу реке Саве, од изузетног је значаја за цео регион у периоду 2015–2025. године.

4.2.3. Река Тиса

Потписивањем AGN споразума река Тиса у читавој својој дужини унутар Републике Србије, од 164 km, постаје река од међународног значаја.

Критични сектори на реци Тиси односе се на оштре кривине и димензије бродске преводнице на брани у Новом Бечеју коју би, да би била усклађена са захтевима категорије IV водног пута, требало продужити.

Пловни пут реке Тисе је у потпуности обележен у складу са важећим међународним прописима, али нема званично проглашених објеката безбедности пловидбе: зимовника, склоништа и сидришта.

4.2.4. Канали ХС ДТД

Канали ХС ДТД су у погледу регулације водног режима од немерљивог значаја за одрживи развој овог дела Републике Србије. Ова каналска мрежа истовремено је у свим фазама своје изградње пројектована као јединствени водни пут интегрисан у водотокове река Дунав и Тиса на подручју Војводине. Укупна дужина пловне каналске мреже је око 600 km, од којих је категоризацијом државних водних путева извршеном 2013. године, у Va категорији 13,1 km, а у III категорији 289,8 km. Од 17 укупно изграђених бродских преводница, 12 је у габаритима 85 x 12 x 3 (укључујући и преводницу Брана на Тиси) и све су у функцији. Орган за техничко одржавање водног пута на каналима ХС ДТД је ЈВП „Воде Војводине”, који је истовремено и управљач овог водопривредног објекта.

Развојни планови унапређења водног саобраћаја на каналској мрежи ХС ДТД обухватају израду пројеката нових типова пловила тежишно намењених за пловидбу каналском мрежом и водотоковима у трећој категорији водног пута. На каналима ХС ДТД потребна је ревитализација угрожених деоница загађеним муљем (Врбас, Зрењанин), као и санација преводнице Бездан као улазне тачке из Дунава у систем ДТД канала (Велики Бачки канал) код места Бездан, а која није у функцији више од 30 година. Неопходна је и израда Просторног плана подручја посебне намене каналске мреже ХС ДТД са циљем дефинисања намене обале и обалног подручја каналске мреже.

4.3. Речни информациони сервиси – RIS

У периоду од 2009. до 2013. године на рекама Дунав и Сава имплементирани су најсавременији RIS. Успостављена је обалска мрежа базних станица (15 на Дунаву и три на Сави), чиме је у потпуности сигналом покривен ток ових река. Електронске навигационе карте (ENC) су обезбеђене за читави ток река Дунав, Сава и Тиса кроз Србију. У циљу ефикасније имплементације ових сервиса, спроведен је и „RIS програм за опремање“ у оквиру кога је обављено опремање комерцијалних и бродова државних служби неопходном опремом.

Почев од 1. јануара 2014. године уведена је обавеза лоцирања и праћења бродова применом AIS система, као и издавања електронских саопштења бродарству (NTS). Остали сервиси, попут Електронског извештавања са пловила (ERI) и коришћење информација добијених путем електронских пловидбених карата (ENC) постају обавеза од 1. јануара 2015. године. Потенцијални недостатак финансијских средстава може угрозити редовно одржавање овог сервиса од 2015. године.

Покрајински секретаријат надлежан за привреду и саобраћај и ЈВП „Воде Војводине“ су покренули пројекте информационог унапређења водних путева у каналској мрежи ХС ДТД кроз комерцијалну надоградњу постојећих информационо-комуникационих система, а на искуствима и платформи RISING међународног пројекта.

4.4. Наутички туризам

У циљу афирмације наутичких потенцијала водних путева у Републици Србији као дела укупне туристичке понуде, у организацији јавних водопривредних предузећа, општина, наутичких клубова и удружења грађана, устаљене су годишње манифестације у форми вишедневних организованих крстарења дуж Дунава, Саве, Тисе, Тамиша, као и пловидбе каналском мрежом, али и сплаварење Дрином, Ибром, Моравом. Ове манифестације попримају све веће интересовање, како у домаћим оквирима, тако и у ширем окружењу.

Групација за наутичку привреду и туризам (НАТУС) организована у оквиру Привредне коморе Србије прати све проблеме везане за рекреативну наутику, као и примену законских прописа у области наутичког туризма. Она учествује у организацији различитих наутичких манифестација и заступа интересе произвођача, увозника и корисника рекреативних пловила.

Директивом Европског парламента и Савета 2013/53/EУ од 20. новембра 2013. године о пловилима за рекреацију и пловилима за сопствене потребе²¹ прописани су технички захтеви за стављање на тржиште пловила за рекреацију и погонских мотора. Применом поменуте директиве подиже се ниво еколошких захтева у односу на емисију штетних гасова са чамаца и материјале који се користе за градњу чамаца.

У оквиру мера за унапређење рекреативне пловидбе прописани су услови које морају да испуњавају лица за управљање чамцем, пловећим телом или плутајућим објектом у складу са Резолуцијом бр. 40 УНЕЦЕ. У планирању развоја наутичког туризма треба имати у виду и Резолуцију бр. 41 УНЕЦЕ која се односи на мала пловила која се искључиво користе за рекреативну пловидбу.

Једна од будућих мера за унапређење рекреативне наутике подразумева успостављање класификације водних путева за пловила за спорт и рекреацију у складу са Резолуцијом бр. 52 УНЕЦЕ. Класификација водних путева за потребе рекреативне пловидбе узима у обзир газ, дужину, ширину и тип пловила за спорт и рекреацију које може безбедно да се креће на одређеном водном путу. Применом ове резолуције у Републици Србији, водни путеви Дунава, Саве, Тисе и канали ХС ДТД постају још видљивији за рекреативне наутичаре. Класификацијом водних путева за потребе рекреације у Републици Србији стварају се претпоставке за хармонизацију прописа на ширем подручју водних путева, ван домаћих оквира, у сегменту укупног развоја европског рекреативног туризма.

У циљу редовне регистрације домаћих пловила за спорт и рекреацију на целој територији Републике Србије, потребно је пажљиво размотрити могућност регистрације тих пловила на три или пет година (као у земљама у окружењу) уз могућност регистрације и на једну годину. Оваква мера може рационализовати рад надлежног органа за регистрацију пловила, посебно у условима формиране електронске базе података у овој области и константном недостатку довољног броја кадрова у лучким капетанијама. С друге стране, потребно је имати у виду евентуални утицај овакве одлуке на безбедност пловидбе чамаца, те њен евентуални утицај на пројектоване буџетске приходе Републике Србије.

Подунавске општине у АП Војводини имају завидан потенцијал у наутичком туризму на чијем се развоју ради од 2006. године када је урађена Студија мреже марина на Дунаву. Анализом је утврђено да у 15 подунавских војвођанских општина постоји чак 35 потенцијалних макролокација за изградњу марина, од чега 13 примарних, девет секундарних и 13 терцијарних. За седам општина су урађени планови детаљне регулације, а рад на свој потребној документацији се наставља.

Покрајински секретаријат за привреду је закључио Споразум о сарадњи на имплементацији Студије мреже марина на Дунаву са 15 општина у

Војводини: Сомбор, Апатин, Оџаци, Бач, Бачка Паланка, Беочин, Бачки Петровац, Сремски Карловци, Инђија, Тител, Стара Пазова, Зрењанин, Панчево, Ковин и Бела Црква.

На више међународних и домаћих конференција и стручних скупова, ради привлачења иностраних и домаћих инвеститора, презентована је Студија мреже марина на Дунаву у АП Војводини, као и „Пројекат развоја наутичког туризма“ који се реализује у партнерству са подунавским војвођанским општинама, институцијама и компанијама које се старају о просторном планирању, водама, шумама и заштити природе у Војводини, у сарадњи са невладином организацијом „Међународни научни форум Дунав – река сарадње“.

Ширење мреже марина, малих марина („мини марине“) и пристана за рекреативна пловила је неопходна мера за развој и оживљавање наутичке привреде у Републици Србији у целини. У смислу свега наведеног, на основу постојећих студија, односно урађених планова детаљне регулације локалних самоуправа, треба подржавати изградњу, марина, малих марина и пристана у местима и општинама које гравитирају рекама и каналима Републике Србије, а којима ће то донети нова радна места, пораст прихода и већи прилив средстава од туризма. Пројектовање марина треба да буде у складу прописима о минималним техничким условима за изградњу, уређење и опремање наутичких објеката, односно у складу са стандардима за категоризацију марина које прописује министарство надлежно за послове туризма. Треба подстицати локалне самоуправе које су ослоњене на пловне путеве да у што краћем року донесу одлуке о уређењу приобаља и тамо где је то потребно, могуће и исплативо организовати јавни линијски превоз. Дobar пример је планирана реализација планова града Панчева да успостави линијски превоз речним путем.

Просторни план подручја посебне намене уређења дела приобаља града Београда – подручје приобаља реке Саве чију основу представља Мастер план „Београд на води“ – пројекат од посебног значаја за Републику Србију, у потпуности афирмише све наутичке и туристичке потенцијале пловних путева у Републици Србији. Изменом и допуном Генералног плана Београда 2021. Република Србија ствара услове за пуну реализацију својих туристичких потенцијала, унапређење ексклузивног речног путничког саобраћаја и виши ниво развоја рекреативне пловидбе.

²¹ *Directive 2013/53/EU of the European Parliament and of the Council of 20th November 2013 on recreational craft and personal watercraft and repealing Directive 94/25/EC*

4.5. Визија, мисија и стратешки циљеви

4.5.1. Визија

Достизање европских стандарда безбедне пловидбе на целој мрежи међународних пловних путева Републике Србије, уз пуно уважавање еколошких коридора од међународног значаја у Републици Србији.

Развој унутрашњег водног саобраћаја за потребе бродова унутрашње пловидбе велике носивости, речно-морске, контејнерске и др. специјализоване врсте бродова.

Широка употреба напредних услуга које пружа RIS у циљу подизања нивоа безбедности и ефикасности унутрашњег водног саобраћаја.

4.5.2. Мисија

Подизање нивоа квалитета техничког одржавања пловних путева, те испуњавање захтева AGN у односу на габарите бродова прописане за сваку категорију водног пута, уз потпуну заштиту еколошке мреже.

4.5.3. Стратешки циљеви

1. Унапређени пловни путеви у Републици Србији у складу са новом инфраструктурном политиком ЕУ, TEN-T мрежом и AGN.

2. Поуздан систем RIS, са обезбеђеном финансијском подршком за развој и техничко одржавање, у складу са решењима које нуди савремена комуникациона технологија.

3. Препознате погодности речних и каналисаних водотокова у промоцији и развоју рекреативне наутике у Републици Србији, како са становишта развоја туризма, тако и са становишта ширења заједништва, културе и еколошке свести.

4. Уређена база података регистрованих пловила за спорт и рекреацију на територији Републике Србије.

5. Очување повољног стања еколошки значајних подручја и унапређивање нарушеног стања делова еколошке мреже коју чине еколошки значајна подручја, еколошки коридори од међународног значаја и заштитне зоне у Републици Србији.

4.5.4. Мере за остварење циљева

Циљ унапређења стања водних путева у периоду од 2015. до 2025. године, односно стварање услова да водни саобраћај постане безбеднији, поузданији и ефикаснији вид транспорта уз поштовање савремених еколошких стандарда при планирању и пројектовању, остварљив је и реалан. Одржавање и развој инфраструктуре на водним путевима Републике Србије за потребе пловидбе заснива се на јасно дефинисаним европским стандардима и прихваћеним међународним и билатералним споразумима који на путу ка европским интеграцијама у потпуности усмеравају државну политику и обавезе. Услови пловидбе на Дунаву, Сави и Тиси морају се побољшати у складу са европским плановима развоја европског водног транспорта и преузетим међународним обавезама.

Водни саобраћај је могуће интегрисати у мултимодалну мрежу чиме би се свеобухватна мрежа путева и железнице на националном нивоу ефикасно повезала са TEN-T Коридором Рајна–Дунав. Реализацијом неопходних хидротехничких радова на критичним секторима реке Дунав од Београда до Бачке Паланке елиминисаће се идентификована „уска грла“ и тако постићи значајно унапређење безбедности пловидбе на овом делу међународне реке и уз даље редовно одржавање, створити предуслов за коришћење пуног потенцијала српског дела Дунава, односно његову пуну интеграцију у европски коридор Рајна–Дунав, већ до краја 2017. године. Паралелно са овим активностима, са истим циљем, неопходно је што пре започети са активностима на уклањању „уских грла“ на преосталих 17 критичних сектора реке Дунав у делу где он представља границу са Републиком Хрватском. У овим активностима треба користити позитивна искуства и већ доказане методе које су коришћене у претходним пројектима, а посебно у делу примене иновативних и опште прихватљивих решења која ће имати минимални утицај на животну средину (интегрисан приступ планирању речне инфраструктуре од самог почетка пројекта). Нерешено питање границе између Републике Србије и Републике Хрватске потенцијално може утицати на динамику елиминисања свих „уских грла“. У циљу веће ефикасности, неопходно је заједнички одредити приоритетне критичне секторе који нису условљени решавањем питања државне границе.

Поштовање препорука из „Декларације о ефикасном одржавању инфраструктуре на Дунаву и његовим пловним притокама“ тзв. Луксембуршке декларације је такође мера која ће омогућити интеграцију дела Дунава који протиче кроз територију Републике Србије у складу са европским плановима.

Међународни водни пут реке Саве постаје приоритет у развоју водних путева Републике Србије. Користећи већ потврђена искуства у пројектима на Дунаву, треба већ од 2015. године наставити са свим започетим активностима на припреми пројектне документације за уклањање „уских грла“ за пловидбу реком Савом. Тиме би се остварило поуздано и ефикасно саобраћајно повезивање Србије са државама савског слива, као и пуна интеграција ове водне саобраћајнице са Коридором Рајна–Дунав, односно повезивање реке Саве са основном мрежом европских водних путева. У том смислу потребно је обезбедити једнак приступ у погледу техничког одржавања пловног пута реке Саве онеме који се примењује на рекама Дунав и Тиса, односно треба понудити подједнак квалитет услуга и инфраструктуре на свим рекама са међународним режимом пловидбе. У периоду 2015–2025. године потребно у потпуности успоставити захтевану Va категорију пловног пута, у складу са захтевима из AGN, а потом редовно спроводити техничко одржавање на читавом току реке Саве кроз Републику Србију. С обзиром на доказану ефикасност мере багеровања у циљу обезбеђивања повољних услова за пловидбу, ради оптимизације трошкова одржавања водног пута, неопходно је, где год је то могуће и технички оправдано, усмеравати комерцијалну експлоатацију речног наноса на реци Сави на багеровање у пловном путу.

Унапређење пловних путева подразумева уважавање принципа заштите животне средине који се односе на Еколошке коридоре од међународног значаја у Републици Србији, а које представљају пловне реке са својим обалским појасом: Дунав, Сава, Тиса, Дрина, Велика Морава.

Планирање пројеката развоја пловних путева Републике Србије подразумева истовремено и заштиту еколошки значајних подручја која обухватају просторне целине на којима се налазе одређена заштићена подручја проглашена на основу закона којим се уређује заштита природе, са приоритетним циљем очувања биодиверзитета, укључујући подручја у поступку проглашења заштите и подручја која су одговарајућим стратешким документима планирана за заштиту. Еколошка значајна подручја обухватају и подручја од посебног интереса за очување, односно Емерлад мрежу која је идентификована на основу Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта – Бернске конвенције, као и подручја која се налазе на листи Конвенције о влажним стаништима од међународног значаја – Рамсарска подручја. При пројектовању, треба имати у виду и одређена подручја дефинисана на основу међународних програма за идентификацију значајних подручја за птице (ИБА), биљке (ИПА) и дневне лептире (ПБА), као и погранична еколошки значајна подручја и друга значајна еколошка подручја утврђена просторним плановима.

Заштита еколошке мреже коју чине еколошки значајна подручја, еколошки коридори од међународног значаја и заштитне зоне у Републици Србији, обезбеђује се спровођењем прописаних мера заштите ради очувања биолошке и предеоне разноврсности, одрживог коришћења и обнављања природних ресурса и добара. Унапређење заштићених подручја, типова станишта и станишта дивљих врста треба да буде у складу са прописима којима се уређује заштита природе, као и са актима о проглашењу заштићених подручја и међународним уговорима. На подручју еколошке мреже примењују се мере, методе и техничко-технолошка решења са циљем очувања повољног стања еколошки значајних подручја и унапређивања нарушеног стања делова еколошке мреже.

У случају појаве леда или у другим ванредним околностима на мрежи међународних водних путева, за прихват пловила, поред постојећих базенских пристаништа користе се зимовници и склоништа. За опремање зимовника потребна су велика материјална улагања, а имајући у виду економску ситуацију, потребно је у кратком року прописати услове које треба да испуњавају зимовници у случају појаве леда и другим ванредним околностима, на основу досадашње праксе с обзиром да није било проблема везаних за заштиту бродова од леда у постојећим зимовницима и склоништима. Потребно је интензивније улагање у припрему и опремање зимовника и привремених склоништа, посебно за смештај бродова који транспортују опасне терете.

С обзиром на изразито лоше стање домаћих ледоломаца на укупној и густој мрежи пловних путева, а узимајући у обзир учестало непредвиђене климатске појаве на територији Републике Србије и ширег региона, новим програмом модернизације техничке флоте треба предвидети одговарајући број ледоломаца у циљу заштите пловних путева и објеката на њима. Неопходна је и редовна израда процена ризика од елементарних непогода у циљу функционисања јединственог система заштите и спасавања.

Додатно решење за прихват пловила у случају појаве леда и другим ванредним околностима јесте у формирању одговарајућих зимских склоништа на деловима речног тока са повољном конфигурацијом обале, искоришћењу пристанишних базена канала ДТД који су током зимског периода неискоришћени инфраструктурни објекти, као и пристанишних базена на другим локацијама. На оваква решења ослониле су се и земље попут Аустрије, Немачке и Словачке, које за склањање од леда домаћих и страних пловила користе искључиво пристанишне базене.

Постојећа сидришта на међународним водним путевима већином се налазе у саставу лука и пристаништа, подручја граничних прелаза, као и на локацијама које су ушле у употребу због наутичке потребе, а у досадашњој пракси су се показале повољне за сидрење пловила. Наведена сидришта у претходном периоду нису прошла прописану законску процедуру званичног одређивања. У наредном периоду неопходно је приступити систематизовању локација постојећих сидришта, додавању нових, на местима на којима за то постоји потреба, као и усклађивању са новим одредбама АДН, а и спровођењу процедуре њиховог проглашавања.

Ради остварења наведених циљева унапређења пловидбе сектора Дунава и реке Саве у Републици Србији, треба дати пуну подршку пројектима финансираним од стране међународних институција, а који су у складу са новом инфраструктурном политиком ЕУ и истовремено су у заједничком интересу савског региона. Такође, потребно је пажљиво планирати потребе за финансирањем из буџета у односу на обављање послова Дирекције за водне путеве, с обзиром на повећане обавезе техничког одржавања пловних путева.

У пројектима уређења и одржавања пловних путева Републике Србије посебно треба водити рачуна о остацима старих пловила или других објеката из прошлости који овим радовима могу бити оштећени или уништени, као и потреби њиховог измештања и одговарајуће представљање тих објеката од историјске вредности, односно као културно добро. Хидротехнички и багерски радови се морају изводити у смислу пријављивања свих налаза који се појављују приликом радова на местима која су утврђена за културна добра или су под претходном заштитом.

У Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године предвиђена је евентуална могућност коришћења потенцијала реке Мораве у смислу проширења пловних путева у оквиру пројеката комплексног уређења долине Велике Мораве, чиме би градови у централном делу Републике Србије изашли на европску мрежу пловних путева. Таква идеја треба да остане као визионарска за даљу будућност.

У групи од седам основних препорука у „Белој књизи“ УНЕСКО даје се посебан значај коришћењу и промоцији RIS-а и других информационо-комуникационих технологија. С обзиром да RIS доприноси безбедним и ефикасним транспортним процесима и омогућава коришћење пуног капацитета водних путева, али и бржу интеграцију водног саобраћаја са другим видовима, неопходно је наставити са активним учешћем у пан-европском дијалогу о имплементацији и даљем развоју RIS-а, као и у раду међународних група RIS експерата.²²

Имајући у виду повољну конфигурацију терена, као и релативно мала финансијска средства потребна за проширење постојећег RIS система, треба извршити пуну имплементацију RIS на цели ток реке Тисе кроз Републику Србију, посебно у светлу тога што је прихватањем АГН и она постала река од међународног значаја.

Кроз успостављање нових информационих технологија у функцији саобраћаја на каналима ХС ДТД на територији АП Војводине се, поред комерцијалне улоге, очекује унапређење безбедности пловидбе, а то значи да треба да буду у потпуности интегрисани са системом RIS у Републици Србији.

С обзиром да је неопходно да и у Републици Србији буде успостављен VTS који тренутно функционише у Европи, закључује се да све постојеће компоненте RIS могу бити компоненте новог VTS. Због тога би требало постојеће компоненте и капацитете RIS-а искористити за остваривање улоге VTS. У случају да се поставе такви захтеви на територији унутрашњих водних путева које нису покривене RIS потребно је и те области покрити адекватним уређајима и треба увести локалне VTS станице са нагласком на организацију бродског саобраћаја у њима. Уколико се покаже да потреба за VTS не постоји, треба се задржати на постојећем RIS. Управљање бродским саобраћајем на водним путевима у оквиру VTS ће се обављати из RIS центра.

RIS у Републици Србији треба да, употребом савремених и поузданих технологија, усавршава услуге у складу са потребама развоја водног саобраћаја од 2015. до 2025. године, односно да у потпуности буде хармонизован са системима RIS на европској мрежи водних путева чији је интегрални део.

Паралелно са свим активностима на успостављању и усавршавању RIS и VTS, веома је важно спроводити сталну обуку и усавршавање знања корисника RIS и VTS услуга, као и оних који су одговорни за њихово пружање у циљу коришћења пуних потенцијала ових сервиса.

Уопштено, у погледу администрације водних путева (национални, покрајински и локални ниво), од изузетног је значаја створити оквир за активно и координирано учешће представника надлежних институција у раду речних комисија, радних група за пловидбу, разним иницијативама за унапређење пловидбе унутар земље, учешће у пан-европским дијалозима и консултације са стручним групама експерата.

С друге стране, неопходно је модернизовати флоту за одржавање пловних путева и опреме за рад. У том смислу треба оптимизовати коришћење постојећих државних ресурса, поред ресурса Дирекције за водне путеве, укључивањем и других националних техничких капацитета, односно специјализованих домаћих хидрограђевинских предузећа која се могу квалитетно и равноправно бавити одржавањем и извођењем радова на критичним деоницама пловних путева Републике Србије, првенствено у циљу одржавања безбедне пловидбе. Искуство предузећа ПИМ које је традиционално било укључено у све велике и важне пројекте речне инфраструктуре у земљи и иностранству у другој половини XX века, говори да је могуће укључити домаћу хидрограђевинску оперативу у све будуће пројекте уклањања „уских грла“ на рекама Дунав и Сава.

Пловни пут реке Дунав као кључни део паневропског коридора Рајна–Дунав, представља огроман потенцијал за сарадњу Републике Србије са земљама ЕУ у периоду од 2015. до 2025. године. Могућност даљег финансирања ЕУ у пројекте речне инфраструктуре у Републици Србији у складу са њеном новом политиком, посебно имајући у виду трансграничне пројекте, је реална, посебно уколико се покажу да су то најбољи пројекти са највишим приоритетом за шири регион дуж паневропског коридора.

²² Документ UNECE Inland Transport Committee-ECE/TRANS/SC.3/165. „Guidelines and recommendation for river information services“ је доступан на: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-165e.pdf>).

4.5.5. Приоритетни прописи за остварење стратешких циљева

AGN који је донет крајем 2013. године је створен правни основ за доношење прописа о категоризацији међународних и међудржавних водних путева која се односе на међународне водне путеве у Републици Србији у складу са европским стандардима пловидбе.

Испуњење стратешких циљева у области безбедности и развоја пловних путева подразумева израду прописа о начину техничког одржавања међународних, међудржавних и државних водних путева, као и прописивање услова за одређивање објеката безбедности пловидбе: зимовника и сидришта.

Континуиран развој РИС-а подразумева израду преосталих прописа о начину организације и успостављања РИС-а у Републици Србији у складу са европским стандардима.

4.6. Прелиминарна процена неопходних финансијских средстава за редовно техничко одржавање и инвестиционих улагања у инфраструктуру

водних путева у Републици Србији у периоду 2015–2025. године

Врста улагања		Буџет		ЕУ и фондови	
		2015–2020	2020–2025	2015–2020	2020–2025
1.	Редовно техничко одржавање пловних путева (хидрографска мерења, обележавање пловних путева, хидротехнички радови, пружање информација о стању пловних путева и речни информац. сервис)	2,5 милиона евра (на год. нивоу) (РС)	2,7 милиона евра (на год. нивоу) (РС)		
2.	Инвестициона улагања у флоту за техничко одржавање пловних путева	6,15 милиона евра (РС)			
3.	Редовно хидротехничко одржавање багерским радовима на каналима ДТД (избагерује се око 300.000 m ³ муља)	1 милион евра (на год. нивоу) (АПВ)	1 милион евра (на год. нивоу) (АПВ)		
	Инвестиционо улагање у флоту за техничко одржавање водних путева на каналима ДТД	100.000 евра (на год. нивоу) (АПВ)	100.000 евра (на год. нивоу) (АПВ)		
4. Инвестициона улагања у инфраструктуру пловних путева и унапређење пловидбених услова					
		Буџет		ЕУ и фондови	
		2015–2020	2020–2025	2015–2020	2020–2025
4.2.	Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на реци Дунав у Србији , између Бачке Паланке и Београда (укључујући надзор и еколошки мониторинг над радовима)	15% суфинансирање државе за радове		12. 2 мил. евра радови 2 мил. евра надзор Укупно: 14,2 мил. евра	
4.1.	Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на заједничкој РС-ХР деоници реке Дунав (укључујући припрему недостајуће документације и надзор и еколошки мониторинг над радовима)	15% суфинансирање државе за радове (Трошкови РС могу да буду мањи, ако се пројекат реализује кроз СЕФ због природе фин. инструмента. Граница није дефинисана, а траса пловног пута се прилагођава морфол. променама речног корита и расположивим дубинама.)		48,5 милиона евра , укључује трошкове РС и РХ	
4.3.	Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на реци Сави	15% суфинансирање државе за радове , уколико се радови буду финансирани из ИПА фонда		1 мил.евра за комплетирање документације 7 мил. евра радови 1.3 мил. евра надзор Укупно: 9.3 мил. евра	

4.4.	Пројекат даљинске контроле система обележавања и систем реаговања		2,65 милиона евра
4.5.	Пројекат имплементације гласовног VHF система на Дунаву		4,1 милиона евра
4.6.	Пројекат имплементације водомерних станица и система надзора клиренса мостова (Имплементација интегрисаног система даљинског надзора и читавања хидролошких информација и габарита пловидбених отвора мостова)		8,7 милиона евра
4.7.	– Имплементација RIS на Тиси	100.000 евра – буџет РС	
4.8.	Канал Врбас – Бездан – Хидротехнички и багерски радови и ремидијација загађеног наноса на критичним секторима ДТД		17, 25 милиона евра (на основу процене у Генералном плану и студији изводљив. за унутрашњи водни транспорт у Србији, 2006)
4.9	Багеровање (загађеног наноса) код Зрењанина ради повећања дубине пловног пута		5,75 милиона евра (на основу процене у Генералном плану и студији изводљив. за унутрашњи водни транспорт у Србији, 2006)
4.10	Санација преводнице Бездан – стављање у функцију		2 милиона евра

4.7. SWOT анализа

Предности	Слабости
<p>1) Разграната мрежа унутрашњих пловних путева у Републици Србији која природно повезује значајне привредне центре</p> <p>2) Добра позиција међународног коридора Рајна Дунав у систему европских пловних путева</p> <p>3) Искуство и знање Дирекције за водне путеве у процесу управљања и одржавања водних путева</p> <p>4) Добра информациона основа и пракса за праћење стања речног корита и објеката безбедности пловидбе</p> <p>5) Имплементиран РИС систем на Дунаву и Сави у Републици Србији, у потпуности компатибилан са РИС системима других подунавских земаља</p> <p>6) Имплементација међународних и билатералних споразума, добра техничка сарадња и усаглашавање стандарда и процедура управљања водним путевима са другим суседним земљама слива Дунава на заједничким деоницама реке Дунав</p> <p>7) Изузетни потенцијали развоја рекреативне пловидбе којом се унапређује</p>	<p>1) Постојање критичних сектора за пловидбу на Дунаву и Сави који ограничавају пловидбу у периодима малих вода</p> <p>2) Смањено буџетско улагање средстава за одржавање инфраструктуре водних путева на којима важи међународни режим пловидбе</p> <p>3) Недовољно улагање средстава у одржавање државних пловних путева на територији АП Војводине</p> <p>4) Флота и опрема за техничко одржавање водних путева велике старости</p> <p>5) РИС није имплементиран на Тиси</p> <p>6) Једногодишње буџетско планирање средстава ограничава спровођење вишегодишњих планова техничког одржавања унутрашњих пловних путева</p> <p>7) Недовољно развијена мрежа марина и пристана за рекреативна</p>

наутички туризам и мала привреда у локалним самоуправама	пловила
Могућности	Препреке
<p>1) Ефективно и ефикасно коришћење ЕУ фондова за унапређење пловидбених услова на међународним и међудржавним водним путевима</p> <p>2) Позитивни ефекти и унапређење транспорта уз релативно мала улагања у инфраструктуру водних путева</p> <p>3) Огроман потенцијал за развој рекреативне пловидбе</p>	<p>1) Вишегодишње смањено улагање у техничко одржавање водних путева Републике Србије и поред обавезе да се примењују усвојени европски стандарди пловидбе на међународним водним путевима</p> <p>2) Недовољни административни капацитети за планирано модерно управљање, надзор и одржавање водних путева</p> <p>3) Немогућност бржег решавања критичних деоница на заједничком делу европског речног коридора због нерешеног питања граница Републике Србије и Републике Хрватске на Дунаву</p>

5. СТРУЧНО УСАВРШАВАЊЕ И ЗАПОШЉАВАЊЕ У ОБЛАСТИ ВОДНОГ САОБРАЋАЈА

5.1. Увод

На целој европској мрежи водних путева постоји недостатак квалификованог и професионалног кадра на бродовима унутрашње пловидбе. Тај проблем је препознат у институцијама и речним компанијама на нивоу целе Европе и заједнички се решава кроз конкретне пројекте, а посебно сарађујући у оквиру речних комисија: Централне комисије за пловидбу Рајном, Дунавске комисије и Међународне комисије за слив реке Саве.

На нивоу средњег стручног образовања у Републици Србији традиционално оспособљавају професионалне кадрове Школа за бродарство, бродоградњу и хидроградњу у Београду и Саобраћајна школа „Пинки“ у Новом Саду. Као део образовног система Републике Србије уз подршку Едукативног центра и Информативног центра за стандардизацију и сертификацију – БСЦ у Војводини, ове школе су оспособљене да пруже сва теоријска и практична знања из области водног саобраћаја према исказаним потребама послодаваца. На нивоу високог образовања директно или индиректно водним саобраћајем баве се Грађевински факултет, Машински факултет и Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, односно Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду.

5.2. Анализа стања – средње стручно образовање, доквалификација, преквалификација и усавршавање

У Републици Србији је средње образовање у области водног саобраћаја покривено плановима и програмима за наутуку (речни и поморски смер), хидроградњу, бродоградњу и бродомашинство у средњој стручној школи у Београду, односно само наутуку (речни смер) у Саобраћајној школи у Новом Саду.

Бродарци стичу звања у служби палубе или служби машине полагањем стручног испита. Услове за стицање звања и начине стицања овлашћења за чланове посаде бродова унутрашње пловидбе (трговачке морнарице) прописује Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре које и издаје овлашћење након положеног испита за звање. Бродарац може на броду вршити послове у оквиру звања за које је добио овлашћење о оспособљености.

Школа за бродарство, бродоградњу и хидроградњу (у даљем тексту: ШББХ) у Београду је традиционална школа која је заједно са Саобраћајном школом „Пинки“ у Новом Саду практично образовала кадрове унутрашње пловидбе за потребе целе некадашње Југославије, као и део кадрова за потребе поморске пловидбе. Заинтересованост за образовне профиле који стварају кадрове за посаде бродова је данас веома опала у земљи и окружењу из више разлога. Анализом броја уписаних ђака у две средње стручне школе у Републици Србији од 2010. године, закључује се изузетно смањење броја ученика у наутичким и хидрограђевинским занимањима, док се одређена бродомашинска занимања потпуно гасе. Процењује се да ће до 2020. године за потребе домаћих бродарских компанија и стручних институција у Републици Србији недостајати око 300 квалификованих бродараца.

Проблем опадања броја школованих кадрова за наутичка и бродомашинска занимања у речном саобраћају изражен је у целој Европи, тако да се велике бродарске компаније на Рајни и горњем Дунаву увелико оријентишу ка запошљавању чланова посада бродова из источних и далекоисточних земаља.

Република Србија је индиректно, преко средње стручне школе ШББХ уз подршку београдске општине Савски Венац, партнер у двогодишњем

пројекту HINT (децембар 2012 – новембар 2014) који финансира ЕУ. Циљ пројекта је да се значајно унапреди квалитет наставе и усагласе критеријуми за добијање свих неопходних овлашћења (сертификата) у области унутрашње пловидбе, односно да се уклоне све баријере у запошљавању у подунавском региону усаглашавањем професионалних наутичких и машинских занимања. На пројекту учествује укупно 18 партнера који представљају школе, универзитете и институције које се баве речним транспортом из Републике Аустрије, Републике Словачке, Мађарске, Републике Хрватске, Републике Србије, Републике Бугарске, Румуније и Украјине.

Средња стручна школа ШББХ из Београда је била такође један од партнера у претходном европском пројекту NELI одобреног на основу Акционог плана ЕУ за развој пловидбе на Дунаву за имплементацију програма NAIADES, а који се односио такође на образовање и стручност чланова бродских посада. Школи је за активности у оквиру NELI пројекта додељено признање Канцеларије за европске интеграције Владе Републике Србије при чему треба имати у виду да је пројекат одабран као један од 15 најбољих од укупно 400 који се финансирају из IPA фондова од 2003. године.

Наставак активности школе ШББХ у оквиру сарадње кроз HINT пројекат уз пуну подршку београдске општине на којој се школа налази, у практичном смислу значи да кадар обучен у Републици Србији већ сада може да се запосли у било којој подунавској земљи. Када сви критеријуми буду усаглашени у оквиру рада на пројекту током 2014. године и представљени финални резултати, свршени средњошколци ШББХ из Београда би могли да обављају послове у области речног саобраћаја и хидроградње на било којој реци у Европи.

Партнери пројекта HINT су се обавезали да са шест посматрача: Савезним министарством за иновације и технологије Републике Аустрије, Министарством саобраћаја Румуније, Међународном комисијом за слив реке Саве, Централном комисијом за пловидбу Рајном и Дунавском комисијом, током двогодишњег рада на пројекту поделе своје стручно знање кроз Online servis – Danube Knowledge Network. Резултати пројекта HINT треба да допринесу решавању питања недовољног броја квалификованог особља у сектору унутрашњег водног транспорта, мобилности радне снаге и употребе нових информационих технологија посебно осмишљених да испуне циљеве образовања и обуке за рад на савременим бродовима. Подршка Европске комисије овом пројекту је практично реализација више европских стратегија и директива.

Предузеће ЈРБ је почело да организује обуку за посаде бродова и да ангажује средњошколце са адекватним занимањима на пословима у речном транспорту. Такође, домаћа компанија самоиницијативно запошљава младе наутичке кадрове чиме им омогућава неопходну праксу на бродовима унутрашње пловидбе, а тиме могућност да стекну одговарајуће искуство и овлашћење. Предузеће ЈРБ је према податку из 2014. године снизило просечну старосну структуру запослених са 53 на 42 године чиме се може похвалити мањи број европских бродарстава.

Поред адекватног савременог образовања будућих кадрова речног саобраћаја, с обзиром на све већу примену нових технологија у управљању и надзору бродова унутрашње пловидбе, професионално усавршавање запослених у водном саобраћају треба да буде перманентно. Примена нових технологија и стандарда пловидбе на европским пловним путевима захтева обучавање и усавршавање старих чланова посаде бродова. Знања се по правилу и у речном (као и у поморском саобраћају) потврђују одговарајућим стандардизованим међународним овлашћењима са ограниченим роком важења. Често су та овлашћења у унутрашњој пловидби ограничена на поједине секторе пловног пута.

На подручју Републике Србије располаже се значајним капацитетима за доквалификацију, преквалификацију и перманентно учење у различитим делатностима, па и у водном саобраћају, првенствено у ШББХ у Београду и Саобраћајној школи „Пинки“ у Новом Саду. На територији АП Војводине се може предвидети доквалификација и преквалификација у области речног саобраћаја у Едукативном центру и Информативном центру за стандардизацију и сертификацију – БСЦ. Циљ рада Едукативног центра је превенција дугорочне незапослености, помоћ у стицању нових знања и вештина ради лакшег запошљавања и подршка развоју предузетништва, стварање претпоставки за отпочињање пословања и квалитетно улагање у обучавање и образовање заинтересованих лица. Основни задатак Едукативног центра је да се у што већој мери смање негативне последице спорих промена образовног система и омогући школовање одређених образовних профила тражених од послодаваца. Највећи постојећи раскорак је у усклађивању професионалне образовне структуре незапослених на евиденцији Националне службе за запошљавање и потреба послодаваца на локалном и регионалном тржишту рада, првенствено у занимању III степена образовања. Информативни центар за стандардизацију и сертификацију – БСЦ је основан ради пружања информативних, консултантских и других услуга у области стандардизације и сертификације. Он је саставни део инфраструктуре квалитета Републике Србије и доприноси хармонизацији националних са европским и другим прописима. Центар пружа разноврсне обуке које се креирају према захтевима корисника.

Према одредбама ADN, који је саставни део Директиве о копненом превозу опасних терета 2008/68/ЕЗ, обука којом се стичу знања у области транспорта опасног терета је у потпуности стандардизована у већини европских земаља. Издавање и продужавање сертификата о основним знањима, као и о специјалистичким знањима из области ADN (гасови, хемикалије) је у одговорности надлежног органа дефинисаног у свакој земљи уговорници и одвија се према тачно утврђеним процедурама након обављене одговарајуће обуке, јасно дефинисаној међународним правилима ADN.

Према Закону о транспорту опасног терета Управа за транспорт опасног терета, између осталог, издаје привредном друштву, односно другом правном лицу (центрима за обуку) овлашћење за стручно оспособљавање кандидата за „Лице са сертификатом ADN“, образује испитну комисију која проверава стручну оспособљеност кандидата који су завршили обуку, издаје сертификат ADN по положеном испиту и води Регистар издатих сертификата. Управа такође може да одузме лиценцу, овлашћење или други акт, ако утврди престанак испуњености неког од услова на основу којих су акти издати.

У складу са правилима ADN предвиђено је континуирано обнављање знања, организовањем посебних курсева, након којих се може продужити сертификат према стандардизованој процедури на пет година.

Поред обука и сертификација непосредних учесника у транспорту опасног терета пловним путевима, према ADN, веома је важан сегмент оспособљавања и лиценцирања саветника за безбедност у свим привредним друштвима која се баве транспортом опасног терета на пловним путевима у циљу превентиве и безбедности. Саветници за безбедност су дужни да надгледају и контролишу начин на који учесници у транспорту опасног терета поступају са опасним теретом, обавештавају органе управљања о обавезама које проистичу из прописа о транспорту опасног терета, а врше и обучавање запослених који рукују опасним теретом.

5.3. Анализа стања – високо образовање

По наводима Стратегије научног и технолошког развоја Републике Србије за период од 2010. до 2015. године („Службени гласник РС”, број 13/10), високошколско образовање у Републици Србији одвија се на седам акредитованих државних универзитета (83 факултета), осам приватних универзитета (46 факултета) и шест високих школа академских студија. Број уписаних студената се у последњих десет година повећао скоро два пута, као и број дипломираних. Досадашња политика уписа довела је до неадекватног броја уписаних (и последично дипломираних) студената по професионалним и научним областима у односу на потребе развоја науке и технологије. Тако је, на пример, однос дипломираних студената на Универзитету у Београду 2006/2007. године био: друштвено-хуманистичке 45,5%, техничко-технолошке науке 31,5%, медицинске 16,9% и природно-математичке науке 6,0%. Однос дипломираних студената према научним областима сличан је и на осталим универзитетима. Очигледно је да мањи број студената уписује факултете природних и техничких наука, а већи број студената уписује факултете друштвених наука. Такође, недостатак квалификованог кадра у индустрији и образовању осећа се све више у основним наукама. Због тога је неопходно спровођење планске политике уписа студената на факултете усклађене са приоритетима нације.

Факултети техничко-технолошких наука Универзитета у Београду који у највећој мери оспособљавају кадрове за рад у предузећима која се директно или индиректно баве водним саобраћајем су Грађевински, Машински и Саобраћајни факултет.

Универзитет у Београду – Грађевински факултет има акредитован студијски програм „Грађевинарство”. Савладавањем студијског програма основних академских студија стиче се звање „дипломирани инжењер грађевинарства”. Академски назив који се стиче по завршетку мастер академских студија је „мастер инжењер грађевинарства”. Одговарајући програм за обучавање стручњака за рад у сектору водног саобраћаја одвија се кроз модул „Хидротехника и водно-еколошко инжењерство” (у даљем тексту: модул ХВЕ).

У оквиру основних академских студија, модул ХВЕ бави се припремањем инжењера за пројектовање, изградњу и одржавање хидротехничких објеката и система везаних за коришћење вода, заштиту квалитета вода и спречавање штетног дејства вода. Слушају се предмети из области снабдевања водом и одвођења отпадних вода, уређења водотока, хидроенергетског коришћења вода, заштите од поплава, наводњавања итд., а посебан акценат се ставља на аспект вода у оквиру заштите животне средине.

У оквиру мастер академских студија, модул ХВЕ бави се специфичностима везаним за подземне воде, сложене водопривредне системе, објекте пловних путева и лука. Такође се изучавају напредни курсеви из области коришћења вода, заштите вода и заштите од вода, нумеричких метода прорачуна, хидроинформатике, као и напредних метода мерења у хидротехници.

Катедра је основна образовно-научна јединица факултета коју чине наставници и сарадници који су у радном односу на факултету и обављају образовни и научни рад. Катедре се оснивају као јединице у функцији наставног и научног рада за једну или више сродних ужих научних области. Катедра за хидротехнику и водно-еколошко инжењерство организује наставу, научна истраживања и пружа консултантске услуге у области грађевинске хидротехнике и еколошког инжењерства. У основне делатности спадају пројектовање, изградња и одржавање хидротехничких система и објеката, као и процена њиховог утицаја на животну средину.

Универзитет у Београду – Машински факултет има акредитован студијски програм „Машинско инжењерство”. Савладавањем студијског програма основних академских студија стиче се звање: „инжењер машинства трогодишњих студија”. У оквиру модула „Бродоградња”, Машински факултет једини у Републици

Србији школује инжењере бродоградње. Академски назив који се стиче по завршетку мастер академских студија је „дипломирани инжењер машинства – мастер за бродоградњу“.

Катедра за бродоградњу има задатак да наставу бродоградње, која се у свету (углавном) изучава као независна струка, кондензује у последње три године студија. Имајући у виду да је бродоградња стара и класична професија и у настави се тежи ка добром компромису између примене најсавременијих инжењерских метода и неговања традиције. Између максималног коришћења компјутера, али и развијања осећаја за брод и његову форму, студенти се, кроз низ теоријских и практичних предмета упознају са бродским линијама, стабилитетом, отпором, пропулзијом, конструкцијом, чврстоћом, управљивошћу, понашањем брода на таласима и др. Оспособљавају се да раде у бродоградилштима, бироима, институтима, на пословима пројектовања, прорачуна, конструкције, изградње и испитивања бродова. Оспособљавају се да се баве послом у коме се још увек, уз егзактну примену математике, механике, хидродинамике, отпорности конструкција и др. задржао и дух старих заната и уметности. Научно истраживачка делатност у области Бродоградња одвија се у оквиру центара, основних истраживачких јединица.

Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет има акредитован студијски програм „Саобраћај“. Савладавањем студијског програма стиче се звање „дипломирани инжењер саобраћаја“. Академски назив који се стиче по завршетку мастер академских студија је „мастер инжењер саобраћаја“. Образовање стручњака за рад у сектору водног саобраћаја одвија се кроз модул „Водни саобраћај и транспорт“.

Студијски програм Саобраћај има циљ да школује инжењере који ће бити способни да планирају, пројектују, управљају и контролишу процесе и системе у свим видовима, областима и технологијама саобраћаја, комуникација и логистике. Будући инжењери стичу фундаментална знања која им представљају добру основу за наставак школовања на мастер и докторским студијама, али и апликативна знања и вештине које им омогућавају укључивање у реализацију саобраћајних, односно логистичких активности и услуга.

Компетенције инжењера модула „Водни саобраћај и транспорт“ огледају се кроз познавање технологије водног саобраћаја; теоријских и практичних метода за саобраћајно-технолошко планирање и пројектовање лука и пристаништа; технолошко пројектовање процеса речне и морске флоте. Студенти се оспособљавају да планирају, моделирају и врше оптимизацију свих система у оквиру водног саобраћаја.

Здružена катедра за бродове и бродску енергетику, организацију рада бродова и пристаништа и пловне путеве обједињује три катедре: Катедру за бродове и бродску енергетику, Катедру за организацију рада бродова и пристаништа и Катедру за пловне путеве. Здružена катедра организује наставу и научна истраживања у области технологије водног саобраћаја, експлоатације лука, флоте, навигације и безбедности пловидбе, као и примене операционих истраживања у водном саобраћају.

Бродарствима и лучким оператерима често одговарају студенти који су завршили модуле: „Логистика“, „Железнички саобраћај и транспорт“, „Друмски и градски саобраћај“, „Друмски и градски транспорт“ и „Телекомуникациони саобраћај и мреже“.

Циљеви модула „Логистика“ су упознавање студената са: логистичким концептом и суштинским разликама у односу на традиционални приступ реализацији робних токова, структуром, стратегијама, технологијама, функцијама и перформансама различитих логистичких система; методологијом и моделима планирања, управљања, контроле и анализе система интермодалних транспортних ланаца, сити логистике, логистичких центара, ланаца снабдевања, повратне логистике, складишних система, индустријске логистике; структуром логистичког контролинга, логистичких провајдера и шпедитерских компанија, основним перформансама и методама моделирања савремених претоварних и других логистичких процеса и услуга при реализацији робно транспортних токова.

Посебни циљеви модула „Телекомуникациони саобраћај и мреже“ су упознавање студената са: проблематиком, планирањем, организацијом, експлоатацијом, техникама и перформансама телекомуникационог саобраћаја, рачунарских и телекомуникационих мрежа и софтвера; новим комуникационим сервисима и апликацијама на тржишту електронских комуникација; техничким, економским и социјалним аспектима тарифирања телекомуникационих сервиса и утицајем тарифног механизма на понашање корисника и провајдера сервиса.

Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду има акредитован студијски програм „Саобраћај и транспорт“. Наставу организује Департман за саобраћај и оспособљава кадрове за рад у предузећима која се директно или индиректно баве саобраћајем и транспортом. Савладавањем студијског програма основних академских студија стиче се звање „дипломирани инжењер саобраћаја“. Академски назив који се стиче по завршетку мастер академских студија је „мастер инжењер саобраћаја“.

Компетенције инжењера студијског програма „Саобраћај и транспорт“ огледају се кроз познавање основа технологија копнених видова саобраћаја и логистике. Студенти се оспособљавају да планирају, моделирају и врше оптимизацију процеса у оквиру друмског, железничког и водног саобраћаја.

Настава основних и мастер академских студија обухвата предавања ех-катедра и вежбе у рачунарским учионицама и лабораторијама. У оквиру практичне наставе врше се обилазаци речних лука, бродарстава, бродоградилшта, преводница и оператера интермодалних терминала. Студенти се редовно упознају са надлежностима и текућим активностима Дирекције за водне путеве. Да би студенти завршили студије одговарајућег нивоа обавезна је израда завршног рада (ниво основних академских студија) и дипломског рада (ниво мастер академских студија). Постојећа пракса је да студенти добијају теме радова у заинтересованим предузећима како би практично применили стечена знања.

Универзитет одбране – Војна академија је акредитована високошколска образовна и научна установа. Један од акредитованих студијских програма је програм Менаџмент у одбрани за модул речних јединица. Циљ оспособљавања кадета рода речних јединица у Војној академији јесте образовање и васпитавање кадета за позив професионалног официра, оспособљавање за почетне дужности официра на броду – командира бродског одреда/одељења и помоћника команданта на бродовима Речне флотиле. Кроз овај наутички програм је извршена имплементација Међународној конвенцији о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца (у даљем тексту: STCW Конвенција) и то кроз специјалистичку обуку кадета коју имају на укрцању на бродове Руске Федерације и кроз рад на бродском симулатору. Поред овог процес школовања и обуке, наутички програм је усклађен са међународним стандардима и захтевима у обуци и школовању. Пратећи све актуелне трендове и правце развоја у ЕУ урађен је акредитован студијски програм, који је у складу са нормама и препорукама Међународне поморске организације и захтевима ЕУ. Војна академија је потписала споразум о сарадњи са Поморским факултетом из Ријеке, унапредила свој наставни процес инсталирајући нов *Transas Bridge* и *GMDSS simulator* и увела међународни систем квалитета који је оцењен од стране *DNV GL* за делатности Основне академске студије и за курсеве које се реализују по STCW конвенцији. Војна академија је од Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре добила нову акредитацију за курс водитељ јахте.

Војна академија ће се у наредном периоду усмерити, као и бројне друге војне академије у окружењу и свету, према унапређењу наставног процеса у пољу водног саобраћаја. У плану је отварање студија за грађанство на студијском програму водног саобраћаја као што је већ реализовано на другим студијским програмима Војне академије. Успешно се реализују прве фазе бројних пројеката за модернизацију наставних средстава увођењем нових симулација моста и машинског простора. Покретање пројеката са Поморским факултетом из Ријеке и другим блиским факултетима на пољу развоја водног саобраћаја, посебно пловидбе на Дунаву и другим међународним пловним путевима, као и учлањење у међународне организације типа *IAMU* и *IAMI* (*International Association of Maritime Universities* и *International Association of Maritime Institutions*), даје перспективу образовања и усавршавања на Војној академији. Потпуна имплементација STCW Конвенције у наставном процесу у оквиру Војне академије, као и сарадња са другим војним и цивилним институцијама у области водног саобраћаја, постаје важан сегмент усавршавања у области поморства и може бити добро препознато у међународном окружењу. Војна академија поседује све услове за даљи развој и напредак на пољу образовања и усавршавања кадра који је потребан не само систему одбране, већ и водном саобраћају (речном и поморском), генерално.

5.4. Визија, мисија и стратешки циљеви

5.4.1. Визија

Република Србија препознатљива у међународном окружењу по квалитетним саобраћајним, грађевинским и машинским инжењерима у области унутрашњег водног саобраћаја.

Држављани Републике Србије као образовани, стручни и тражени бродарци.

5.4.2. Мисија

Стално унапређивање наставних планова и програма у циљу усаглашавања са потребама тржишта унутрашњег водног саобраћаја.

Активно учешће и допринос Републике Србије процесу унификације звања и услова за стицање звања бродараца на нивоу ЕУ.

5.4.3. Стратешки циљеви

1. Професионална посада бродова Републике Србије.
2. Подмлађени кадрови који ће чинити посаду савремених бродова трговачке флоте Републике Србије.
3. Високо стручни кадрови у бродарству, лучкој делатности и администрацији надлежној за водни саобраћај.

5.4.4. Мере за реализацију циљева у области образовања и запошљавања у водном саобраћају

Циљеви у области образовања могу се остварити предузимањем следећих мера :

– Образовни програми и студијски програми из области водног саобраћаја у Републици Србији треба да се у складу са све већом применом модерних технологија у унутрашњој пловидби непрекидно осавременавају, а посебно је важно да се редовно обезбеђује практична настава у сарадњи, пре свега, са домаћим, али и страним бродским компанијама;

– У наредним годинама је потребно да се предузму мере како би се број уписаних буџетских студената по појединим областима ускладио са утврђеним стратешким приоритетима. Осим тога, потребно је обезбедити посредне подстицаје за студирање природних и техничко-технолошких наука. С тим у вези, потребно је да се фондови за стипендирање усмере на студенте приоритетних научних области;

– У Републици Србији је од 2015. године неопходно планирати и подмлађивати кадрове који ће чинити посаде савремених бродова. У европском речном саобраћају се тренутно осећа велики недостатак високо професионалних посада бродова, тако да је у перспективи велика шанса за запошљавање бродараца првенствено у нашој, али и страниј флоти, уколико су добро обучени за тај специфичан посао. Проблем професионалних кадрова у бродарству треба посматрати из угла веома јаке традиције наших капетана и чланова посаде бродова који су, чак и при крају свог радног века, данас веома тражени у страним бродским компанијама на релацији Рајна–Мајна–Дунав.

Прелиминарна процена је да је до 2020. године у постојећим школама за потребе домаћег бродарства, службе одржавања пловних путева, као и реализацију пројеката унапређења речне инфраструктуре, потребно одшколовати најмање 300 нових кадрова научке и хидротехничке групе занимања на средњем стручном нивоу образовања;

– Потребно је пружити потребну подршку за успешну реализацију пројеката који подразумевају могућност већег запошљавања људи из региона ослоњених на Рајну, Дунав и Саву а који су оријентисани на међусобно признавање овлашћења (сертификата) и модерно образовање запослених у сектору речног транспорта;

– У циљу оживљавања бродоградње и повећане потребе ремонта флоте, неопходно је промовисати школовање у бродомашинским занимањима у средњим стручним школама и прилагодити број и структуру професионалних занимања у складу са потребама у постојећим бродоградилштима;

– Контрола свих неопходних овлашћења (сертификата) учесника у пловидби који превозе опасан терет или њиме рукују на водним путевима у Републици Србији треба да буде према утврђеним и стандардним процедурама у складу са правилима ADN. Посебна препорука је да надзор над лицима са ADN сертификатом буде појачан почев од 2015. године, пре свега у функцији унапређења безбедности и заштите животне средине у приобаљу и на унутрашњим водним путевима Републике Србије;

– У циљу безбедности унутрашње пловидбе, приоритет већ од 2015. године треба да буде успостављање пуне мреже ADN саветника за безбедност у свим привредним друштвима који се баве транспортом или руковањем опасним теретом у Републици Србији. Према правилима важећег европског споразума који се односи на транспорт опасног терета на пловним путевима континуирано обнављање знања и продужавање сертификата на сваких пет година према утврђеној процедури се подразумева.

Пораст броја запослених у водном саобраћају може се постићи на следећи начин:

– уском и директном сарадњом појединих сектора у министарствима надлежним за послове образовања, саобраћаја и привреде у циљу бољег информисања, промоције водног саобраћаја и боље политике уписа у средње стручне школе и на факултетима техничко-технолошких наука;

– у оквиру актуелних стратегија о запошљавању у Републици Србији у и законодавном оквиру којима се одређују врсте и обим подстицајних мера за запошљавање, веће ангажовање да се мере примењују и у запошљавању у речном саобраћају;

– образовањем већег броја ђака у оквиру постојеће мреже средњих стручних школа, посебно подршком две постојеће традиционалне стручне школе у циљу добијања нових професионалних профила у служби палубе, односно у служби машине, а све у складу са потребама и прогнозама речног транспорта од 2015. до 2025. године;

– подршком повезивања домаћих предузећа речног бродарства и хидроградње са образовним институцијама у земљи, односно планирање, образовање, доквалификација и преквалификација недостајућих професионалних профила у служби палубе (заповедници бродова врсте А, Б и Ц, крмара, вођа палубе и морнара, руковаоци техничких пловила) односно у служби машине (машинисти, машиновође);

- подстицањем колективног преговарања између социјалних партнера на свим нивоима запослених у речном саобраћају (закључивање колективних уговора код послодаваца у грани, групи, подгрупи и делатности, као и за територију Републике Србије, АП Војводина и локалних самоуправа);
- подршком националних, прекограничних и транснационалних кластера које ће окупљати компаније које су својом делатношћу везане за водни саобраћај и све друге учеснике ланца водног саобраћаја;
- стимулисањем научних истраживања и сарадње високошколских установа са привредом;
- ангажовањем научне заједнице у развоју и примени нових технологија водног саобраћаја и транспорта, односно савремених информационо-комуникационих технологија.

Теоријска знања која стичу ђаци на средњем нивоу образовања током школовања, као и студенти техничко-технолошких наука током студирања, не могу бити потпуно валоризована без рада у лабораторијама и практичне наставе. У интересу предузећа која се баве водним саобраћајем: бродарских предузећа, лучких оператера и корисника лучких услуга, је да уско сарађују са средњим школама и факултетима у циљу стварања квалитетног кадра и подизања конкурентности свих учесника у водном саобраћају.

У циљу оспособљавања и припреме кадрова посебно је важно:

- омогућавање редовне стручне праксе, односно практичне наставе, по плану и програму средњошколских предмета и предмета основних и мастер академских студија под одговарајућим руководством (уз смањење цене издавања бродарских књижица). Практична настава током летњег распуста је неопходна допуна теоретској настави. Поред упознавања са елементима брода, конструкцијом, опремом, процедурама, полазници практичне наставе упознају се са условима рада, окружењем и мерама безбедности;
- увођење модерних средстава учења у практичну наставу, као што су лабораторије, симулатори брода унутрашње пловидбе, разрада концепта употребе заједничког школског брода за потребе стручних школа и факултета.

5.5. SWOT анализа

Предности	Слабости
1) Традиционално добро средње и високо образовање у Републици Србији у области водног саобраћаја, препознатљиво у окружењу и Европи 2) Потреба домаћих бродара за квалификованим члановима посаде бродова 3) Велика потражња за професионално обученим кадровима који чине посаде бродова на европском нивоу 4) Добро плаћен посао на бродовима великих страних компанија 5) Конкурентност бродараца Републике Србије у односу на земље у региону	1) Недостатак младог и стручног кадра који чини посаду бродова 2) Споро прилагођавање наставних планова и програма професионалним захтевима запослених на савременим бродовима 3) Немогућност стицања практичних знања у току школовања и након завршене школе 4) Незаинтересованост за бродомашинска занимања на средњем стручном нивоу 5) Ангажовање посада високе старосне структуре и незаинтересованост приватних бродарстава да планирају, обучавају и ангажују млађе кадрове на бродовима
Могућности	Препреке
1) Унутрашњи водни саобраћај постаје све значајнији вид саобраћаја на европском нивоу и потреба за образованим професионалним кадровима у области водног саобраћаја је све већа	1) Погоршавање светских и регионалних економских услова 2) изузетно тешко планирање структуре и броја запослених водног саобраћаја за средњи и дугорочни период због нестабилности на тржишту

6. РАЗВОЈ ПОМОРСКЕ ПРИВРЕДЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

6.1. Увод – историјат поморства у Републици Србији и другим *landlocked* државама

Једна од главних карактеристика савременог света огледа се у глобализацији која за своју основу има јефтин и масовни превоз сировина и роба широм света. С тим у вези, поморско бродарство је грана привреде коју преваходно карактерише међународни карактер јер обављањем своје делатности поморске компаније повезује тржишта земаља из различитих делова света и тиме доприносе реализацији процеса глобализације светске привреде.

Услуге поморског бродарства одувек су имале велики значај за економски развој како држава Европе тако и свих других држава, омогућавајући им да домаћу робу пласирају на удаљена тржишта и да на тај начин учествују и остану конкурентни на светском тржишту. Тако, према подацима објављеним у документу *Commission of the European Communities, CoM (2006), 275 final, Volume II – Toward a future Maritime Policy for the Union*, 90% робе из трговинске размене између ЕУ и других земаља света превози се поморским бродовима, као и 40% робе из међусобне трговинске размене чланица ЕУ.

Поморско бродарство има значајно место у привреди сваке земље, па и континенталне, пре свега због своје девизне рентабилности. Поморске компаније највећи део свог пословања обављају на светском поморском тржишту, чиме остварују тзв. невидљиви извоз који значајно доприноси смањењу дефицита спољнотрговинског биланса. Полазећи од тога, државе успостављају повољне законске и фискалне оквире за пословање бродовласника јер на тај начин могу да рачунају на повољније возаринске стопе и тиме пласман под повољнијим условима домаћих производа на ино тржишта.

Управо позитивни утицаји на укупни економски развој једне земље довели до тога да су државе без морске обале (у даљем тексту: *landlocked* државе) почеле да преузимају мере у циљу укључивања у ову светску индустрију. Тако је у настојању да обезбеди несметане услове за снабдевање свог тржишта, те пласирање својих националних производа на удаљена тржишта, Швајцарска Конфедерација на мировној конференцији у Паризу 1919. године, тражила да се *landlocked* државама призна право на слободан транзит до мора преко територија суседних држава које имају излаз на море. Овакав захтев Швајцарске Конфедерације последица је чињеница да извоз, односно увоз масовне робе из Швајцарске преко северозападне Европе Рајном није давао задовољавајуће резултате, те се указала потреба да се Швајцарска укључи у светску поморску пловидбу и тиме допринесе унапређењу националне економије. Иницијатива Швајцарске Конфедерације је дала прве резултате 1921. године, када је у оквиру Лиге народа у Барселони усвојена Конвенција и Статут о слободи транзита. Након тога усвојена је Женевска конвенција и Статут о међународном правном режиму морских лука из 1923. године, да би конкретније признавање права *landlocked* државама у односу на право слободног транзита до мора преко територија обалних држава, те коришћења морских лука било постигнуто на првој Конференцији УН о праву мора (*UNCLOS I*) која је окупила већи број *landlocked* држава које су усвојиле тзв. *Magna Carta of the Landlocked State*. Како су Женевском конвенцијом о отвореном мору из 1958. године само делимично усвојени захтеви ових држава, настојање да им се у потпуности призна сет права која, између осталог, обухватају право слободе транзита до мора, право на заставу поморске трговачке морнарице, те слободан приступ и коришћење услуга у морским лукама, у потпуности је признато Конвенцијом УН о праву мора (*UNCLOS*), која је усвојена 1982. године.

Данас *landlocked* државе, као што су Република Словачка, Велико Војводство Луксембург, Швајцарска Конфедерација, Република Аустрија и Република Азербејџан имају значајну улогу у поморској привреди као земље извозници значајне количине роба које се транспортују поморским путем, али и као земље са великим бројем поморских бродова под својом заставом. Свака од наведених држава искористила је неку од својих компетитивних предности у циљу укључивања у светску поморску привреду. Луксембург и Швајцарска Конфедерација искористили су изузетно развијена национална финансијска тржишта, а пре свега модеран порески систем, те развијени банкарски сектор и индустрију осигурања, како би привукли бродовласничке компаније да део своје флоте ставе под њихове националне заставе (седиште *Mediterranean Shipping Company – MSC*, једне од три највеће поморске компаније у свету, налази се у Женеви при чему је највећи део флоте ове компаније под заставом Швајцарске Конфедерације). Такође, Аустрија и Словачка су искористиле висок степен развијености појединих грана привреде у циљу укључивања економија ових земаља у светске поморске привредне токове. Ове државе су препознале могућност остваривања значајних буџетских прихода кроз плаћање пореза од стране бродовласника, као и запошљавање домаће радне снаге. С тим у вези, користећи висок степен развијености нафтне индустрије, односно ауто индустрије, те комбинујући постојање значајне количине тих врста роба које се нуде за превоз, а чији су произвођачи уједно и велике бродовласничке компаније (*Hyundai/Kia, OMV* и др.), са одговарајућим фискалним подстицајима за те компаније, ове државе су успеле да привуку део флоте ових али и других поморских компанија под своју заставу. На тај начин Република Словачка и Република Аустрија су створиле услове да поморске бродарске компаније део свог пословања који доноси значајне буџетске приходе, али и подстиче развој других везаних услужних делатности, обављају унутар њихових националних тржишта.

Имајући у виду да је након осамостаљивања Црне Горе, Република Србија поново стекла статус *landlocked* државе, потребно је размотрити мере које могу да доведу до њеног укључивања у ову привредну грану која у значајној мери доприноси развоју спољне трговине и јачању платног биланса земље. За *landlocked* државу као што је Република Србија, основни циљ њеног поморског законодавства треба да буде стварање таквог правног и економског окружења које ће пружити нове могућности компанијама које су већ укључене у светску поморску привреду, те да их подстакне да део своје флоте ставе

под заставу Републике Србије али и да у Републици Србији развијају тзв. *spin-off* активности које се односе на поморски сектор.

Имајући у виду да укључивање у светску поморску привреду захтева добро организовану администрацију, успостављање и поштовање међународних и у случају Републике Србије, европских прописа, те успостављање фискалних мера које ће представљати подршку економској и социјалној одрживости развоја поморске привреде, ова стратегија има за циљ да препозна и утврди приоритетне мера које се с тим у вези желе постићи.

Имајући у виду да се Република Србија налази у процесу придруживања Европској унији, овај део стратегије базира се на смерницама утврђеним у Стратегији поморског транспорта Европске уније до 2015. године²³, као у Акционом плану за свеобухватну поморску политику²⁴.

²³ *Maritime Transport Strategy, 2015*

²⁴ *Action plan for an integrated maritime policy*

6.2. Упоредна анализа стања и потенцијала развоја поморске привреде у Републици Србији у односу на државе чланице Европске уније

6.2.1. Европска унија

ЕУ данас има једну од најважнијих улога у поморској привреди, ако се има у виду да европске компаније имају у власништву више од 40% светске тонаже.

Међутим, након изразито просперитетног периода у светској поморској привреди од 2004. до 2008. године, дошло је до кризе на светском тржишту поморских услуга. Поморско бродарство у Европи се од 2008. године налази у једној од најтежих и најдуготрајнијих светских криза.

У настојању да очува своју улогу и значај у овој области, ЕУ је до данас предузела више корака у циљу унапређења безбедности поморске флоте под заставом држава чланица ЕУ, те очувања конкурентности њеног поморског сектора. Ове мере имале су за циљ унапређење безбедности, ефикасности, сигурности, али и финансијских подстицаја за развој овог сектора на нивоу ЕУ који би били у складу са програмима државне помоћи. У том смислу, усвојене су Смернице Заједнице о државној помоћи у области поморског транспорта²⁵. Препознајући значај поморског бродарства али и његову изложеност конкуренцији ЕУ предложила је у оквиру овог документа читав низ мера за привлачење бродовласника да своју флоту стављају под заставе држава чланица ЕУ. Међу предложеним мерама креирања стимулативног пословног окружења предвиђено је и плаћање „пореза по тонажи“, те могућност потпуног ослобађања пореза на доходак и социјалних давања помораца.

Упоредо са увођењем мера финансијског подстицаја за развој овог сектора ЕУ полако је још од 2002. године постепено преузимала улогу једног од најзначајнијих регулатора у области поморства на међународном нивоу. С тим у вези, до данас је усвојено три законодавна пакета у области поморства, познатијих под називом *Erika I*, *Erika II* и *Erika III* пакети, при чему су прва два пакета била ограничена на питања из домена јавног, односно управног права (вршење инспекцијских контрола у лукама, тзв. *Port State Control*), Система за праћење и надзор бродског саобраћаја (VTMS систем), услови за признате организације за статутарну сертификацију поморских бродова, оснивање Фонда за накнаду штета проузрокованих загађењем нафтом у европским морима, оснивање Европске агенције за поморску безбедност (EMSA и др.), док је трећим пакетом ЕУ направила први корак у смеру уређивања приватноправне материје, попут увођења обавезног осигурања за поморска потраживања, те обавезивања држава чланица ЕУ да приступе Протоколу из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и пртљага морем, уз извесно проширивање домена примене овог протокола.

Поред наведених пакета законодавних мера, ЕУ је усвојила још неколико значајних докумената попут Саопштења и акционог плана у циљу успостављања европског поморског транспортног простора без граница²⁶, као и Саопштење Европске комисије о јединственом поморском транспортном простору²⁷. За израду дела националне стратегије развоја водног саобраћаја Републике Србије у делу који се односи на развој поморске привреде, као што је претходно указано, од посебног је значаја Стратегија поморског транспорта до 2015. године²⁸, као и Акциони план за свеобухватну поморску политику²⁹.

²⁵ *Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004*

²⁶ *Communication and action plan with a view to establishing a European maritime transport space without barriers*

²⁷ *Communication from the Commission – Blue Belt, a Single Transport Area for shipping*

²⁸ *Maritime Transport Strategy, 2015*

²⁹ *Action plan for an integrated maritime policy*

6.2.2. Република Србија

Развој српске поморске флоте започео је крајем седамдесетих година XX века оснивањем предузећа Београдска пловидба „Беоплов“, које је иницијално управљало са два брода, и то бродом „Братство“ и „Слобода“. Током осамдесетих година XX века Беоплов своју флоту увећава бродовима „Југонавигатор“, „Нови Београд“, „Скадарлија“, „Капетан Павловић“, „Југоагент“ и др. Брод у флоти Беоploва који је био од посебног значаја за економију Србије био је брод „Смедерево“, који је набављен 1987. године, а који је коришћен за превоз железне руде из Перуа до бивше СФРЈ за потребе како Железаре у Смедереву, тако и других железара у бившој СФРЈ. Бродови ове компаније су до 2006. године постепено дати на резање или су арестирани (привремено заустављани) и продавани од стране поверилаца због финансијских проблема Беоploва.

Поред „Беоploва“ чије је седиште било у Београду, у главном граду Републике Србије налазила су се представништва скоро свих поморских бродарских предузећа бивше Југославије, с обзиром на то да је Београд био финансијски, банкарски и уопште центар спољнотрговинског пословања бивше Југославије.

Као последица дугогодишње међународне изолације, те потоњег неуспешног процеса приватизације компаније „Беоплов“, Република Србија је 2007. године остала без поморских бродова под својом заставом.

Препознајући потенцијале Републике Србије за активним учешћем у овој грани привреде, нарочито имајући у виду значајан број грађана Републике Србије који ради у својству помораца, затим да већина домаћих бродоградилшта у свом портфолију има изградњу трупова поморских бродова, те да се последњих година бележи константан раст извоза појединих производа (FIAT аутомобили, проводници и полупроводници, гума, челик, бакар, вештачка ђубрива, производи наменске индустрија и др.) у чијем је купопродајном ланцу превоз морем саставни део, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре започело је реформу у овој грани транспорта 2011. године, усвајањем Закона о поморској пловидби („Службени гласник РС“, бр. 87/11 и 104/13). Основни циљ овог закона је усаглашавање домаћег законодавства са међународним и европским стандардима и захтевима у области безбедности поморске пловидбе, унапређење нивоа права, односно заштите на раду помораца у складу са захтевима Конвенције Међународне организације рада о раду помораца из 2006. године, затим образовања и обуке помораца, те заштите морске средине од загађења са поморских бродова.

На основу Закона о поморској пловидби донето је више подзаконских аката којима су између осталог прописани захтеви и започет поступак за лиценцирање посредника у запошљавању помораца и здравствених услова за обављање здравствених прегледа помораца. Надаље, прописани су захтеви у односу на минимални број чланова посаде на поморским бродовима под заставом Републике Србије, начин вршења бродске страже, категорије пловидбе поморских бродова под српском заставом и др. Такође, у складу са Законом о поморској пловидби Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре закључило је споразуме о преношењу надлежности за вршење статутарне сертификације поморских бродова уписаних у српски уписник поморских бродова са *Bureau Veritas*, *Det Norske Veritas*, *American Bureau of Shipping*, *Nippon Kaiji Kyokai*, *Korean Register of Shipping* и *Russian Maritime Register of Shipping*. На овај начин започето је усклађивање јавноправног оквира за обављање ове привредне делатности са међународним и европским стандардима. Када се говори о усклађивању са међународним стандардима, усвајањем Закона о поморској пловидби учињен је први корак ка остваривању потребног нивоа усаглашености. С тим у вези, треба имати у виду да је поморска пловидба уређена великим бројем међународних конвенција које спадају у ред комплекснијих и компликованијих унификацијских инструмената. Са становишта безбедности пловидбе, оспособљености помораца, као и заштите морске средине посебан значај имају три међународне конвенције, и то: Међународна конвенција о заштити људских живота на мору³⁰ (SOLAS Конвенција), STCW Конвенција³¹, Међународна конвенција за спречавање загађења са бродова³² (MARPOL Конвенција), као и Конвенција Међународне организације рада о раду помораца из 2006. године³³ (MLC Конвенција).

Република Србија даје преко 5000 српских држављана који у својству помораца раде на поморским бродовима страних застава. Међу поморцима је највећи број лица који раде као тзв. бело особље на путничким крузерима. С друге стране, званична евиденција показује да је Република Србија од 2003. године дала око 500 официра, заповедника и управитеља машина који раде на поморским бродовима. Ако се има у виду да се у уписницима помораца

којима су издата поморска овлашћења Црне Горе појављује значајан број помораца који су држављани Републике Србије, јасно је да је број активних помораца далеко већи и процењује се на близу 1500 и 2000 српских држављана који су стекли професионална звања помораца.

У односу на питање образовања и обуке помораца, ову област је до 2011. године карактерисала неусклађеност са захтевима STCW Конвенције. Република Србија је 2009. године поднела детаљан извештај Међународној поморској организацији (у даљем тексту: ИМО) о спровођењу STCW Конвенције у Републици Србији. Као резултат анализе поднетог извештаја Република Србија је обавештена о ставу ИМО подкомитета који је вршио анализу Извештаја да тренинг центри који су добили одобрење за рад у Републици Србији не испуњавају захтеве стандарда квалитета у раду који су прописани STCW Конвенцијом, те је позвана да у најкраћем могућем року отклони утврђене недостатке како би се избегао поступак скидања са тзв. беле листе администрација. Имајући у виду да би ово значило аутоматски губитак запослења за више хиљада српских држављана који у било ком својству раде на поморским бродовима, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је Законом о поморској пловидби започело реформу ове области. Законом о поморској пловидби прописани су стандарди и захтеви за рад тзв. акредитованих институција за образовање и обуку помораца у складу са захтевима STCW Конвенције и Директиве 2006/108/ЕЗ. Последично, дотадашњим центрима за обуку није продужено одобрење за рад, док је Министарство марта 2013. године упутило јавни позив на адресу више од десет међународних компанија и институција које се баве образовањем и обуком помораца с циљем да размотре могућност отварања институције за образовање и обуку помораца у Републици Србији. Као резултат овог позива започети су разговори са заинтересованим компанијама с циљем успостављања поморске академије од регионалног значаја са седиштем у Републици Србији.

Као резултат до данас предузетих радњи, а на основу спроведене инспекције рада администрације Републике Србије од стране Европске агенције за поморску безбедност (EMSA), Европска комисија – Генерални директорат за мобилност и транспорт, усвојила је „Извештај о процени усклађености система образовања, обуке и сертификације помораца Републике Србије са STCW Конвенцијом“. У овом извештају констатовано је да је на основу свих законодавних и других мера Република Србија испунила међународне и европске стандарде у процесу образовања, обуке и сертификације помораца и да ће Европска комисија наставити са признавањем овлашћења о оспособљености које издаје Република Србија.

Како би услови пословања у Републици Србији постали конкурентни у односу на друге државе, а поступајући у складу са европским стандардима о дозвољеним облицима државне помоћи, Законом о државној припадности и упису пловила („Службени гласник РС“, број 10/13) предузете су прве мере у успостављању компетивних услова пословања поморских бродовласничких или менаџмент компанија. Овим законом извршена је либерализација услова за упис бродова у један од домаћих уписника поморских бродова уз поштовање услова за постојањем *genuine link*-а између брода и државе чију заставу вије.

Први пут свој законски израз добија тзв. Међународни уписник поморских бродова уз могућност привременог уписа или исписа поморског брода у Међународни уписник поморских бродова по основу тзв. *bareboat* чартера, односно дугорочни закуп без посаде и осигурања брода и уписивањем тог поморског брода у посебан лист Међународног уписника поморских бродова. Предметним уписом поморски брод привремено напушта заставу коју је до тада вијао и долази под српску заставу, плаћа таксу за упис поморског брода која је приход буџета заједно са свим другим порезима и доприносима које *bareboat* чартер плаћа. На овај начин, у домаће законодавство уносе се законска решења развијених држава које, између осталог, и на тај начин помажу домаћим привредама да узму што активније учешће у међународној поморској привреди. Наиме, на овај начин омогућава се домаћим привредним друштвима да под финансијски повољнијим условима, односно узимањем поморских бродова под закуп а не куповином истих, узму учешће у светској поморској привреди и тиме значајно допринесу пласману домаћих производа на удаљена тржишта што има вишеструки значај по националну економију свих држава. Наравно, ову подстицајну меру увек прате и одговарајући порески подстицаји, што ће бити предмет уређења посебним законом.

Законом о државној припадности и упису пловила извршено је разликовање између тзв. Националног уписника поморских бродова и Међународног уписника поморских бродова. У оквиру Међународног уписника поморских бродова врши се разлика између трајног и привременог уписа. Трајни упис поморских бродова у Међународни уписник поморских бродова предвиђен је под истим условима који важе за упис у Национални уписник поморских бродова, с тим да на поморским бродовима уписаним у Национални уписник поморских бродова најмање 50 посто чланова посаде морају да буду домаћи држављани или држављани једне од државе чланице Европске уније и ЕЕЗ, док посаду поморских бродова уписаних у Међународни уписник поморских бродова чине лица без обзира на њихово држављанство, који испуњавају услове прописане законом којим се уређује поморска пловидба за стицање одговарајућих овлашћења о оспособљености помораца за рад на поморском броду који вије заставу Републике Србије.

Поред наведеног, Законом о државној припадности и упису пловила прописане су данас стандардне одредбе којима се уређује примена колективних уговора којим се уређују права, обавезе и одговорности из радног односа (у даљем тексту: колективни уговор) у односу на поморске бродове уписане у Међународни уписник поморских бродова.

6.3. Визија, мисија и стратешки циљеви

6.3.1. Визија

Република Србија као држава препознатљива по конкурентним условима за пословање поморских бродовласничких и менаџмент компанија.

Држављани Републике Србије као образовани и тражени поморци.

6.3.2. Мисија

Подизање свести о значају поморске привреде и пратећих индустрија за развој и подизање општег нивоа конкурентности Републике Србије усвајањем свеобухватног модерног законодавног, пореског и општег финансијског оквира за обављање делатности које потпадају под грану поморске привреде, те стварање и одржавање предвидљивих услова за пословање бродарских компанија и других везаних поморских индустрија.

Омогућавање спровођења процеса образовања и обуке у Републици Србији у складу са међународним и европским стандардима и захтевима.

Јачање укупне поморске пословне инфраструктуре, укључујући индустрију осигурања, шпедицију, агенуру, спољнотрговинске компаније чија се роба превози на удаљена тржишта, универзитет (подизање нивоа знања о улози и значају поморске привреде, поморске пловидбе, поморског права и сл.) и др.

6.3.3. Стратешки циљеви

1. Усклађивање националног законодавства са секундарним изворима права Европске уније, као и међународним конвенцијама усвојеним под окриљем ИМО и Међународне организације рада којима се уређују захтеви у односу на безбедност и сигурност пловидбе, као и спречавање загађења морске средине.

Наведени циљ оствариће се предузимањем следећих мера:

- усклађивањем националног законодавства са прописима из области поморства – национално законодавство мора да се усагласи са релевантним прописима из области поморства како је то прописано чланом 2. став 2. Уредбе 2099/2002 о оснивању Комитета за безбедна мора и спречавање загађења са бродова (COSS), са накнадним изменама и допунама обухваћеним Уредбом 415/2004 којом се мења Уредба 2099/2002.³⁴;

- прописивањем највише допуштене старости бродова за упис у један од уписника поморских бродова – предлаже се прописивање десет година старости за путничке бродове и 15 година старости за карго бродове;

- јачање Поморског кластера основаног 2011. године, у сарадњи Министарства привреде и Амбасаде краљевине Холандије у Београду, те подстицање свих релевантних привредних субјеката да узму активно учешће у раду овог кластера;

- јачањем административних капацитета – услед препознате потребе за учешћем Републике Србије за учешћем у овој грани транспорта, али и захтева ЕУ за усклађивањем законодавстава држава чланица, укључујући и *landlocked* државе чланице, са секундарним изворима права ЕУ у области поморства, национална администрација мора да буде припремљена за спровођење великог броја међународних и европских стандарда у области поморске пловидбе. С тим у вези, један од првих циљева је јачања административних капацитета Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Испуњење овог циља омогућиће испуњавање обавеза које Република Србија има у процесу придруживања ЕУ, али и обавеза које има као тзв. држава застава (*Flag State*) у складу са Конвенцијом Уједињених нација о праву мора (*UNCLOS*), те ће гарантовати да ће се поморски бродови под заставом Републике Србије налазити на белим листама Париског, Токијског, Црноморског и др. меморандума о разумевању за вршење инспекцијске контроле у

лукама (MoU on Port State Control).

2. Подизање нивоа образованости и квалитета домаћих помораца, као и њихове конкурентности на међународном тржишту рада.

Иако Република Србија није традиционална поморска земља, последњих година постаје препознатљива у поморским круговима по броју помораца који долазе из Републике Србије, као и напорима администрације да успостави потпуно нов и модеран систем, прилагођен потребама Републике Србије као и захтевима поморске индустрије.

У државама чланицама ЕУ последњих година се бележи пад занимања за поморска звања, односно обављање ове делатности, с обзиром да се ради о једној од најтежих професија у смислу услова рада и изложености разним опасностима на раду и утицајем по здравље. Насупрот овим тенденцијама, у Републици Србији постоји све већа заинтересованост за рад на поморским бродовима, преваходно зато што се ради о једној од плаћенијих делатности. На основу високих зарада, поморци издржавају своје породице, али последично и подстичу повећање нивоа потрошње унутар Републике Србије. Последично, потребно је предузети одговарајуће мере које ће подстаћи запошљавање у овом сектору, али истовремено подићи ниво заштите на рад помораца.

С тим у вези, једна од мера која ће подстаћи још већи раст заинтересованости домаћих држављана за стицање поморских звања, али и повећање тражње за поморцима из Републике Србије јесте спровођење социјалне реформе за поморце, којом ће се поморцима у међународној пловидби омогућити стицање права на обавезно пензијско и здравствено осигурање по повлашћеним условима (бенефицирани радни стаж), као и ослобађање од плаћања пореза на доходак за поморце који проведу у међународној пловидби дуже од 174 дана. Ове мере већ су препознате у оквиру Саопштења Европске комисије о преиспитивању социјалног законодавства у циљу повећања и подизања квалитета рада помораца у Европској унији (*Commission's Communication on reassessing the regulatory social framework for more and better seafaring jobs in the EU* – COM (2007) 591). Спровођење социјалне реформе ће држављане Републике Србије који раде као поморци учинити конкурентнијим на светском тржишту рада. Осим што ће представљати подстицајну меру за опредељивање људи да за своју професију изаберу ову врло важну делатност за глобалну светску економију, ове мере представљаће значајан допринос Републике Србије активностима Међународне поморске организације која је 2010. године, у сарадњи са Балтичким и међународним поморским саветом и Међународном бродарском федерацијом покренула кампању „Go to Sea”.

Обављање послова на поморским бродовима подразумева претходно стицање одговарајућих поморских звања, односно овлашћења. У том погледу, од посебног је значаја да систем образовања и обуке помораца обезбеди стицање потребног, квалитетног нивоа знања и вештина у складу са STCW Конвенцијом. До данас су предузети први кораци у циљу оснивања акредитоване институције за образовање и обуку помораца у складу са захтевима STCW Конвенције и Директиве 2006/108/ЕЗ. Као прве мере усвојени су Закон о поморској пловидби и Уредба о звањима, условима за стицање звања и овлашћења чланова посаде поморских бродова („Службени гласник РС”, број 16/14). Сходно одредбама наведене уредбе прописано је да ће се акредитована институција основати као јавно признати организатор активности у смислу Закона о образовању одраслих („Службени гласник РС”, број 55/13), и која ће на основу одобрења Министарства остваривати неформално образовање одраслих на основу програма из ове уредбе. Образовање помораца ће обухватити теоријску наставу и практичне обуке којом ће поморац стећи прописани ниво теоријске и практичне оспособљености у складу са одредбама закона којим се уређује поморска пловидба, ове уредбе и Међународне конвенције о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца, усвојене 1978. године, са накнадним изменама и допунама. Такође, акредитована институција је овлашћења да спроводи испите за стицање овлашћења о посебној оспособљености, као и поступак испита за стицање овлашћења о оспособљености при чему у испитном поступку за стицање овлашћења о оспособљености морају да учествују независни испитивачи одређени од стране Министарства. На овај начин успостављен је модеран систем који омогућава стицања компетенција и квалификација за обављање занимања, посла, радне функције или радне операције у области поморског транспорта, а који је своју потврду добио од стране Европске агенције за поморску безбедност. Коначно, Европска комисија је у свом извештају о спровођењу STCW Конвенције нагласила да ће се у предстојећем периоду пратити начин имплементација одредаба наведене уредбе, рад будуће акредитоване институције, као и праћење реализације пројекта подизања капацитета ове институције на ниво Поморске академије.

Наведени циљеви оствариће се предузимањем следећих мера:

- ослобађање помораца од обавезе плаћања пореза на доходак за поморце који проведу у међународној пловидби дуже од 174 дана;
- препознавање радних места, односно послова у поморском саобраћају као радних места, односно послова на којима се стаж осигурања рачуна са увећаним трајањем;
- прописивање запошљавања држављана Републике Србије у својству приправника за стицање поморских звања као услов за коришћење подстицајних пореских мера за бродовласнике, а пре свега улажења у систем тзв. „пореза по тонажи брода”;

- учешће у раду надлежних тела ИМО и Међународне организације рада на којима ће се Република Србија залагати за усвајање усаглашених високих стандарда живота и рада помораца, а која између осталог обухватају Смернице за правично поступање са поморцима у случајевима поморских несрећа и незгода, напуштања брода, телесних повреда или смрти поморца, као и уједначеној примени захтева за тзв. shore leave помораца у лукама широм света;
- завршетак рада на усвајању прописа у циљу усаглашавања са захтевима МЛС Конвенције и директива 1999/63/ЕЗ и 2009/13/ЕЗ;
- предузимање свих потребних мера у циљу почетка рада акредитоване институције за образовање и обуку помораца, укључујући сарадњу са локалним самоуправа у циљу проналажења одговарајуће позиције за градњу управне зграде и потребних полигона ове институције;
- успостављање институционалне сарадње између Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и будуће акредитоване институције за образовање и обуку помораца кроз тзв. Радну групу за *STCW* силабус“ у циљу развоја наставног програма, програма обука и испита за стицање овлашћења о оспособљености, односно посебној оспособљености на енглеском језику ради доступности истих кандидатима из других земаља. Ове програме треба усагласити са потребама поморске привреде, односно тржишта;
- подизање нивоа рада акредитоване институције за образовање и обуку помораца на ниво Поморске академије;
- подизање нивоа теоријске и практичне обуке на напредан ниво (укључивање Акредитоване институције за образовање и обуку помораца у пројекат ЕУ о развијању наставних програма и програма обуке који иду изнад захтева *STCW* Конвенције – *Maritime Certificate of Excellence*);
- за потребе образовања официра, увођење могућности размене кандидата између акредитоване институције и институција за образовање и обуку помораца држава чланица ЕУ, базираног на *Erasmus* моделу размене студената;
- промоција рада на мору у сарадњи са будућом Поморском академијом.

3. Развој укупне поморске пословне инфраструктуре и других услова потребних за привлачење бродовласника да део своје флоте ставе под српску заставу.

Интерес за развојем поморског бродарства препознаје се преваходно са становишта потребе развоја спољнотрговинског пословања у Републици Србији. У домену спољне трговине, значај поседовања поморске трговачке флоте под националном заставом огледа се у његовом доприноси смањењу дефицита спољнотрговинског биланса. Када поморски бродови под српском заставом врше превоз робе из националне спољне трговине, превезеној роби се у извозу повећава вредност додатном превозном услугом, док роба у увозу када је превозе домаће поморске компаније нема тај додаток, па је страном земљи за толико смањен извоз. Овакви економски ефекти од коришћења националне трговачке флоте у међународном поморском превозу остварују се ако се код закључивања уговора у извозу закључи *CIF*, а у увозу *FOB* клаузула.

Такође, када се говори о значају националног поморског бродарства за спољнотрговинску размену посебну улогу има тзв. линијска пловидба. Ова врста поморске пловидбе омогућава константно и економски најприхватљивије повезивање државе са иностранством у развоју њене спољнотрговинске размене. Оваква констатација произилази из чињенице да је поморски превоз генералног терета у рукама линијских конференција чија је тарифна политика најчешће на штету земаља које немају развијено линијско бродарство. Самим тим земља чији поморски бродови учествују у линијској пловидби обезбеђује заштиту својој спољнотрговинској размени и превозу робе по најповољнијим тарифним ставовима.

С обзиром на значај развоја поморског бродарства потребно је успоставити конкурентне и предвидљиве услове за пословање поморских бродовласничких и менаџмент компанија, и то предузимањем следећих мера:

- успостављање и промовисање стимулативне пореске политике усвајањем Закона о порезу по тонажи бродова – порез по тонажи поморског брода саставни је део политике фискалних подстицаја у већини држава чланица Европске уније, а први пут је уведен Краљевини Холандији и Републици Грчкој 1957. године. До данас на овај систем су прешле: Уједињено Краљевство, Савезна Република Немачка, Република Француска, Република Италија, Краљевина Белгија, Краљевина Шведска, Краљевина Данска, Република Финска, Република Пољска, Малта, Кипар, Краљевина Шпанија, Ирска, Република Словенија, Република Словачка, Република Хрватска, као и Краљевина Норвешка, Аустралија, Република Индија, Република Јужна Африка, Република Сингапур и др. Циљ овог система је да пружи домаћим поморским компанијама повољнији порески третман и тиме обезбеди, у случају Републике Србије, стварање поморске флоте под националном заставом. Овај систем у складу је са чл. 107–109. Уговора о функционисања ЕУ и Смерницама Заједнице о државној помоћи у области поморског транспорта.³⁵ Порез по тонажи брода је посебан начин плаћања пореза према коме је висина пореза коју плаћа поморска бродарска компанија у директној вези са тонажом коју употребљава, односно висина пореза не зависи од њихових

стварних прихода или расхода. Обрачунава се тако што се на претпостављену добит бродарске компаније, која се обрачунава према тонажи брода којом она располаже, примени стопа националног пореза на добит. Ова врста пореза данас представља „порески стандард“ и једну од основних мера стварања и унапређења поморских флота, чији је значај за националне привреде од великог значаја. Без усвајања ове мере фискалног подстицаја Република Србија ће остати изван међународног поморског тржишта, односно без икаквих пореских прихода по основу пословања поморских бродарских компанија, упркос конкурентној пореској стопи на добит правних лица. У односу на начин утврђивања пореске основице, односно опорезиве добити предлаже се ослањање на решења из *UK Finance Act 2005* и *UK Tonnage Tax Regulations 2000*. Други модел утврђивања опорезиве добити први пут је уведен од стране Републике Кипар у *Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Law – 2010*, а преузеле су га нпр. Република Хрватска и Република Словенија. Опредељење за британско решење засновано је на чињеници да овај модел узима у обзир могућност промене стопа националног пореза на добит, док је у кипарском систему она укалкулисана у износе у падајућој скали па евентуална промена пореске стопе захтева промену читаве скале;

– промовисање усвојених мера које се односе на успостављање Међународног уписника бродова, као и могућност привременог уписа и исписа по основу *bareboat* чартера;

– усвајање модерног стварноправног и облигационоправног оквира у односу на поморско бродарство, уређење хипотеке и других заложних права на броду по угледу на модерна упоредноправна решења, стварање законских предуслова за развој модерног регулисаног тржишта капитала, односно роба и услуга у овој области, као и мотивисање финансијског сектора за развој услуга у области финансирања поморског и унутрашњег бродарства кроз едукацију о могућности и предностима укључивања у ову грану привреде – Законом о трговачком бродарству уредиће се поједини правни институти који су од великог значаја за развој бродарства уопште, па и поморског бродарства. Овим законом на модеран начин ће се уредити област стварних права на бродовима, а нарочито питање сусвојине на поморским бродовима, увођењем сусвојине на карате. Карати су унапред одређени сувласнички делови брода (брод се по правилу дели на 24 карата), па се својина на броду стиче на бази сувласништва над каратима. Уређење сусвојине на поморском броду на карате значајно је јер су карати у слободном правном промету физички делови брода, па тако један власник карата може свој карат да прода, да га оптерети хипотеком и сл. без потребе да за то затражи сагласност од осталих власника карата. Поред тога, овим законом ће се уредити питање заложних права, односно хипотеке и привилегија на броду, област обезбеђења и извршења на бродовима, облигационоправни односи, превозних исправа и др. Већина ових питања је од нарочитог значаја за унапређење домаћег законодавства у складу са потребама светских поморских бродовласничких и менаџмент компанија. У односу на питање хипотеке и привилегија, ове институте треба приближити начину уређивања како данас постоји у енглеском, односно праву Сједињених Америчких Држава, док област признавања и извршења привилегија и хипотека треба уредити у складу са Међународном конвенцијом о поморским привилегијама и хипотекама. У односу на материју уговора, потребно је да се овим законом изврши нова систематизација уговора у складу са најбољим упоредним решењима. У односу на појединачне уговоре, од посебног је значаја да се *time*, *voyage* и *bareboat* чартери уреде на модеран начин. У односу на превозне исправе, теретница као хартија од вредности, али и товарни лист биће уређени у складу са најбољом упоредном праксом. Такође, овај закон треба да пропише услове за лиценцирање компанија које пружају возарске услуге у поморској и унутрашњој пловидби, али и привредних друштава које обављају послове поморско-речне агентуре.

У оквиру ове мере издвајају се мере које је потребно предузети у циљу стварања законских предуслова за развој модерног регулисаног тржишта капитала, односно роба и услуга у овој области, као и мотивисање финансијског сектора за развој услуга у области финансирања поморског и унутрашњег бродарства кроз едукацију о могућности и предностима укључивања у ову грану привреде. Акције или друге хартије од вредности еквивалентне акцијама поморских бродовласничких компанија од посебног су значаја за развој ефектних берзи с обзиром на велику вредност капитала бродовласничких компанија, односно бродова у њиховом власништву. С друге стране, регулисано тржиште капитала саставни је део укупног финансијског, привредног и правног оквира у коме данас раде бродовласничке и поморске менаџмент компаније. С обзиром на степен транспарентности и уређености пословања које се постиже појављивањем на листингу берзе, институционални и приватни инвеститори у области поморске привреде у обзир узимају степен развијености организованог тржишта капитала једне државе пре доношења било какве инвестиционе стратегије. Такође, банке које имају велики значај у финансирању разних аспеката поморске делатности, често траже укључивање компаније на листинг берзе као предуслов за одобравање тражених финансијских средстава. Коначно, могућност да се продају, односно да се тргује каратима, односно сувласничким деловима на броду, преко берзе пружа могућност инвеститорима да промене структуру власништва без комплетне продаје власничког пакета. Имајући у виду претходно наведено, истовремено са предузимањем мера у циљу остваривања општег стратешког циља у области поморске привреде, потребно је размотрити могућност да се правила о листингу Београдске берзе а.д. прилагоде неким специфичним правилима и потребама ове гране привреде. За разлику од појединих држава које нису чланице ЕУ, а које су усвојиле нешто флексибилнија национална правила о условима, начину и поступку укључења хартија од вредности на листинг регулисаног тржишта, Република Србија, као држава која се налази у поступку придруживања ЕУ, треба да се придржава основних правила утврђених прописима ЕУ којима се уређују захтеви у односу на уврштавање хартија од вредности у службени листинг берзе, односно захтеви за проспект који је потребно да се објави приликом јавне понуде хартија од вредности или приликом уврштавања у трговање (тзв. *EU Prospectus Directive* – Директива 2001/34/ЕЗ и Директива 2003/71/ЕЗ, са изменама и допунама). С друге стране, требало би размотрити могућност да у оквиру поступка укључења хартија од

вредности на листинг који је прописан Правилником о листингу Београдске берзе а.д. (одобрен решењем Комисије за хартије од вредности 04/2 бр. 3163-1/12), врсту и садржину докумената који се подносе уз захтев за листинг прилагоди специфичностима ове гране привреде. На овај начин Београдска берза а.д. би допринела подизању нивоа препознатљивости Републике Србије као државе са добрим пословним окружењем за компаније, односно приватне и институционалне инвеститоре из ове области. Поред Београдске берзе а.д. као ефектне берзе, Продуктна берза а.д. у Новом Саду једина је институција која се у Републици Србији бави трговином робно-материјалним добрима у организованој берзанској трговини. Имајући у виду да су теретнице као хартије од вредности које прате робу, али и слободан бродски простор као врста услуге, у свету предмет трговања на регулисаном тржишту, Продуктна берза а.д. Нови Сад може да представља место снажног развоја трговачких односа у унутрашњој и поморској пловидби, на коме би се трговало теретницама као робним исправама, односно хартијама од вредности. С тим у вези, у предстојећем периоду треба размотрити потребне мере које ће омогућити да се, поред трговања на spot тржишту где се испорука и плаћање врши у року од пет дана а које данас доминира на Продуктној берзи а.д. Нови Сад, развије и трговина робним дериватима (терминско тржиште), као и робним записима. Такође, понуда бродског простора у области унутрашње пловидбе у Републици Србији, као и количина робе којом се тргује на Продуктној берзи а.д. Нови Сад, а која се превози бродовима унутрашње пловидбе, намеће потребу да се размотри могућност организовања посебне секције при Продуктној берзи а.д. Нови Сад у оквиру које би се организовано трговало слободним бродским простором по угледу на лондонску *Baltic* берзу. Коначно, за будући развој терминског пословања на домаћем регулисаном тржишту значај могу да имају и домаћа бродоградилшта која би у циљу развоја свог пословања у будућности могла да користе фјучерс или форвард послове у набавци материјала за градњу бродова (челик и сл.).

За развој поморског али и речног бродарства од посебног је значај развијеност индустрије осигурања. Међународна трговина и транспорт робе данас није могућа без транспортног осигурања с обзиром на изложеност ризицима бродова и робе за време превоза. Значај транспортног осигурања нарочито долази до изражаја ако се има у виду огромна вредност појединих бродова и пошиљака које се превозе морем или унутрашњим водним путевима. Полиса транспортног осигурања данас је саставни део документарне продаје робе. У спољној трговини купци робе често користе банкарски или други кредит. Како роба током превоза понекада и неколико пута промени власника, али и услед могућности да се роба током превоза оштети, институт транспортног осигурања има одлучујућу важност за могућност закључивања оваквих банкарских радњи. С тим у вези, приликом рада на Закону о трговачком бродарству посебну пажњу треба посветити уређењу уговора о пловидбеном осигурању при чему треба размотрити могућност и потребу да се у циљу олакшања преноса права потраживања на накнаду евентуалне штете, поморској извозној полиси по наредби поред својства доказне исправе, исправе о дугу осигураваача, легитимационог папира и инструмента преноса права из осигурања, призна и својство хартије од вредности. Такође, с обзиром да је Република Србија ратификовала Конвенцију о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године, са Протоколом из 1996. године (*LLMC* Конвенција), Атинску конвенцију о превозу путника и пртљага морем, са Протоколом из 2002. године, Међународне конвенције о грађанској одговорности за штету проузроковану загађењем нафтом, са Протоколом из 1992. године (*CLC* Конвенција), као и Међународне конвенције о грађанској одговорности за штету проузроковану загађењем погонском нафтом (*BUNKERS* Конвенција), потребно је у сарадњи са Министарством финансија размотрити допуну Уредбе о одређивању имовине и лица која се могу осигурати код страног друштва за осигурање, из које је непотребно брисана могућност да домаћа физичка и правна лица код страног друштва за осигурање осигурају прекоморске бродове од одговорности возара за штете учињене трећим лицима и њиховој имовини. Ово је потребно имајући у виду значајне износе штета које могу настати услед поморског превоза, као и да је систем осигурања од одговорности у поморском транспорту другачије уређен од националног система. У оквиру овог система, одлучујућу улогу имају највеће светске осигуравајуће куће и *P&I* клубови који издају тзв. *Blue Cards* које националне администрације признају и издају одговарајуће сведочанство о осигурању.

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

35 Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004

6.4. SWOT анализа

Предности	Слабости
1) Значајан број држављана Републике Србије који раде као поморци	

<p>2) Све већи проценат учешћа извоза робе погодне за превоз морем у укупном обиму спољнотрговинског пословања</p> <p>3) Успостављање законодавног и економског оквира без наслеђених проблема, оријентисаног ка подстицају развоја свих видова поморске привреде</p> <p>4) Остварена сарадња са једном од најзначајнијих компанија из области обуке помораца на пројекту успостављања акредитоване институције за образовање и обуку помораца</p> <p>4) Препознатљивост Београда као важног града Западног Балкана са становишта спољнотрговинског пословања</p> <p>5) Изграђена препознатљивост администрације Републике Србије као проактивно постављење и усмерене на решавање проблема</p>	<p>1) Непрепознавање поморске привреде у домаћој јавности као развојне могућности Републике Србије због погрешног става да земља без морске обале не треба да се бави поморством</p> <p>2) Дужи временски период потребан за потпуно усклађивање са свим међународним IMO&ILO прописима</p> <p>3) Слаби административни капацитети</p>
Могућности	Препреке
<p>1) Започет поступак за чланство ЕУ као једног од највећих тржишних „играча“ у поморској привреди чланство</p> <p>2) Повећање извозног потенцијала</p> <p>3) Успостављање акредитоване институције за образовање и обуку помораца</p>	<p>1) Погоршавање светских и регионалних економских услова</p>

7. ЗАВРШНА РАЗМАТРАЊА

7.1. Инструменти и мере за реализацију циљева и приоритета утврђених Стратегијом

Одговорност и посвећеност свих надлежних министарстава, као и других државних органа и организација је од пресудног значаја за спровођење ове стратегије, те сва министарства, а нарочито Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре треба да промовише мере потребне за реализацију ове стратегије и утврди механизме за њену примену, накнадно праћење, оцењивање и разматрање.

У циљу ефикасног спровођења ове стратегије, Влада ће донети до 31. марта 2015. године Акциони план за реализацију, праћење и унапређивање ове стратегије (у даљем тексту: Акциони план). Акционим планом ће се за сваку појединачну стратешку меру утврдити одговарајуће активности у циљу спровођења, њихови носиоци и учесници у спровођењу, као и начин спровођења, те изворе финансирања. Акционим планом утврдиће се обавезе државних органа и организација који у складу са законом утврђеним овлашћењима имају надлежности у области водног саобраћаја, као и органа и институција чије надлежности могу да имају утицај на развој ове гране саобраћаја. Такође, Акционим планом утврдиће се динамика за спровођење мера, као и начин управљања ризицима у поступку постизања посебних и стратешких циљева Стратегије.

Министарство је надлежно за спровођење мера и постизање циљева утврђених Стратегијом, као и активности које ће се утврдити Акционим планом. Ово министарство ће периодично сваке друге године извештавати Владу о спровођењу Стратегије и Акционог плана. Основу за праћење спровођења стратешких циљева чине показатељи резултата утврђени за сваки поједини циљ Стратегије.

С тим у вези, након усвајања Стратегије, предузеће се следеће активности:

– формирање међусекторског органа који ће надгледати спровођење, праћење, вредновање и ажурирање ове стратегије – Одбор за реализацију, праћење и унапређивање Стратегије (у даљем тексту: Одбор). Одбором ће председавати министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Одбор ће се састајати најмање свака три месеца, док ће чланови Одбора бити задужени за континуирано праћење спровођења активности из Акционог плана у надлежности појединог органа државне управе, координацију активности између појединих органа државне управе, односно уклањање уочених сметњи у спровођењу Акционог плана. Чланови Одбора биће задужени за израду извештаја о спровођењу активности Акционог плана и учествоваће у вредновању

Стратегије;

- утврђивање квантитативних показатеља за праћење реализације ове стратегије у складу са утврђеним циљевима;
- утврђивање водеће институције и/или појединце у оквиру кључних институција који ће координирати праћење, евалуирање и унапређивање ове стратегије;
- спровођење годишњег вредновања и унапређења свих делова ове стратегије у сарадњи са органима и организацијама на коју се Стратегија односи.

7.2. Финансијска средства и подстицаји за реализацију Стратегије

Стратегија утврђује низ мера из делокруга Министарства и других буџетских корисника који ће се са расходне стране планирати и извршавати с постојећих раздела буџета, те других извора финансирања са посебним нагласком на коришћење фондова ЕУ и сопствених прихода појединих институција са јавним овлашћењима, а превасходно Агенције за управљање лукама. Прецизнији подаци о финансијском ефекту стратешких мера препознатих овом стратегијом не могу се утврдити с обзиром да су Стратегијом дефинисане оквирне стратешке мере, док ће се фискални ефекат утврдити Акционим планом. Будућа средства која ће бити потребна за спровођење стратешких мера препознатих у Акционом плану планираће се у оквиру лимита утврђених Фискалном стратегијом, на разделу државних органа и организација које су носиоци мера из Акционог плана.

Стратегија појединим мерама предвиђа повећање буџетских прихода као последица, на пример, увођења лучких концесија у правни систем те стицање прихода по том основу. Такође, увођењем пореских подстицаја у области поморске привреде могу се очекивати и одређени буџетски приходи по том основу.

С тим у вези, након усвајања Стратегије предузеће се следеће активности:

- израда стратешког финансијског плана за финансирање спровођења ове стратегије којим се утврђује низ различитих извора финансирања. Овај финансијски план треба да укључује вишегодишњи буџет који обухвата:
- предвиђене трошкове за приоритетне стратешке мере за спровођење Стратегије и Акционог плана;
- износ средстава који се може очекивати из буџета Републике Србије за реализацију стратегије;
- утврђивање додатних могућности за прикупљање средстава са посебним нагласком на коришћење фондова ЕУ и сопствених прихода појединих институција са јавним овлашћењима, а превасходно Агенције за управљање лукама;
- укључивање пројекције трошкова и прихода који проистичу из реализације ове стратегије у буџете надлежних институција;
- утврђивање у оквиру Акционог плана могућности инвестиционих улагања у лучку инфраструктуру и финансијске могућности државе, те у складу са тим утврђивање потребе за инвестирањем у пројекте који имају приоритет и који показују боље економске резултате из cost-benefit анализе.

7.3. Промоција и информисање о водном саобраћају

Предност унутрашњег водног саобраћаја као знатно економичнијег вида од осталих видова саобраћаја за одређене врсте робе које се превозе у великим количинама и за које није првенствено важна брзина превоза је препозната и у Републици Србији.

Предност овог вида саобраћаја у односу на друге видове у смислу заштите животне средине није довољно препозната у Републици Србији. Спречавање загађења ваздуха и воде, узрокованог интензивним саобраћајем је у фокусу целе Европе, као и подунавског региона. Негативни ефекат по околину посебно у смислу загађења ваздуха је много мањи ако се за превоз одређених роба користе пловила уместо друмских возила. Подизање еколошке свести о потреби преласка терета са путева на железницу и водне путеве, тамо где год је то могуће, у циљу заштите животне средине, јесте дуг процес који подразумева упорно информисање о предностима унутрашњег водног саобраћаја у Републици Србији. Стратегија је у функцији промоције водног саобраћаја као исплативог и еколошки прихватљивог вида саобраћаја.

Истовремено, може се закључити да у широј популацији није довољно препозната чињеница да се уз релативно мала улагања у инфраструктуру водних путева и њиховим повезивањем са националном мрежом друмског и железничког саобраћаја у кључним тримодалним тачкама, многоструко побољшава стратешки положај Републике Србије. Успостављањем нове мреже европских коридора, водни пут Дунава у Републици Србији, у дужини од 588

km, заједно са својим пловним притокама и потенцијалом лука и пристаништа, добија на значају у склопу укупне европске саобраћајне политике у периоду 2014–2020. године. Новом европском политиком отварају се значајне могућности за боље позиционирање и развој водног саобраћаја у Републици Србији који се предвиђа овом стратегијом за период од 2015 до 2025. године.

Потенцијали богатог културног наслеђа на обалама наших река нису у довољној мери препознати приликом планирања путничког саобраћаја и рекреативног туризма на пловним путевима Републике Србије.

У том смислу, може се закључити да још увек недостаје пуно информисање о предностима и значају овог најстаријег вида саобраћаја у Европи и културно-историјским вредностима кроз пределе којима се одвија пловидба у Републици Србији. Боља видљивост водног саобраћаја и повећање свести о његовом значају може се постићи већ од 2015. године:

- повезивањем информација о водном саобраћају са информацијама о делатностима осталих видова саобраћаја, односно са акцентом на мултимодални саобраћај, логистичке и информатичке услуге у транспорту;
- информисањем о водном саобраћају као виду саобраћаја који није конкуренција ни друмском ни железничком, већ је оптимална допуна укупне саобраћајне мреже Републике Србије у складу са новом европском политиком;
- информисањем о лукама као идеалним тачкама спајања три вида саобраћаја;
- идентификацијом врсте роба, њених појавних облика, места настанка и завршетка робних токова и примењених видова саобраћаја, правцима кретања и растојањима;
- анализом логистичке инфраструктуре у гравитационим подручјима;
- координираним и усаглашеним учешћем представника надлежних државних институција, привреде, научне и образовне јавности, на националним и међународним скуповима које се баве темом водног и мултимодалног саобраћаја;
- усклађеним и добро организованим активностима и повезивањем са одговарајућим институцијама и стручњацима који се баве заштитом културног наслеђа, што би допринело да културна добра Републике Србије буду у наредним годинама значајније препозната дуж пловних путева;
- промоцијом редовних активности националних кластера – добар пример организовања је новоосновани Српски водни кластер и нешто старији Кластер транспорта и логистике АП Војводине; од новооснованог Српског водног кластера очекују се активности на креирању и реализацији пројеката од интереса за развој водног саобраћаја и на јачању конкурентности предузећа у области водног саобраћаја и логистике;
- јавним представљањем и публиковањем стратешких докумената и прописа у области водног саобраћаја;
- организовањем радних група, стручних савета и дебата по различитим питањима у области водног саобраћаја, заједно са представницима привреде, еколошким организацијама и невладиним сектором, као и јавности у области науке и културе;
- подршком и промоцијом свих ЕУ пројеката који се односе на водни и мултимодални саобраћај у Републици Србији и региону;
- активним учешћем у раду Дунавске и Савске комисије у оквиру којих се састају стручњаци по појединим областима важним за развој речног саобраћаја са циљем усаглашавања заједничких интереса поднавских, односно посавских земаља и упућивање заједничких ставова ка Европској комисији;
- промоцијом савремених планова и програма образовања, преквалификације, доквалификације и усавршавања у водном саобраћају;
- коришћењем могућности e-learning у области образовања;
- подршком организовању пловидбе школским, студентским, едукативним, еколошким и експерименталним пловилима;
- подршком туристичким активностима и развоју мреже путничких пристаништа – добар пример је крстарење Дунавом као важан сегмент српске туристичке понуде Републике Србије;

- подршком планова локалних самоуправа у развоју наутичког туризма, изградњи пристана, малих marina и marina;
- подршком иницијативама дечијих и омладинских кампова на тему водног саобраћаја као еколошки одрживог вида транспорта;
- активним учешћем у већ традиционалним манифестација попут: „Дани Дунава“ и „Дани Саве“.

8. ПРИЛОЗИ

Саставни део ове стратегије су прилози:

Прилог 1а – Међународни правни оквир унутрашње пловидбе;

Прилог 1б – Међународни правни оквир поморске пловидбе;

Прилог 1в – Релевантни прописи Европске уније у области водног саобраћаја;

Прилог 1г – Постојећи и планирани законодавни оквир Републике Србије у области водног саобраћаја;

Прилог 2 – Потенцијали повећања промета у водном саобраћају Републике Србије и прогноза промета до 2025. године;

Прилог 3 – Распожива флота према броју пловила и тонама носивости, године старости флоте и главних погонских мотора, као и прогноза регистроване носивости теретних пловила за период 2015–2025. године;

Прилог 4 – Анализа промета у лукама и пристаништима, прогноза путничког туристичког саобраћаја у периоду 2015–2025. године.

9. ЗАВРШНИ ДЕО

Ову стратегију објавити у „Службеном гласнику Републике Србије“.

05 број 342-16640/2014
У Београду, 31. децембра 2014. године

Влада
Председник,
Александар Вучић, с.р.

ПРИЛОГ 1а

МЕЂУНАРОДНИ ПРАВНИ ОКВИР УНУТРАШЊЕ ПЛОВИДБЕ

При својим стратешким опредељењима Република Србија води рачуна, пре свега о међународном правном оквиру унутрашње пловидбе на Дунаву, Сави и Тиси, што подразумева примену одредаба следећих потврђених међународних конвенција и споразума:

- Конвенције о режиму пловидбе на Дунаву из 1948. године, потврђена 1949. године („Службени лист ФНРЈ”, број 8/49); Додатног протокола и Протокола о потписивању Додатног протокола уз Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву, потписан 1998. године, потврђен новембра 1998. године („Службени лист СРЈ – Међународни уговори”, број 6/98);

- Конвенције о унификацији извесних правила у предмету судара бродова у унутрашњој пловидби из 1960. године, потврђена 1961. године („Службени лист ФНРЈ – Међународни уговори”, број 7/61);

- Конвенције о баждарењу пловила унутрашње пловидбе из 1966. године, потврђена 1969. године („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 47/70);

- Конвенције о упису бродова унутрашње пловидбе са Протоколима бр. 1. и бр. 2. уз Конвенцију („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 7/85);
- Регионалног договора о радиотелефонској служби на унутрашњим пловним путевима („Службени лист СРЈ – Међународни уговори”, број 11/01);
- Оквирног споразума о сливу реке Саве, Протокола о режиму пловидбе уз Оквирни споразум о сливу реке Саве и Споразума о изменама Оквирног споразума о сливу реке Саве и Протокола о режиму пловидбе уз Оквирни споразум о сливу реке Саве („Службени лист СЦГ – Међународни уговори”, број 12/04);
- Протокола о комбинованом транспорту на унутрашњим водним путевима уз Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) из 1991. године („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 38/09);
- Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима (CMNI), („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 1/10);
- Европског споразума о међународном транспорту опасног терета на унутрашњим пловним путевима (ADN), („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 3/10);
- Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби (*CLNI 2012 Конвенција*) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 6/13);
- Европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (AGN), („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 13/13).

Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године узима у обзир и „Белу књигу 2011 – Смернице за јединствену европску транспортну област”, Стратегију Европске уније за Дунавски регион – приоритетну област 1а „Унапређивање мобилности и мулти-modalности: унутрашњи водни путеви”, као и „Декларацију о ефикасном одржавању инфраструктуре на Дунаву и његовим пловним притокама” тзв. Луксембуршку декларацију.

Овом стратегијом стварају се услови за примену прописа ЕУ и докумената са смерницама за развој инфраструктуре унутрашњих водних путева у складу са еколошким захтевима, а нарочито Оквирне Директиве о водама¹, Директиве о стратешкој процени утицаја на животну средину² и Директиве о утицају на животну средину³. Треба истаћи и значај процеса договарања три речне комисије, и то Дунавске комисије (DK), Међународне комисије за слив реке Саве (ISRBS) и Комисије за заштиту Дунава (ICPDR), које су „Заједничком изјавом о смерницама за развој унутрашње пловидбе и заштите животне средине у басену реке Дунав”⁴ из 2007. године, истакле потребу интегрисаног процеса планирања развоја водних путева од самог почетка пројекта.

Важно је напоменути да је кроз европски програм NAIADES као један од инструмената за његову имплементацију публиковано у оквиру пројекта PLATINA (*Platform for the Implementation of NAIADES*) „Упутство за остваривање добре праксе у одрживом планирању пловидбе”⁵ којим се на интегрисани начин приступа планирању речне инфраструктуре, односно предвиђа развој пловних путева у басену реке Дунав у складу са европским стандардима и захтевима заштите животне средине.

Стратегија обухвата и постојеће европске препоруке и конвенције о организованом прикупљању и одлагању бродског отпада у циљу заштите квалитета воде Дунава и пловних притока, узимајући у обзир интензивирање процеса договарања подунавских земаља на основу Препорука Дунавске комисије за организовано прикупљање бродског отпада и резултата пројекта EY CO-WANDA (*Convention for Waste management for Inland Navigation on the Danube*), односно процеса усаглашавања са потписницима Стразбуршке конвенције о прикупљању, одлагању и пријему бродског отпада насталог током пловидбе Рајном и унутрашњим водним путевима.⁶

Приликом успостављања организованог прикупљања бродског отпада у Републици Србији треба водити рачуна о Уредби Европског парламента и Савета 1013/2006 о прекограничном кретању отпада⁷ која регулише надзор и контролу прекограничног кретања отпада. Овом уредбом су у европско законодавство транспоноване одредбе Базелске конвенције о контроли прекограничног кретања опасног отпада и његовог испуштања. Базелска конвенција представља међународни мултилатерални уговор којим се регулишу норме поступања, односно критеријуми за управљање отпадима на начин усаглашен са захтевима заштите и унапређења животне средине и поступци код прекограничног кретања опасних и других отпада. Земље које примењују ову уредбу дужне су да одреде одговарајуће овлашћене организације за транспорт отпада.

Стратегија у делу који се односи на превоз опасне робе подразумева пуну примену Европског споразума о међународном превозу опасног терета унутрашњим пловним путевима (ADN).

¹ *EU Water Framework Directive*

² *Strategic Environment Directive SEA*

³ *Environmental Impact Assessment Directive*

⁴ *Joint Statement on Guiding Principles for the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin*

⁵ *Manual on Good Practices in Sustainable Waterway Planning*

⁶ *Convention on the collection, deposit and receipt of waste produced during navigation on the Rhine and on inland waterways (CDNI Strasbourg 1996 Waste Convention)*

⁷ *Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2006 on shipments of waste*

ПРИЛОГ 16

МЕЂУНАРОДНИ ПРАВНИ ОКВИР ПОМОРСКЕ ПЛОВИДБЕ

Република Србија, као правни следбеник СФРЈ, уговорница је великог броја међународних поморских конвенција, међу којима су најзначајније:

- Конвенција Уједињених нација о праву мора („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 1/86);
- Међународна конвенција о упису права на бродовима у градњи („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 1/71);
- Међународна конвенција о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца, 1978. (STCW), („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 3/84), са изменама и допунама;
- Међународна конвенција о заштити људског живота на мору из 1974. године (SOLAS 74), („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 2/81), са Протоколом из 1978. године који се односи на Међународну конвенцију о заштити људског живота на мору из 1974. године (SOLAS 74/78) („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 2/81);
- Међународна конвенција о спречавању загађивања мора с бродова, из 1973. године – MARPOL („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 12/81), са Протоколом из 1978. године на Међународну конвенцију о спречавању загађивања мора са бродова, 1973. године са прилозима („Службени лист СРЈ – Међународни уговори”, број 2/85), (укључујући Прилоге I – Правила за спречавање загађивања уљем, Прилог II – Правило за контролу загађивања штетним течним материјама, Прилог III – Правило о спречавању загађивања од штетних материја које се превозе морем у пакетима или контејнерима за терет, преносивим танковима или друмским или железничким танк – вагонима, Прилог IV – Правило о спречавању загађивања фекалијама са бродова, Прилог V – Правило о спречавању загађивања отпацама са бродова;
- Протокол из 1997. године о изменама и допунама Међународне конвенције о спречавању загађења мора са бродова из 1973. године, измењене и допуњене протоколом из 1978. године који се на њу односи (MARPOL Конвенција – Анкес VI) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 1/10);
- Међународна конвенција о теретним линијама („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 4/69);
- Међународна конвенција о баждарењу бродова („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 10/72);
- Међународна конвенција о безбедности контејнера („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 3/87);
- Конвенција о међународним правилима о избегавању судара на мору, са накнадним амандманима („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”,

број 12/90);

– Конвенција о спречавању загађивања мора отпацима и другим материјама из 1972. године (Лондонска Конвенција), („Службени лист СФРЈ – Међународни уговори”, број 13/77);

– Међународна конвенција о контроли штетних система који се користе против обрастања бродова из 2001. године. (*Antifouling* Конвенција) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 1/10);

– Међународна конвенција о сузбијању незаконитих радњи уперених против безбедности поморске пловидбе („Службени лист Србија и Црна Гора – Међународни уговори”, број 2/04) са Протоколом из 2005. године о изменама и допунама Конвенције о сузбијању незаконитих радњи уперених против безбедности поморске пловидбе (SUA Протокол) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 1/10);

– Протокол из 1992. године о изменама и допунама Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом („Службени гласник – Међународни уговори”, број 12/10);

– Протокола из 1992. године о изменама о допунама Међународне конвенције о оснивању Међународног фонда за накнаду штете проузроковане загађењем нафтом, усвојене 1971. године („Службени гласник – Међународни уговори”, број 12/10);

– Атинска конвенција о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године и Протокол из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, усвојене 1974. године;

– Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом (*Bunkers* Конвенција), („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 1/10) – објављена 21. маја 2010. године;

– Конвенција Међународне организације рада о раду помораца, усвојена 2006. године.

Поред наведених међународних конвенција, део Стратегије који се односи на развој поморске привреде заснован је на релевантним прописима и другим документима ЕУ у области поморства, и то: прописима ЕУ који су обухваћени са три законодавна пакета у области поморства, познатијих под називом *Erika I*, *Erika II* и *Erika III* пакети, Стратегији поморског саобраћаја Европске уније до 2015. године¹, као у Акционом плану за свеобухватну поморску политику,² Смерницама Заједнице о државној помоћи у области поморског саобраћаја,³ Саопштењу Европске комисије о преиспитивању социјалног законодавства у циљу повећања и подизања квалитета рада помораца у Европске унији⁴, као и другим релевантним документима.

¹ *Maritime Transport Strategy, 2015*

² *Action plan for an integrated maritime policy*

³ *Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004*

⁴ *Commission's Communication on reassessing the regulatory social framework for more and better seafaring jobs in the EU – COM(2007) 591*

ПРИЛОГ 1в

РЕЛЕВАНТНИ ПРОПИСИ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ У ОБЛАСТИ ВОДНОГ САОБРАЋАЈА

Преглед релевантних прописа са накнадним изменама и допунама ЕУ за усклађивање са прописима Републике Србије у области унутрашње пловидбе:

1) Уредба Савета (ЕЕЗ) 2919/85 од 17. октобра 1985. године о утврђивању услова за приступ споразумима у оквиру измењене и допуњене Конвенције о пловидби Рајном за пловила која припадају рајнској пловидби (*Council Regulation (EEC) No 2919/85 of 17 October 1985 laying down the conditions for access to the arrangements under the Revised Convention for the navigation of the Rhine relating to vessels belonging to the Rhine Navigation*);

2) Директива Савета 87/540/ЕЕЗ од 9. новембра 1987. године о приступу обављања делатности возара робе по водним путевима у домаћем и

међународном превозу као и о узајамном признавању диплома, потврда и других доказа о формалним квалификацијама за ту делатност (Council Directive 87/540/EEC of 9 November 1987 on access to the occupation of carrier of goods by waterway in national and international transport and on the mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for this occupation);

3) Уредба Савета (ЕЕЗ) 1101/89 од 27. априла 1989. године о структурним побољшањима у унутрашњем водном транспорту (Council Regulation (EEC) No 1101/89 of 27 April 1989 on structural improvements in inland waterway transport);

4) Уредба Савета (ЕЗ) 181/2008 од 28. фебруара 2008. године о утврђивању одређених мера за спровођење Уредбе Савета (ЕЗ) бр. 718/1999 о политици Заједнице у односу на капацитет флоте с циљем промоције превоза унутрашњим водним путевима (Commission Regulation (EC) No 181/2008 of 28 February 2008 laying down certain measures for implementing Council Regulation (EC) No 718/1999 on a Community fleet capacity policy to promote inland waterway transport);

5) Уредба Савета (ЕЗ) 718/1999 од 29. марта 1999. године о политици Заједнице у односу на капацитет флоте с циљем промоције превоза унутрашњим водним путевима, ОЈ L 90, 2.4.1999. (Council Regulation (EC) No 718/1999 of 29 March 1999 on a Community-fleet capacity policy to promote inland waterway transport, OJ L 90, 2.4.1999);

6) Директива Савета 96/75/ЕЗ од 19. новембра 1996. године о систему изнајмљивања пловила и одређивања цена у домаћем и међународном превозу унутрашњим водним путевима у Заједници (СЛ Л 304 27.11.1996 12–14) (Council Directive 96/75/EC of 19 November 1996 on the systems of chartering and pricing in national and international inland waterway transport in the Community);

7) Директива 2009/100/ЕЗ Европског парламента и Савета од 16. септембра 2009. године о узајамном признавању пловидбених дозвола за пловила унутрашње пловидбе (Directive 2009/100/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 on reciprocal recognition of navigability licences for inland waterway vessels);

8) Уредба Савета (ЕЕЗ) 3921/91 од 16. децембра 1991. године о утврђивању услова под којима нерезидентни возари могу да превозе робу или путнике унутрашњим водним путевима унутар државе чланице (Council Regulation (EEC) No 3921/91 of 16 December 1991 laying down the conditions under which non-resident carriers may transport goods or passengers by inland waterway within a Member State);

9) Уредба Савета (ЕЗ) 1356/96 од 8. јула 1996. године о заједничким правилима која се примењују на превоз робе или путника унутрашњим водним путевима између држава чланица ради успостављања слободе пружања тих транспортних услуга (Regulation (EC) No 1356/96 of 8 July 1996 on common rules applicable to the transport of goods or passengers by inland waterway between Member States with a view to establishing freedom to provide such transport services);

10) Директива Савета 96/50/ЕЗ од 23. јула 1996. године о хармонизацији услова за добијање националних сертификата за заповедника брода за превоз робе и путника на унутрашњим водним путевима у Заједници (Council Directive 96/50/EC of 23 July 1996 on the harmonization of the conditions for obtaining national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the Community);

11) Директива Савета 91/672/ЕЕЗ од 16. децембра 1991. године о узајамном признавању националних овлашћења за заповеднике за превоз робе и путника на унутрашњим водним путевима (Council Directive 91/672/EEC of 16 December 1991 on the reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway);

12) Директива 2005/44/ЕЗ Европског парламента и Савета од 7. септембра 2005. године о усклађеним Речним информационим сервисима (RIS) на унутрашњим водним путевима у Заједници (Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community);

13) Уредба Комисије 164/2010 од 25. јануара 2010. године о техничким спецификацијама за електронско извештавање са бродова, како је наведено у члану 5. Директиве 2005/44/ЕЗ Европског парламента и Савета од 7. септембра 2005. године о усклађеним Речним информационим сервисима (RIS) на унутрашњим водним путевима у Заједници (Commission Regulation (EU) No 164/2010 of 25 January 2010 on the technical specifications for electronic ship reporting in inland navigation referred to in Article 5 of Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community);

14) Уредба Комисије (ЕЗ) 416/2007 од 22. марта 2007. године о техничким спецификацијама за Саопштења бродарству, како је наведено у члану 5. Директиве 2005/44/ЕЗ Европског парламента и Савета од 7. септембра 2005. године о усклађеним Речним информационим сервисима (RIS) на унутрашњим

водним путевима у Заједници (*Commission Regulation (EC) No 416/2007 of 22 March 2007 concerning the technical specifications for Notices to Skippers as referred to in Article 5 of Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community*);

15) Уредба Комисије (ЕЗ) 415/2007 од 13. марта 2007. године о техничким спецификацијама за системе за праћење и одређивање положаја пловила из чланка 5. Директиве 2005/44/ЕЗ Европског парламента и Савета од 7. септембра 2005. године о усклађеним Речним информационим сервисима (RIS) на унутрашњим водним путевима у Заједници (*Commission Regulation (EC) No 415/2007 of 13 March 2007 concerning the technical specifications for vessel tracking and tracing systems referred to in Article 5 of Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community*);

16) Уредба Комисије (ЕЗ) 414/2007 од 13. марта 2007. године о техничким смерницама за планирање, увођење и оперативну употребу Речних информационих сервиса (RIS) из члана 5. Директиве 2005/44/ЕЗ Европског парламента и Савета од 7. септембра 2005. године о усклађеним Речним информационим сервисима (RIS) на унутрашњим водним путевима у Заједници (*Commission Regulation (EC) No 414/2007 of 13 March 2007 concerning the technical guidelines for the planning, implementation and operational use of river information services (RIS) referred to in Article 5 of Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community*);

17) Одлука Комисије од 2. фебруара 2012. године о признавању RINA SpA (Италијански регистар бродова) као класификационог друштва за пловила унутрашње пловидбе (*Commission Implementing Decision of 2 February 2012 on the recognition of the RINA SpA (Italian Register of Shipping) as a classification society for inland waterway vessels*);

18) Одлука Комисије од 2. фебруара 2012. године о признавању регистра Polski Rejestr Statków S.A. (Пољски регистар бродова) као класификационог друштва за пловила унутрашње пловидбе (*Commission Implementing Decision of 2 February 2012 on the recognition of the Polski Rejestr Statków S.A. (Polish Register of Shipping) as a classification society for inland waterway vessels*);

19) Одлука Комисије од 2. фебруара 2012. године о признавању Руског поморског регистра пловидбе као класификационог друштва за пловила унутрашње пловидбе (*Commission Implementing Decision of 2 February 2012 on the recognition of the Russian Maritime Register of Shipping as a classification society for inland waterway vessels*);

20) Уредба 1177/2010 Европског парламента и Савета од 24. новембра 2010. године о правима путника када путују морем или унутрашњим водним путевима и о измени Уредбе (ЕЗ) бр. 2006/2004 (*Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when traveling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004*).

Преглед важнијих релевантних прописа са накнадним изменама и допунама Европске уније за усклађивање са прописима Републике Србије у области поморске пловидбе

1) Директива 2009/21/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о испуњавању захтева државе заставе (*Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag State requirements*);

2) Директива 2008/106/ЕЗ Европског парламента и Већа од 19. новембра 2008. године о минималном нивоу оспособљавања помораца (*Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers*);

3) Уредба Комисије (ЕЕЗ) 2158/93 од 28. јула 1993. године о примени измена Међународне конвенције о заштити људских живота на мору из 1974. године и Међународне конвенције о спречавању загађења с бродова из 1973. за потребе Уредбе Савета (ЕЕЗ) 613/91 (*Commission Regulation (EEC) No 2158/93 of 28 July 1993 concerning the application of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, for the purpose of Council Regulation (EEC) No 613/91*);

4) Уредба (ЕЗ) 789/2004 Европског парламента и Савета од 21. априла 2004. године о преласку теретних и путничких бродова између регистара унутар Заједнице и стављању ван снаге Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 613/91 (*Regulation (EC) No 789/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on the transfer of cargo and passenger ships between registers within the Community and repealing Council Regulation (EEC) No 613/91*);

5) Директива Европског Парламента и Савета 2009/15/ЕЗ од 23. априла 2009. године о заједничким правилима и нормама за организације које обављају преглед и надзор бродова те за одговарајуће активности поморских служби (*Directive 2009/15/EC of the European Parliament and of the Council of 23*

April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations);

6) Уредба (ЕЗ) 391/2009 Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о заједничким правилима и нормама за организације које обављају преглед и надзор бродова (*Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations*);

7) Одлука Комисије 2009/491/ЕЗ од 16. јуна 2009. године о критеријумима које треба следити да би се одлучило када се спровођење активности организације која делује у име заставе државе, може сматрати неприхватљивом претњом по безбедност и животну средину (*2009/491/EC: Commission Decision of 16 June 2009 on criteria to be followed in order to decide when the performance of an organization acting on behalf of a flag State can be considered an unacceptable threat to safety and the environment*);

8) Директива Савета 96/98/ЕЗ од 20. децембра 1996. године о поморској опреми (*Council Directive 96/98/EC of 20 December 1996 on marine equipment*);

9) Директива Европског Парламента и Савета 2010/65/ЕУ од 20. октобра 2010. године о службеном поступку пријаве за бродове који долазе у луке и/или одлазе из лука држава чланица и о сављању ван снаге Директиве 2002/6/ЕЗ (*Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States and repealing Directive 2002/6/EC*);

10) Директива Савета 1999/63/ЕЗ од 21. јуна 1999. године о Споразуму о организацији радног времена помораца који су склопили Удружење бродовласника Европске заједнице (ЕЦСА) и Савез синдиката транспортних радника у Европској унији (FST) (*Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 concerning the Agreement on the organization of working time of seafarers concluded by the European Community Ship-owners' Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) – Annex: European Agreement on the organization of working time of seafarers*);

11) Директива Савета 2009/13/ЕЗ од 16. фебруара 2009. године о спровођењу Споразума који су склопили Удружење бродовласника Европске заједнице (ЕЦСА) и Европски савез транспортних радника (ЕТФ) о Конвенцији о раду помораца из 2006. године, и измени Директиве 1999/63/ЕЗ (*Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC*);

12) Директива Европског Парламента и Савета 1999/95/ЕЗ од 13. децембра 1999. године о спровођењу одредаба о радном времену помораца на бродовима који присају у лукама Заједнице (*Directive 1999/95/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 concerning the enforcement of provisions in respect of seafarers' hours of work on board ships calling at Community ports*);

13) Уредба (ЕЗ) 392/2009 Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о одговорности возара за превоз путника морем у случају несрећа (*Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents*);

14) Директива 2009/20/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о осигурању бродовласника за поморска потраживања (*Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of ship-owners for maritime claims*);

15) Одлука 167/2006/ЕЗ Европског парламента и Савета од 18. јануара 2006. године о делатностима одређених трећих земаља у подручју поморског теретног превоза (*Decision No 167/2006/EC of the European Parliament and of the Council of 18 January 2006 concerning the activities of certain third countries in the field of cargo shipping*);

16) Уредба Савета 4057/86 од 22. децембра 1986. године о неправедној пракси одређивања цена у поморском промету (*Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport*);

17) Уредба Савета (ЕЕЗ) 4055/86 од 22. децембра 1986. године о примени начела слободе пружања услуга у поморском саобраћају између држава чланица те између држава чланица и трећих земаља (*Council Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries*);

18) Уредба Савета (ЕЕЗ) 4058/86 од 22. децембра 1986. године о усклађеном деловању за заштиту слободног приступа терету у океанској пловидби (*Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades*);

19) Одлука Савета 2012/22/ЕЗ од 12. децембра 2011. године о приступању Европске уније Протоколу из 2002. године Атинске конвенције из 1974.

године о превозу путника и њиховог пртљага морем, са изузетком чланова 10. и 11. (2012/22/EU: Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11);

20) Одлука Савета 2012/23/EЗ од 12. децембра 2011. године о приступању Европске уније Протоколу из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције из 1974. о превозу путника и њиховог пртљага морем, у вези са његовим члановима 10. и 11. (2012/23/EU: Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as regards Articles 10 and 11 thereof);

21) Уредба Комисије (ЕУ) бр. 802/2010 од 13. септембра 2010. године о спровођењу члана 10. става 3. и члана 27. Директиве 2009/16/EЗ Европског парламента и Савета у односу на резултате компаније (Commission Regulation (EU) No 802/2010 of 13 September 2010 implementing Article 10(3) and Article 27 of Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council as regards company performance);

22) Саопштење Комисије којом се пружају смернице о државној помоћи поморским менаџмент компанијама (Communication from the Commission providing guidance on State aid to Shipmanagement Companies);

23) Уредба (ЕЗ) бр. 336/2006 Европског парламента и Савета од 15. фебруара 2006. године о спровођењу Међународног правилника о управљању безбедношћу унутар Заједнице и о стављању ван снаге Уредбе Савета (ЕЗ) бр. 3051/95 (Regulation (EC) No 336/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2006 on the implementation of the International Safety Management Code within the Community and repealing Council Regulation (EC) No 3051/95);

24) Уредба комисије (ЕЗ) бр. 540/2008 од 16. јуна 2008. године о измени Прилога II Уредбе (ЕЗ) бр. 336/2006 Европског парламента и Савета о спровођењу Међународног кодекса о управљању безбедношћу унутар Заједнице у вези са обрасцима докумената (Commission Regulation (EC) No 540/2008 of 16 June 2008 amending Annex II to Regulation (EC) No 336/2006 of the European Parliament and of the Council on the implementation of the International Safety Management (ISM) Code within the Community, as regards format of forms);

25) Уредба (ЕЗ) бр. 725/2004 Европског парламента и Савета од 31. марта 2004. године о јачању сигурносне заштите бродова и лука (Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security);

26) Директива 2005/65/EЗ Европског парламента и Савета од 26. октобра 2005. године о јачању сигурносне заштите лука (Directive 2005/65/EC of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on enhancing port security);

27) Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 324/2008 од 9. априла 2008. године о утврђивању измењених поступака за обављање прегледа Комисије у подручју сигурносне заштите у поморству (Commission Regulation (EC) No 324/2008 of 9 April 2008 laying down revised procedures for conducting Commission inspections in the field of maritime security);

28) Препорука Европске Комисије од 11. марта 2010. године о мерама самозаштите и спречавања пиратерије и оружаних пљачки на бродовима (Commission Recommendation of 11 March 2010 on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships);

29) Директива Савета 98/41/EЗ од 18. јуна 1998. године о вођењу евиденције лица које путују путничким бродовима који плове према лукама или из лука држава чланица Заједнице (Council Directive 98/41/EC of 18 June 1998 on the registration of persons sailing on board passenger ships operating to or from ports of the Member States of the Community);

30) Директива Савета 1999/35/EЗ од 29. априла 1999. године о систему обавезних прегледа ради сигурног обављања линијске пловидбе ро-ро путничких бродова и брзих путничких пловила (Council Directive 1999/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular RO-RO ferry and high-speed passenger craft services);

31) Директива 2001/96/EЗ Европског парламента и Савета од 4. децембра 2001. године о утврђивању усклађених захтева и поступака за сигуран укрцај и искрцај бродова за расути терет (Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2001 establishing harmonized requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers);

32) Директива 2003/25/EC Европског Парламента и Савета од 14. априла 2003. године о посебним захтевима стабилности за ро-ро путничке бродове (Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships);

- 33) Директива 2009/45/ЕЗ Европског парламента и Савета од 6. маја 2009. године о правилима и стандардима за безбедност путничких бродова (*Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships*);
- 34) Уредба (ЕУ) бр 530/2012 Европског парламента и Савета од 13. јуна 2012. године о постепеном убрзању двострука оплата или еквивалентно дизајнираних захтева за танкера са једноструком оплатом (*Regulation (EU) No 530/2012 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2012 on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers*);
- 35) Уредба Комисије (ЕУ) бр. 428/2010 од 20. маја 2010. године о спровођењу члан 14. Директиве 2009/16/ЕЗ Европског парламента и Савета у погледу проширене инспекције бродова (*Commission Regulation (EU) No 428/2010 of 20 May 2010 implementing Article 14 of Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council as regards expanded inspections of ships*);
- 36) Директива Комисије 96/40/ЕЗ од 25. јуна 1996. године о успостављању заједничког обрасца инспекцијске легитимације за инспекторе који обављају надзор државе луке (*Commission Directive 96/40/EC of 25 June 1996 establishing a common model for an identity card for inspectors carrying out port State control*);
- 37) Директива 2002/59/ЕЗ Европског парламента и Савета од 27. јуна 2002. године о успостављању Система за информисање и надзор бродског саобраћаја Заједнице, којом се замењује Директива 93/75/ЕЕЗ (*Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC*);
- 38) Директива Европског Парламента и Савета Европске уније 2000/59/ЕЗ од 27. новембра 2000. године о лучким уређајима за прихват бродског отпада и остатака терета (*Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues*);
- 39) Директива Савета 97/70/ЕЗ од 11. јануара 1997. године о успостављању усклађеног система безбедности за рибарске бродове дужине 24 метара и више (*Council Directive 97/70/EC of 11 December 1997 setting up a harmonised safety regime for fishing vessels of 24 metres in length and over*);
- 40) Уредба Европског Парламента и Савета 1406/2002/ЕЗ од 27. јуна 2002. године о оснивању Европске агенције за поморску безбедност (*Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency*);
- 41) Уредба (ЕЗ) бр. 2099/2002 Европског парламента и Савета од 5. новембра 2002. године о оснивању Одбора за безбедност на мору и спречавање загађења са бродова (COSS) и о измени уредаба о поморској безбедности и спречавању загађења са бродова (*Regulation (EC) No 2099/2002 of the European Parliament and of the Council of 5 November 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*);
- 42) Директива 2005/35/ЕЗ Европског парламента и Савета од 7. септембра 2005. године о загађењу са бродова и увођењу казни за прекршаје (*Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements*);
- 43) Уредба бр. 782/2003 Европског парламента и Савета од 14. априла 2003. године о забрани употребе органских једињења на броду (*Regulation (EC) No 782/2003 of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on the prohibition of organotin compounds on ships*);
- 44) Директива 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о утврђивању основних принципа о истраживању несрећа у сектору поморског саобраћаја и о измени Директиве Савета 199/35/ЕЗ и Директиве 2002/59/ЕЗ Европског парламента и Савета (Текст од значаја за ЕЕЗ) (*Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council*);
- 45) Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1286/2011 од 9. децембра 2011. године о доношењу опште методологије за истраживање поморских несрећа и незгода, развијена у складу са чланом 5. ставом 4. Директиве 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета (*Commission Regulation (EU) No 1286/2011 of 9 December 2011 adopting a common methodology for investigating marine casualties and incidents developed pursuant to Article 5(4) of Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council Text with*).

ПОСТОЈЕЋИ И ПЛАНИРАНИ ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ У ОБЛАСТИ ВОДНОГ САОБРАЋАЈА

Постојећи законодавни оквир Републике Србије у области искључиво водног саобраћаја чине три закона, и то:

- Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС – Међународни уговори”, бр. 73/10 и 121/12);
- Закон о државној припадности и упису пловила („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 10/13);
- Закон о поморској пловидби („Службени гласник РС – Међународни уговори”, бр. 87/11 и 104/13).

Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама започета је реформа сектора унутрашње водног саобраћаја, као и поступак усклађивања домаћег законодавства са прописима ЕУ у овој области. Овим законом је у домаће законодавство транспоновано осам директива, уредби и саопштења ЕУ, а у обзир су узете резолуције, споразуми, одлуке и препоруке донете од стране Дунавске комисије, Економске комисије Уједињених нација за Европу (УНЕЦЕ) и Савске комисије. Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама уређена је материја која се односи на безбедност пловидбе и то: водни путеви и њихово техничко одржавање, пловидба, пловила и њихова способност за пловидбу, посада, лучке капетаније, те примена нових технологија које утичу на подизање нивоа безбедност пловидбе попут Речних информационалних сервиса (RIS) и Сервиса за управљање бродским саобраћајем (VTS). Законом је извршено усклађивање домаћег законодавства са одредбама Уредбе ЕУ о условима под којима нерезидентни возари могу да врше превоз робе и путника унутрашњим водним путевима држава чланица¹, с тим да је прелазним и завршним одредбама Закона одложена примена одредаба ове уредбе до пријема Републике Србије у пуноправно чланство ЕУ. Поред ових питања уређена је институционална поставка сектора унутрашњег водног саобраћаја. Законом су прописане надлежности Дирекције за водне путеве, као органа у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, која је одговорна за техничко одржавање међународних и међудржавних водних путева, док је некадашња Савезна јавна установа Југословенски регистар бродова унутрашње пловидбе „Југорегистар” дефинисана као Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, такође у правном статусу органа у саставу овог министарства. Овим законом започет је поступак реформе лучког сектора Републике Србије. Правни статус лука и пристаништа у Републици Србији уређен је у складу са савременим приступом управљања лукама који је данас у свету општеприхваћен и дефинисан у „Саопштењу о европској лучкој политици” из 2007. године. Закон се базира на темељном принципу да су луке и пристаништа добра од општег интереса и да се као таква њихова лучка подручја и земљиште налазе у јавној својини. Из овог произилази разликовање на јавноправно, односно стратешко и административно управљање лукама које врши Агенција за управљање лукама, и управљања комерцијалном лучком делатношћу која се препушта лучким оператерима (приватном сектору) као субјектима који су носиоци привредних активности у луци. Законом је прописано да лучко подручје одређује Влада на предлог Агенције за управљање лукама, чиме је створена претпоставка да се кроз потенцијално ширење лучких подручја лучки систем Републике Србије отвори и за друге заинтересоване лучке оператере. На овај начин почеће се са решењем проблема садашњег унутарлучког монопола који је једна од основних карактеристика националног лучког система. Унутар луке јасно је дефинисана разлика између лучке инфраструктуре (оперативне обале, кејски зидови, саобраћајнице, пруге и сл.), која је у јавној својини, и лучке супраструктуре (кранови, дизалице, пристани за укрцавање искрцавање путника, управне зграде и сл.) која може бити у приватној својини.

На основу Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама усвојено је 20 подзаконских аката, међу којима су најважнији Уредба о условима за пловидбу и правилима пловидбе, Правилник о звањима, условима за стицање звања и овлашћењима чланова посаде бродова трговачке морнарице, Правилник о условима, начину и поступку издавања и замене, садржини и обрасцу бродарске књижице и дозволе за укрцавање, лицима и органима надлежним за уношење и оверу података, као и садржини, обрасцу и начину вођења регистра издатих бродарских књижица и дозвола за укрцавање, Правилник о условима у погледу здравствене способности чланова посаде бродова и других пловила, као и условима и начину вршења здравственог надзора, Правилник о условима које морају да испуњавају лица за управљање чамцем, пловећим телом или плутајућим објектом, програму и начину полагања стручног испита, као и обрасцима, садржини, начину издавања и трајања дозволе за управљање и др. Предстоји рад на усвајању преосталих 20 подзаконских аката.

У циљу усаглашавања овог закона са одредбама Закона о прекршајима („Службени гласник РС”, број 65/13), као и Закона о транспорту опасног терета („Службени гласник РС”, број 73/10), инициран је рад на тексту Нацрта закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Поред усаглашавања са наведеним законима, као и са одредбама Закона о јавној својини („Службени гласник РС”, бр. 72/11 и 88/13), који су усвојени након ступања на снагу Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, циљ планираних измена биће наставак реформе у области лучког система. С тим у вези, планира се промена класификације лука на начин који ће омогућити да луке које су данас отворене за међународни саобраћај задрже могућност да и даље остану отворене за бродове свих застава, али и да се истовремено домаће законодавство хармонизује са захтевима АГН-а и Уредбе ЕУ 1315/2013. Последично, предлаже се напуштање досадашње класификације на луке отворене за међународни саобраћај и луке отворене за домаћи саобраћај, те увођење класификације на луке од националног значаја и на луке од покрајинског значаја, односно значаја за локалну самоуправу,

при чему ће обе врсте лука бити отворене за међународни саобраћај. Захтеве AGN-а и Уредбе 1315/2013 о минималној количини претовара од 500.000 тона на годишњем нивоу, као и строжије инфраструктурне и друге захтеве мораће да испуне луке од националног значаја и само ће оне имати приступ европским фондовима јер ће испуњавати захтеве прописане Уредбом 1315/2013. У складу са захтевима учесника на тржишту потребно је да се изврши смањене броја лучких накнада, и то само на две накнаде које се наплаћују у дневном пословању (накнада за употребу обале коју плаћају крцатељи терета и накнада за пристајање коју плаћају бродовласници, односно бродари). Поред ове две накнаде задржава се лежарина, коју ће плаћати само брод који користи оперативну обалу луке у неку другу сврху осим за претовар терета, имајући у виду да изграђена оперативна обала ствара највећу додатну вредност за луку те се за њено коришћење у неке друге сврхе осим за претовар терета додатно плаћа, што је пракса у свим лукама. Поред ових накнада, лучки оператери који ће тек улазити на тржиште лучких услуга Републике Србије плаћаће и накнаду за оперативну употребу луке, односно пристаништа. Коначно, у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС”, број 88/11) извршиће се детаљно нормирање материје давања лучких концесија, у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама и Закона о јавним набавкама („Службени гласник РС”, број 124/12). С тим у вези, потребно је извршити поделу на две врсте лучких концесија, и то концесије за услуге, када се концесија даје за обављање лучке услуге и концесије за јавне радове, када се концесија даје за изградњу лучких грађевина и објеката. У складу са одредбама Директиве 2014/23/EУ Европског парламента и Савета о додељивању концесионих уговора², изменама и допунама закона о прописаће се процењена вредност услуга, односно јавних радова (енг. *thresholds*) која обавезује Агенцију за управљање лукама на покретање поступка за давање лучке концесије (5.186.000 евра).

Законом о државној припадности и упису пловила извршено је поједностављење поступка уписа пловила укидањем улоге судова у самом поступку уписа, што је у складу са захтевима реформе улоге и задатака правосуђа. Законом су прописани услови под којима бродови унутрашње пловидбе у власништву домаћих бродара могу да стекну својство рајнског пловила. Стицањем наведеног својства аутоматски се проширује мрежа водних путева на којима брод под српском заставом може да плови. Овим законом извршена је либерализација услова за упис бродова у домаће уписнике у складу са захтевима ЕУ у односу на слободан проток робе, људи и капитала. С тим у вези, укинута је категорија обавезног уписа, док су услови за факултативан упис максимално либерализовани уз поштовање захтева за постојањем тзв. стварне везе (енг. *genuine link*) између брода и државе чију заставу вију. Закон садржи одредбе којима се уређује државна припадност и идентификација пловила, садржина уписника бродова, као и одредбе којима се уређује поступак за упис и брисање пловила у одговарајући уписник пловила. Такође, овим законом уведене се новине у смислу отварања новог уписника за поморске бродове тзв. међународног уписника поморских бродова, као и могућност привременог уписа или исписа поморског брода у међународни уписник поморских бродова по основу тзв. *bareboat* чартера. На основу овог закона, Влада ће уредбом прописати највишу допуштenu старост бродова за упис у један од уписника бродова, с циљем да се у домаће уписнике бродова уписују само бродови за чије године производње се може претпоставити да не угрожавају безбедност пловидбе, а које истовремено представљају потенцијалну опасност по загађење животне средине.

До краја 2014. године потребно је да се спроведе поступак за усвајање Нацрта закона о изменама и допунама Закона о државној припадности и упису пловила у циљу усаглашавања овог закона са одредбама Закона о прекршајима.

Закон о поморској пловидби („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 104/13) уређени су услови и начин за безбедну пловидбу на мору поморских бродова који вију заставу Републике Србије и других пловила, њихова способност за пловидбу, посада, заштита мора од загађења са бродова који вију заставу Републике Србије, надзор и друга питања која се односе на безбедност поморске пловидбе. Овим законом је започет поступак усклађивања са релевантним секундарним изворима комунитарног права који су обухваћени у три законодавна пакета (тзв. *Erika I, II и III* пакети) која су усвојена од стране Европског парламента. Законом је извршено усклађивање и са најзначајнијим међународним поморским конвенцијама, и то: Међународном конвенцијом о заштити људског живота на мору (SOLAS), Међународном конвенцијом о спречавању загађивања мора с бродова, (MARPOL 73/78) са прилозима I, II, III, IV, V и VI, Међународном конвенцијом о надзору и управљању баластним водама и талозима, Међународна конвенција о контроли штетних система који се користе против обрастања на бродовима, Међународном конвенцијом о сузбијању незаконитих радњи уперених против безбедности поморске пловидбе и Протоколом из 2005. године о изменама и допунама Конвенције о сузбијању незаконитих радњи уперених против безбедности поморске пловидбе, Међународном конвенцијом о стандардима за обуку, издавању потврде и вршење бродске страже помораца (STCW 78/95), Међународном конвенцијом о баждарењу бродова, Конвенцијом о олакшицама у поморском превозу и другим конвенцијама усвојеним од стране Уједињених нација и њене специјализоване агенције ИМО. Усвајањем Закона о поморској пловидби 2011. године, а потом и изменама и допунама које су уследиле 2013. године започет је поступак усаглашавања националног законодавства са одредбама Конвенције о раду помораца (MLC Конвенција), усвојене 2006. године.

У циљу спровођења овог закона усвојено је 10 подзаконских аката, а очекује се до краја 2015. године усвајање већине од преосталих 20 подзаконских аката, чиме ће национално законодавство постићи потребан ниво усаглашености за прописима ЕУ и омогућити успешно затварање преговора са Европском комисијом у овој области у оквиру преговарачког поглавља 14 – Транспортна политика.

До краја 2014. године потребно је да се спроведе поступак за усвајање измена и допуна овог закона у циљу усаглашавања са одредбама Закона о прекршајима, као и заокруживања започетог процеса усклађивања законодавства са одредбама МЛС Конвенције.

Поред рада на изменама и допунама наведених закона, за крај првог квартала 2015. године планирано је усвајање Закона о трговачком бродарству. Овим законом ће се на модеран начин уредити материја стварноправних и облигационоправних односа у унутрашњој и поморској пловидби, заложних права на бродовима, извршења и обезбеђења, одговорности бродовласника и возара, превоза у унутрашњој и поморској пловидби, питање побољшања капацитета флоте у унутрашњој пловидби, услова за стицање одобрења за обављање послова возара у унутрашњој пловидби, услови за лиценирање за рад речно-поморских агената у складу са UNCTAD минималним стандардима за обављање послова агената у трговачкој пловидби, као и друге елементе трговачког права из области унутрашње и поморске пловидбе.

У циљу стварање одговарајућег подстицајног пореског оквира за укључивање домаћих привредних друштава у поморску привреду за први квартал 2015. године планирано је усвајање Закона о порезу по тонажи бродова.

Поред наведених закона којима се уређују питања искључиво из области водног саобраћаја, током 2015. године предстоји рад на закону којим ће се уредити тзв. безбедносне истраге несрећа и незгода у свим видовима саобраћаја. Овим законом ће се на свеобухватан начин уредити ова област која је од посебног значаја са становишта обавеза Републике Србије у процесу придруживања ЕУ. У области пловидбе, питање безбедносних истрага уређено је Директивом 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета од 23. априла 2009. године о успостављању основних принципа спровођења истрага несрећа у сектору поморског транспорта³ и Уредбом Европске комисије (ЕУ) бр. 1286/2011 о доношењу опште методологије за истраживање поморских несрећа и незгода, развијене у складу са чланом 5. став 4. Директиве 2009/18/ЕЗ Европског парламента и Савета⁴. Иако у унутрашњој пловидби не постоји обавезујући извор права ЕУ за спровођење безбедносних истрага, сматра се целисходним да се методологија која је развијена у односу на спровођење истрага у поморском саобраћају прошири и на унутрашњу пловидбу. На овај начин омогућиће се да се и у унутрашњој пловидби спроведе ове врсте истрага које су од посебног значаја са становишта унапређења безбедности пловидбе, нарочито са становишта обавезности спровођења извештаја, односно налаза органа који ће бити надлежан за спровођење ових истрага у саобраћају, од стране привредних субјеката који се баве једном од делатности у оквиру ове индустрије (бродоградилшта и њихови кооперанти, бродарске компаније, луке и други).

У планирању свих инфраструктурних пројеката у циљу унапређења водног саобраћаја, као и приликом сваке фаза израде пројектно-техничке документације, примењује се одредбе:

– Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14 и 145/14);

– Закона о водама („Службени гласник РС”, бр. 30/10 и 93/12);

– Закона о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон и 43/11 – УС) којим се уређује интегрални систем заштите животне средине у складу са одговарајућим прописима ЕУ;

– Закон о заштити природе („Службени гласник РС”, бр. 36/09, 88/10 и 91/10 – исправка), на основу кога је донета Уредба о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10).

¹ Council Regulation (EEC) No 3921/91 of 16 December 1991, laying down the conditions under which non-resident carriers may transport goods or passengers by inland waterway within a Member State

² Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts

³ Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector

⁴ Commission regulation (EU) No 1286/2011 of 9 December 2011 adopting a common methodology for investigating marine casualties and incidents developed pursuant to Article 5(4) of Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council

ПОТЕНЦИЈАЛИ ПОВЕЋАЊА ПРОМЕТА У ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ПРОГНОЗА ПРОМЕТА ДО 2025. ГОДИНЕ

2.1. Анализа постојећег стања

Познати потенцијали водног саобраћаја у односу на друмски и железнички саобраћај су безбедност, еколошке предности, економичност при превозу масовних расутих или генералних терета уз добру организацију, мала искоришћеност унутрашњих водних путева, а самим тим и занемарљива загушења. У Табели 2.1 приказана је количина терета која је превезена железницом, друмом и унутрашњим водним путевима у периоду од 2008. до 2012. године. Велики део оствареног обима превоза у друмском саобраћају није евидентиран (приватни превозници, транспорт за сопствене потребе и др.), а то би променило учешће превезене количине терета и оствареног транспортног рада свих видова саобраћаја.

Табела 2.1. Учешће превезене количине терета домаћом флотом у укупно превезеној количини терета железницом, друмом и унутрашњим водним путевима

Године	Превезено терета (милиона тона)				Процентуално учешће (%)		
	Укупно (2=3+4+5)	Железнички саобраћај	Друмски саобраћај	Саобраћај на унутрашњим водним путевима (домаћим бродовима)	Железнички саобраћај (6=3/2)	Друмски саобраћај (7=4/2)	Саобраћај на унутрашњим водним путевима (8=5/2)
1	2	3	4	5	6	7	8
2008	24,89	14,13	5,40	5,36	56,77	21,70	21,53
2009	18,05	10,42	5,70	1,93	57,73	31,58	10,69
2010	20,73	12,58	6,20	1,95	60,68	29,91	9,41
2011	19,87	12,62	5,10	2,15	63,51	25,67	10,82
2012	17,9	9,45	6,00	2,45	52,79	33,52	13,69

Извор података: Статистички годишњак РЗС, Саобраћај и телекомуникације, 2013. година

Од 2010. године учешће превезене количине терета домаћом флотом расте и креће се од 9% до 14% укупне превезене количине терета железницом, друмом и унутрашњим водним путевима. Очигледно је да постоји потенцијал за повећање учешћа саобраћаја унутрашњим водним путевима.

У Табели 2.2 приказано је учешће оствареног транспортног рада домаћом флотом у укупном транспортном раду оствареним железницом, друмом и унутрашњим водним путевима. Од 2010. године остварено је значајно повећање учешћа друмског саобраћаја (15%), као и смањење учешћа железничког саобраћаја (10%) и учешћа саобраћаја на унутрашњим водним путевима (4%). Остварени транспортни рад домаћим бродовима износи током 2011. и 2012., 20,11% и 21,34% оствареног транспортног рада средствима железничког саобраћаја.

Табела 2.2. Учешће оствареног транспортног рада домаћом флотом у укупном транспортном раду оствареним железницом, друмом и унутрашњим водним путевима

Године	Тонски километри (мил.)				Процентуално учешће, %		
	Укупно	Железнички	Друмски	Саобраћај на унутрашњим водним путевима	Железнички	Друмски	Саобраћај на унутрашњим водним путевима

	(2=3+4+5)	саобраћај	саобраћај (домаћим бродовима)		саобраћај (6=3/2)	саобраћај (7=4/2)	(8=5/2)
1	2	3	4	5	6	7	8
2008	6820	4339	1112	1369	63,62%	16,30%	20,07%
2009	5017	2967	1185	865	59,14%	23,62%	17,24%
2010	6086	3522	1689	875	57,87%	27,75%	14,38%
2011	6244	3611	1907	726	57,83%	30,54%	11,63%
2012	5834	2769	2474	591	47,46%	42,41%	10,13%

Извор података: Статистички годишњак РЗС, Саобраћај и телекомуникације, 2013 година

Остварен транспортни рад као основни показатељ саобраћаја на унутрашњим водним путевима и годишње промене приказане су у Табелама 2.3 и 2.4.

Табела 2.3. Остварен транспортни рад у милионима тонских километара

Година	2008	2009	2010	2011	2012
Тона km	1369	865	875	726	591

Извор података: Статистички годишњак Републике Србије 2013 - Саобраћај

Табела 2.4. Промена оствареног транспортног рада у саобраћају на унутрашњим водним путевима Србије

Година	2009-2010.	2010-2011.	2011-2012.
Годишња промена (у %)	+1,16	-17,03	-18,60

Остварени транспортни рад опада од 2010. године. Претпоставка је да су разлог мањег оствареног транспортног рада благи пораст превезене количине терета, краће релације превоза терета (као и смањење броја пловила са важећом дозволом и већи трошкови због неефикасне флоте). У земљама Европске уније такође је уочен пад учешћа унутрашњег водног саобраћаја у укупном оствареном раду у поређењу са друмским и железничким саобраћајем. Највећи раст у оствареном раду има друмски саобраћај из разлога што постоји густа друмска мрежа, једноставна организација превоза „од врата до врата“, пошиљке су мање и има више лако кварљиве робе која мора да се допреми у кратком року. Дужа времена превоза лако кварљиве робе унутрашњим водним саобраћајем у поређењу са друмским представљају недостатак упркос мањим трошковима. Поред нижих трошкова, да би сектор био конкурентан у односу на друмски саобраћај потребно је побољшати квалитет понуђене услуге.

Модернизацијом постојеће флоте и лучке инфраструктуре и супраструктуре, односно смањењем потрошње енергије и самим тим повећањем енергетске ефикасности сектора могуће је повећати ценовну конкурентност и квалитет услуга што би за последицу имало повећање учешћа овог вида саобраћаја.

Табела 2.5 даје приказ укупног превоза терета унутрашњим водним путевима у периоду од 2008. до 2011. године. Унутрашњи превоз је превоз робе унутрашњим водним путевима између два места (место утовара/истовара) у истој држави.

Табела 2.5. Превоз терета унутрашњим водним путевима (у хиљадама тона)

	Извоз	Увоз	Транзит	Укупно

Год.	Унутрашњи превоз	Домаћим бродовима	Страним бродовима	Домаћим бродовима	Страним бродовима	Домаћим бродовима	Страним бродовима	Укупно домаћим бродовима	Укупно страним бродовима
	1	2	3	4	5	6	7	8=(1+2+4+6)	9=(3+5+7)
2008	4367	228	1096	702	3284	59	6291	5356	10671
2009	1145	392	1516	344	2456	39	5441	1920	9413
2010	1213	357	1803	382	3144	-	4964	1952	9911
2011	1573	180	1661	382	2595	12	3318	2147	7574
2012	1900	301	x	218	x	35	x	2454	x

Извор података: Статистички годишњак РЗС, Саобраћај и телекомуникације, 2013. година

Процентуалне промене повећања, односно смањења превезене количине терета по врсти саобраћаја дате су у Табели 2.6.

Табела 2.6. Процентуална учешћа превоза терета унутрашњим водним путевима по врсти саобраћаја

Година	Унутрашњи превоз (%)	Извоз		Увоз		Транзит	
		Домаћим бродовима (%)	Страним бродовима (%)	Домаћим бродовима (%)	Страним бродовима (%)	Домаћим бродовима (%)	Страним бродовима (%)
		1	2	3	4	5	6
2008	81,53	4,26	10,27	13,11	30,77	1,10	58,95
2009	59,64	20,42	16,11	17,92	26,09	2,03	57,80
2010	62,14	18,29	18,19	19,57	31,72		50,09
2011	73,27	8,38	21,93	17,79	34,26	0,56	43,81

Табела 2.7. Процентуална промена количине превезеног терета унутрашњим водним путевима

Година	Унутрашњи превоз (%)	Извоз		Увоз		Транзит		Укупно	
		Домаћим бродовима (%)	Страним бродовима (%)	Домаћим бродовима (%)	Страним бродовима (%)	Домаћим бродовима (%)	Страним бродовима (%)	Укупно домаћим бродовима (%)	Укупно страним бродовима (%)
2008-2009	-73,78	71,93	38,32	-51,00	-25,21	-33,90	-13,51	-64,15	-11,79

2009-2010	5,94	-8,93	18,93	11,05	28,01	-8,77	1,67	5,29
2010-2011	29,68	-49,58	-7,88	0,00	-17,46	-33,16	9,99	-23,58

Укупна превезена количина терета домаћим бродовима у саобраћају на унутрашњим водним путевима је од 2009. године у порасту. Укупан превоз остварен страним бродовима расте од 2009. до 2010. године (приказано у Табели 2.7) за 5,29%, а затим током 2011. године опада за 23,58%. Превоз остварен домаћим бродовима унутар Републике Србије приказан категоријом „Унутрашњи превоз“ расте од 2009. године. Значајан пораст у односу на 2010. годину од 29,68% забележен је 2011. године. Извоз домаћим бродовима у великом је порасту до 2009. године: 71,93%. Извоз страним бродовима је у порасту до 2010. године 38,32% и 18,93%, док 2011. године опада за 7,88%. Увоз домаћим бродовима био је у порасту од 2009. до 2010. године (11,05%), да би у 2011. години задржао исти ниво. Увоз страним бродовима расте од 2009. до 2010. године (28,01%), а 2011. године се смањује за 17,46%. У посматраном периоду, транзит како домаћим, тако и страним бродовима у сталном је опадању. Обим промета по врсти робе представља збир количина робе из унутрашњег промета – утовара, извоза и увоза (Табела 2.8).

Табела 2.8. Обим промета по врсти робе у 2009. години (у тонама)

Врста терета	Обим промета (2=3+4+5)	Унутрашњи промет - утовар	Извоз	Увоз	Учешће робе у обиму промета у %
1	2	3	4	5	6
Република Србија	6009242	1145645	1906027	2957570	
Производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова	1290264	35	1233846	56383	21,47
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	256612	14457	29960	212195	4,27
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	2737350	1088795	148063	1500492	45,55
Прехрамбени производи; пића и дуван	17552	-	9653	7899	0,29
Дрво и производи од дрвета и плуте (осим намештаја); плетени производи од сламе и прућа; дрвењача; папир и производи од папира, штампани производи и снимљени медији	4449	-	-	4449	0,07
Кокс и рафинисани нафтни производи	726946	37330	289997	399619	12,10
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије	390676	-	2884	387792	6,50
Остали производи од неметалних минерала	35544	5028	21424	9092	0,59
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	309300	-	163298	146002	5,15
Машине и опрема на другом месту непоменуте; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона	3404	-	608	2796	0,06

опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници					
Транспортна опрема	1888	-	824	1064	0,03
Намештај; остали индустријски производи на другом месту непоменути	199339	-	1767	197572	3,32
Секундарне сировине; комунални отпаци и остали отпаци	7047	-	2285	4762	0,12
Опрема и материјал који се користи у превозу робе	26033	-	50	25983	0,43
Роба превезена у оквиру пресељења покућства и канцеларијске опреме; пртљаг превезен одвојено од путника; аутомобили превезени реди поправке; остала нетржишна добра на другом месту непоменути		-	-	-	0,00
Груписана роба; разне врсте робе која се заједно превози	921	-	169	752	0,02
Роба која се не може идентификовати; роба која из неког разлога не може бити идентификована и, према томе, не може бити разврстана у једну од група	1706	-	988	718	0,03
Остала роба, на другом месту непоменути	211	-	211	-	0,00
Извор података: Саобраћај, складиштење и везе, 2009, Билтен 534					

Табела 2.9. Обим промета по врсти робе у 2010. години (у тонама)

Врста терета	Обим промета (2=3+4+5)	Унутрашњи промет - утовар	Извоз	Увоз	Учешће робе у обиму промета у %
1	2	3	4	5	6
Република Србија	6899351	1212958	2160163	3526231	
Производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова	1522762	54655	1462399	59708	22,07
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	297347	27693	15022	254632	4,31
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	3047524	993409	69529	1984587	44,17
Прехрамбени производи; пића и дуван	1023	-	1023	-	0,01
Дрво и производи од дрвета и плуте (осим намештаја); плетени производи од сламе и прућа; дрвењача; папир и производи од папира, штампани производи и снимљени медији	4275	-	-	4275	0,06
Кокс и рафинисани нафтни производи	1102759	191201	250836	660722	15,98
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи	349797	-	18428	331369	5,07

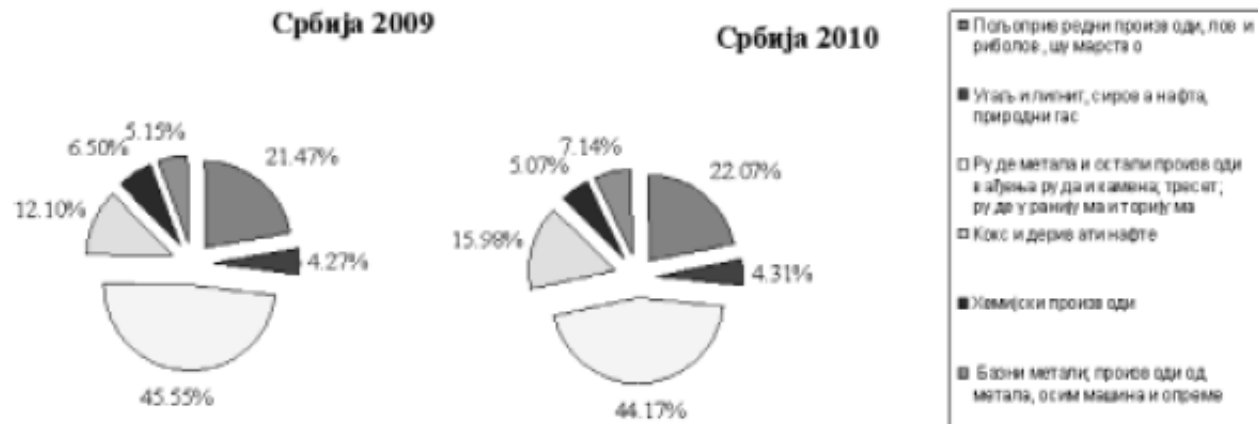
нуклеарне индустрије					
Остали производи од неметалних минерала	28445	-	20276	8169	0,41
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	492865	-	295358	197507	7,14
Машине и опрема на другом месту непоменуте; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници	2455	-	878	1577	0,04
Транспортна опрема	3697	-	655	3042	0,05
Намештај; остали индустријски производи на другом месту непоменути	27802	-	14460	13342	0,40
Секундарне сировине; комунални отпаци и остали отпаци	13930	-	9773	4157	0,20
Опрема и материјал који се користи у превозу робе	197	-	197	-	0,00
Груписана роба; разне врсте робе која се заједно превози	831	-	-	831	0,01
Роба која се не може идентификовати; роба која из неког разлога не може бити идентификована и, према томе, не може бити разврстана у једну од група	1594	-	146	1448	0,02
Остала роба, на другом месту непоменута	2048	-	1183	865	0,03
Извор података: Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији, 2010, Билтен 549					

Остварени обими промета саобраћајем на унутрашњим водним путевима (збир унутрашњег промета, извоза и увоза) у 2009. и 2010. години приказани су Табелама 2.8 и 2.9, као и Сликама 2.1 и 2.2. У обиму промета (унутрашњи промет: утовар, извоз и увоз) током 2009. и 2010. године највише су заступљени:

- руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума (45,55%, 44,17%);
- производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова (21,47%, 22,07%);
- кокс и рафинисани нафтни производи (12,10%, 15,98%);
- базни метали; производи од метала, осим машина и опреме (5,15%, 7,14%);
- хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије (6,50%, 5,07%);
- угљ и лигнит; сирова нафта и природни гас (4,27%, 4,31%).

Камен, песак, шљунак, глина, тресет и остали производи вађења руда и камена су укључени у категорију руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума са учешћем у укупном обиму промета од 19,06% у 2009. години, односно 15,5% у 2010. години.

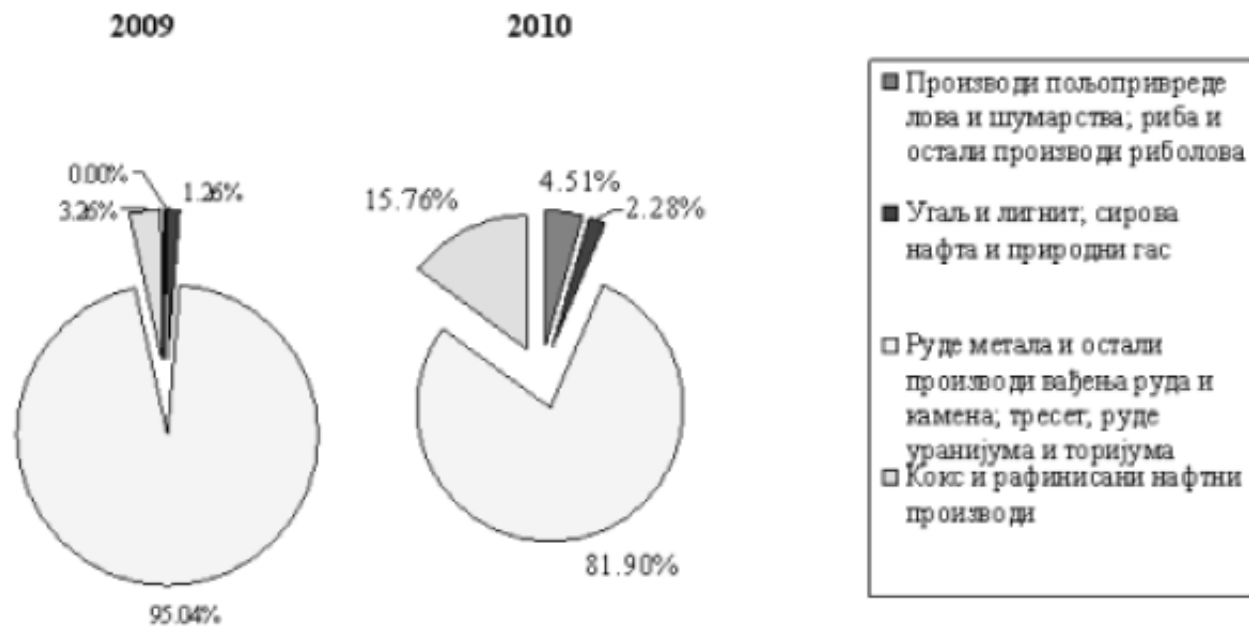
Слика 2.1. Процентуална заступљеност роба у оствареном обиму промета у Републици Србији у 2009. и 2010. години



Заступљеност роба у унутрашњем промету током 2009. и 2010. године:

- руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума (95,04%, 81,90%);
- кокс и рафинисани нафтни производи (15,76%, 3,26%);
- угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас (1,26%, 2,28%);
- производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова (0%, 4,51%).

Слика 2.2. Процентуална заступљеност роба у оствареном унутрашњем промету у Републици Србији у 2009. и 2010. години



Заступљеност у извозу:

- производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова (64,73%, 67,70%);
- кокс и рафинисани нафтни производи (15,21%, 11,61%);
- базни метали; производи од метала, осим машина и опреме (8,57%, 13,67%);
- руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума (7,77%, 3,227%);
- угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас (1,57%, 0,70%).

Заступљеност у увозу:

- руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума (50,73%, 56,287%);
- кокс и рафинисани нафтни производи (13,51%, 18,74%);
- хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије (13,11%, 9,40%);
- угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас (7,17%, 7,22%);
- базни метали; производи од метала, осим машина и опреме (4,94%, 5,60%);
- намештај; остали индустријски производи на другом месту непоменути (6,68%, 0,38%);
- производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова (1,91%, 1,69%).

Током 2009. и 2010. године дошло је до повећања превезених количина следећих роба:

- производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова;
- угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас;
- кокс и рафинисани нафтни производи;
- базни метали; производи од метала, осим машина и опреме.

У оквиру израде Стратегије анализирана је структура роба у оствареном промету саобраћајем на унутрашњим водним путевима држава у региону. У Табелама 2.10 и 2.11 и на Слици 2.3 приказане су највише заступљене робе по структури роба.

Табела 2.10. Заступљеност роба у укупном промету оствареном у Републици Бугарској, Републици Хрватској и Републици Мађарској

Врста терета	Бугарска по годинама у процентима (%)				Хрватска по годинама у процентима (%)				Мађарска по годинама у процентима (%)			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова	24,93	28,86	23,73	31,57	31,11	26,47	15,10	23,95	38,23	31,86	25,59	33,79
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	13,85	14,52	15,62	13,02	16,06	15,00	17,07	15,37	8,78	8,22	10,66	10,17

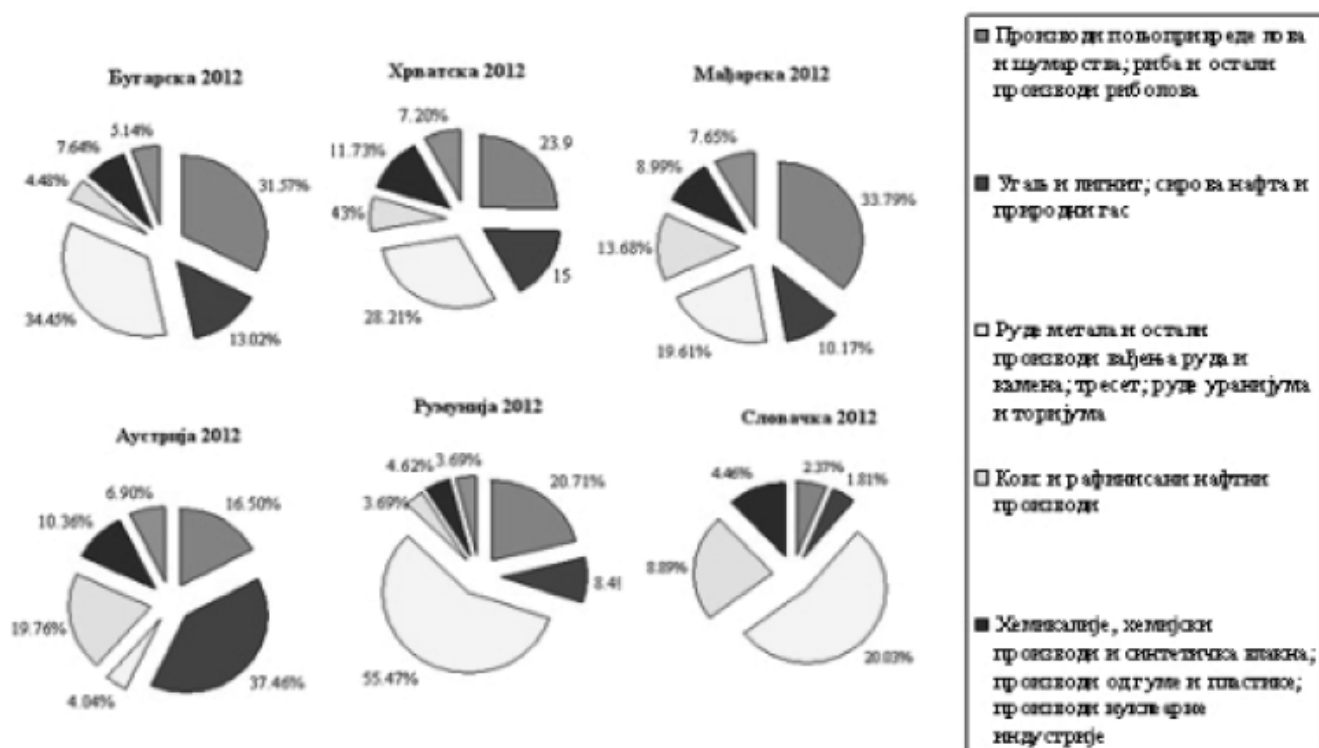
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	40,10	33,23	34,59	34,45	27,69	26,93	28,07	28,21	19,81	19,95	19,9	19,61
Прехрамбени производи; пића и дуван	1,03	0,93	1,53	1,02	2,14	1,13	2,30	1,23	2,84	2,09	2,58	1,65
Дрво и производи од дрвета и плуте(осим намештаја); плетени производи од сламе и прућа; дрвењача; папир и производи од папира, штампани производи и снимљени медији	0,14	0,11	0,31	0,23	0,13	0,55	1,62	0,79	0,12	0,41	1,20	0,64
Кокс и рафинисани нафтни производи	8,38	8,92	5,97	4,48	7,15	10,42	7,47	7,43	15,22	18,59	14,90	13,68
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије	4,65	7,95	8,52	7,64	4,07	6,89	11,00	11,73	4,83	6,92	8,92	8,99
Остали производи од неметалних минерала	0,98	0,64	0,75	1,12	1,08	0,74	0,56	0,79	0,14	0,40	0,53	0,50
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	4,91	4,99	7,57	5,14	5,93	7,52	11,07	7,20	6,26	7,82	10,68	7,65
Машине и опрема на другом месту непоменуте; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници	0,11	0,08	0,18	0,08	0,91	0,78	1,22	1,06	0,80	0,65	0,96	0,80
Транспортна опрема	0,19	0,12	0,23	0,27	2,82	1,73	2,10	0,83	2,01	1,44	1,76	0,81
Секундарне сировине; комунални отпацци и остали отпацци	0,03	0,11	0,06	0,65	0,67	1,47	1,68	0,94	0,56	1,23	1,42	0,71
Извор података: EUROSTAT												

Табела 2.11. Заступљеност роба у укупном промету оствареном у Републици Аустрији, Румунији и Републици Словачкој

Врста терета	Република Аустрија				Румунија				Република Словачка			
	по годинама у процентима (%)				по годинама у процентима (%)				по годинама у процентима (%)			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова	16,99	16,15	16,51	16,50	19,68	18,53	15,85	20,71	0,82	0,83	1,67	2,37
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	3,84	1,16	1,61	2,56	13,51	9,46	9,05	8,49	3,89	4,17	1,80	1,81
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	32,98	36,21	33,96	37,46	45,80	54,03	56,90	55,47	15,63	19,97	21,82	20,03
Прехрамбени производи; пића и дуван	5,58	4,33	3,90	4,04	0,17	0,12	0,28	0,30	0,09	0,02	0,01	
Дрво и производи од дрвета и плуте(осим намештаја); плетени производи од сламе и прућа; дрвењача; папир и производи од папира, штампани производи и снимљени медији		0,13	0,09	0,17	0,22	0,16	0,21	0,37	0,05			

Кокс и рафинисани нафтни производи	20,64	20,28	20,30	19,76	8,12	7,31	4,83	3,69	14,32	15,48	10,57	8,89
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије	8,38	9,74	11,50	10,36	3,34	4,91	4,25	4,62	3,22	3,31	4,65	4,46
Остали производи од неметалних минерала	0,21	0,32	0,56	0,17	1,61	0,63	0,51	1,45	0,92	0,76	0,91	0,90
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	8,15	8,70	8,86	6,90	6,03	3,44	4,24	3,69	0,68	0,92	1,47	0,22
Машине и опрема на другом месту непоменути; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници	0,45	0,45	0,49	0,47	0,08	0,08	0,13	0,12	2,75	0,59	0,46	0,42
Транспортна опрема	0,64	0,62	0,76	0,42	0,15	0,07	0,11	0,15	0,00	0,01	0,22	0,47
Секундарне сировине; комунални отпаци и остали отпаци	0,19	0,37	0,05	0,04	0,25	0,30	2,78	0,57		0,18	0,35	0,25
Извор података: EUROSTAT												

Слика 2.3. Процентуална структура роба у укупном промету у државама у окружењу током 2012. године



У Табели 2.12 приказан је обим промета највише заступљених роба у државама региона ради упоређења са количинама истих роба које се превозе у Републици Србији (током 2010. године).

Табела 2.12. Обим промета по структури робе у 2010. години у Републици Србији и државама у окружењу (у хиљадама тона) и процентуално учешће наведених роба у укупном промету

Врста терета		Србија	Бугарска	Хрватска	Мађарска	Аустрија	Румунија	Словачка
Укупно у хиљадама тона (h.t)		6899	18372	6928	9952	11052	32088	10103
Производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова	%	22,07	28,86	26,47	31,86	16,15	18,53	0,83
	h.t	1523	5302	1834	3171	1785	5946	84
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	%	4,31	14,52	15,00	8,22	1,16	9,46	4,17
	h.t	297	2667	1039	818	128	3034	421
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	%	44,17	33,23	26,93	19,95	36,21	54,03	19,97
	h.t	3047	6105	1866	1985	4002	17336	2018
Прехрамбени производи; пића и дуван	%	0,01	0,93	1,13	2,09	4,33	0,12	0,02
	h.t	1	170	78	208	478	37	2
Дрво и производи од дрвета и плуте(осим намештаја); плетени производи од сламе и прућа; дрвењача; папир и производи од папира, штампани производи и снимљени медији	%	0,06	0,11	0,55	0,41	0,13	0,16	-
	h.t	4	21	38	41	14	52	:
Кокс и рафинисани нафтни производи	%	15,98	8,92	10,42	18,59	20,28	7,31	15,48
	h.t	1103	1639	722	1850	2241	2345	1564
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије	%	5,07	7,95	6,89	6,92	9,74	4,91	3,31
	h.t	350	1460	477	689	1077	1577	334
Остали производи од неметалних минерала	%	0,41	0,64	0,74	0,40	0,32	0,63	0,76
	h.t	28	118	51	40	35	203	77
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	%	7,14	4,99	7,52	7,82	8,70	3,44	0,92
	h.t	493	917	521	778	961	1104	93
Машине и опрема на другом месту непоменуте; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници	%	0,04	0,08	0,78	0,65	0,45	0,08	0,59
	h.t	2	14	54	65	50	27	60

Транспортна опрема	%	0,05	0,12	1,73	1,44	0,62	0,07	0,01
	h.t	3	22	120	143	69	22	1
Секундарне сировине; комунални отпаци и остали отпаци	%	0,20	0,11	1,47	1,23	0,37	0,30	0,18
	h.t	14	20	102	122	41	97	18

Посматрајући учешће највише заступљених роба у унутрашњем водном транспорту у земљама региона, може се закључити да се у будућности може очекивати повећање следећих категорија робе:

- производи пољопривреде лова и шумарства; риба и остали производи риболова;
- прехранбени производи; пића и дуван;
- рафинисани нафтни производи;
- машине и опрема на другом месту непоменуте; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници;
- транспортна опрема;
- секундарне сировине; комунални отпаци и остали отпаци.

2.2. Прогноза промета до 2025. године

Циљ прогнозе је планирање обима промета (унутрашњи превоз, увоз и извоз) на унутрашњим водним путевима до 2025. године.

Методологија

У оквиру израде Стратегије предложен је сценарио раста укупних превезених количина терета унутрашњим водним саобраћајем. Сценарио је базиран на основном макроекономском показатељу економске активности – процентуалном расту реалног бруто домаћег производа (БДП) Републике Србије (Табела 2.13).

Табела 2.13. Пораст реалног БДП у Републици Србији

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Пораст реалног БДП (%)	1,60	-1,8	2,498	-0,537	1,039	1,5	2,2	2,5	3

Извор: ММФ (Међународни монетарни фонд), октобар 2014. године

Прогноза промета у саобраћају на унутрашњим водним путевима урађена је на основу претпоставке да ће годишњи укупни промет пратити процентуалне промене реалног бруто домаћег производа (БДП) у Републици Србији. Кретање пораста реалног БДП преузето је из информација које даје Међународни монетарни фонд (ММФ).

У Табели 2.14 почетна вредност обима промета на унутрашњим водним путевима домаћим бродовима преузета је из Табеле 2.5. За 2013. годину рачунат је пораст реалног бруто домаћег производа од 2,498%, за 2014. годину пад од -0,537% и тако редом до 2019. године у складу са вредностима из Табеле 2.13. Од 2019. до 2025. године претпостављен је годишњи пораст реалног бруто домаћег производа од 3%.

Табела 2.14. Прогноза обима промета (унутрашњи превоз, увоз и извоз) на унутрашњим водним путевима (у хиљадама тона) оствареног домаћим бродовима

Година	Прогноза обима промета на унутрашњим водним путевима домаћим бродовима

2012	2454
2013	2515
2014	2502
2015	2528
2016	2566
2017	2622
2018	2688
2019	2768
2020	2851
2021	2937
2022	3025
2023	3116
2024	3209
2025	3306

Табела 2.15 приказује прогнозу обима промета на унутрашњим водним путевима (у хиљадама тона) оствареног домаћим и страним бродовима (унутрашњи превоз, увоз и извоз). Почетна вредност за 2011. годину добијена је сабирањем вредности из Табеле 2.5. (унутрашњи превоз, увоз и извоз остварени домаћим и страним бродовима). Почетна година пројекције јесте 2012. година, за коју је израчунато смањење обима промета за 1,8% у односу на 2011. годину. Остале вредности су израчунате као у Табели 2.14.

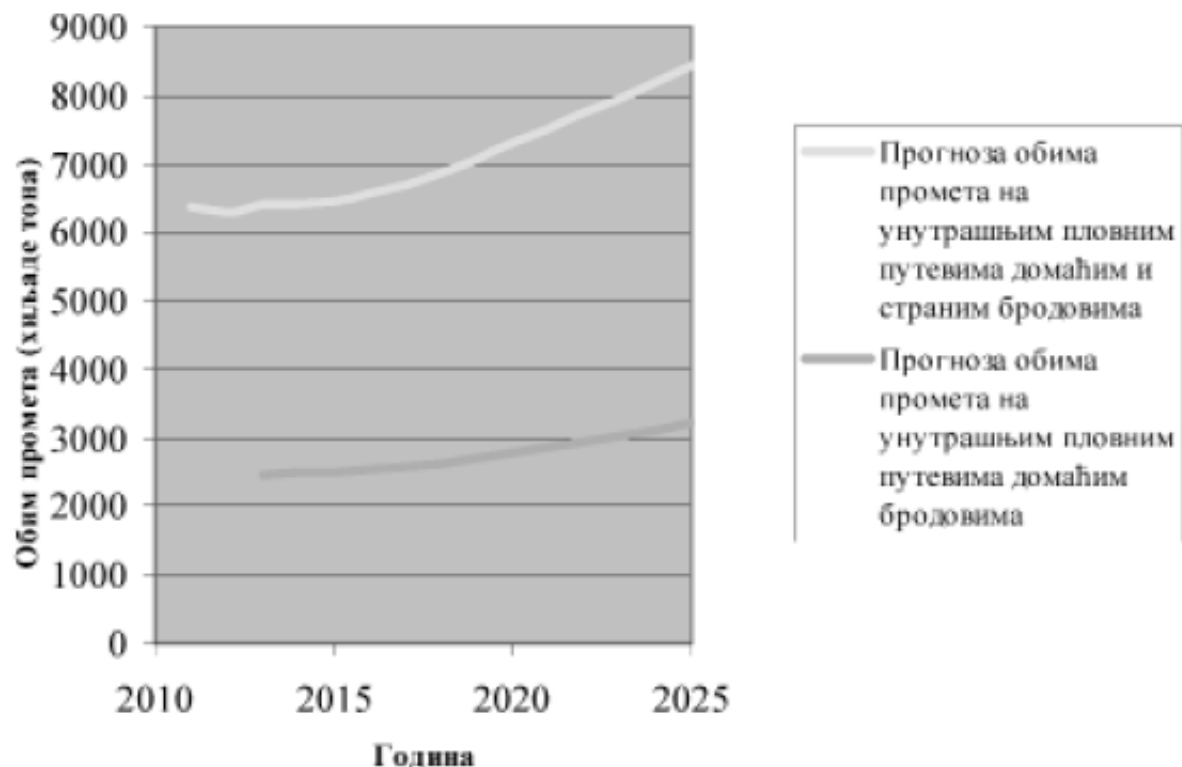
Табела 2.15. Прогноза обима промета на унутрашњим водним путевима (у хиљадама тона) оствареног домаћим и страним бродовима (унутрашњи превоз, увоз и извоз)

Година	Прогноза обима промета на унутрашњим водним путевима домаћим и страним бродовима
2011	6391
2012	6276
2013	6433
2014	6398
2015	6465
2016	6562

2017	6706
2018	6874
2019	7080
2020	7292
2021	7511
2022	7736
2023	7968
2024	8207
2025	8454

Слика 2.4. Прогноза обима промета на унутрашњим водним путевима

Прогноза обима промета



Резултати предложеног сценарија раста обима промета на унутрашњим водним путевима оствареног само домаћим и заједно домаћим и страним бродовима (унутрашњи превоз, увоз и извоз) претпостављеног у оквиру овог истраживања приказани су у Табели 2.16.

Табела 2.16. Пораст обима промета на унутрашњим водним путевима

2012–2020.	2012–2025.
10,7%	34,7%

Претпостављени сценарио у оквиру овог истраживања, у складу је са постојећим резултатима студија које су рађене у претходном периоду.

- PLATINA Прогноза европског унутрашњег водног транспорта (2011);
- Генерални мастер план саобраћаја у Србији (ГТМП) (2006);
- Генерални план и Студија изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији (2006);
- Пројекат: „Припрема документације за хидротехничке и багерске радове на критичним секторима на реци Дунав“ (2012).

На основу наведених студија очекује се годишњи раст терета у унутрашњем водном саобраћају у Републици Србији:

- 1,75% PLATINA, базна година пројекције терета је 2007. година;

- 5,83% ГТПП, базна година пројекције терета је 2006. година;

- 7,90% Студија УВТ, базна година пројекције терета је 2002. година;

- 4,0% (средњи сценарио раста) „Припрема документације за хидротехничке и багерске радове на критичним секторима на реци Дунав“, базна година је 2010. година.

У Табели 2.17. укупан прогнозиран обим промета на унутрашњим водним путевима који би могао да буде остварен домаћим и страним бродовима (из Табеле 2.15.) током 2025. године подељен је по структури роба. Учешће врста роба у укупном обиму промета у односу на податке из 2010. године незнатно је промењено и подложно је променама (основ је Табела 2.12).

Табела 2.17. Прогноза обима промета на унутрашњим водним путевима по врсти робе (унутрашњи превоз, увоз и извоз домаћим и страним бродовима) у 2025. години (у хиљадама тона)

Ред. Бр.	Врста робе	Учешће (%)	Прогноза обима промета
1	Производи пољопривреде, лова и шумарства, рибе и остали производи:	25	2114
	Од тога: Житарице:	96	2029
	Остали производи:	4	85
2	Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас:	4	338
	Од тога: Угаљ и лигнит:	93	314
	Сирова нафта:	6,8	23
	Природни гас:	0,2	1
3	Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума:	42	3551
4	Кокс и рафинисани нафтни производи:	14	1184
	Од тога: Кокс:	24	284
	Производи нафте:	76	900
5	Хемикалије и хемијски производи (азотни производи и ђубрива)	6	507
6	Базни метали; производи од метала	6	507
7	Остало:	3	254
8	Укупно:	100	8454
9.	Укупно расутих терета:	89	7524

Извор: РЗС; Саобраћај и телекомуникације (2009, 2010), Билтен 534, 549. Прилог 2, Табела 2.15

Предузимањем одговарајућих мера за реализацију циљева, у будућности се може очекивати повећање промета на унутрашњим водним путевима следећих категорија робе:

– производи пољопривреде, лова и шумарства, риба и остали производи риболова – У Стратегији пољопривреде и руралног развоја Републике Србије стоји да значајнијих промена у структури трговине пољопривредним и прехранбеним производима током последње деценије нема. Традиционално најважнији извозни производи су житарице, воће и језгасто воће, шећер, масноће и уља и напици, који заједно чине око 60% укупне вредности извоза пољопривредно-прехранбеног сектора. На основу експертске оцене представника Удружења за унапређење производње и извоза житарица и уљарица „Жита Србије“ може се очекивати 10 милиона тона житарица у извозу (под условом да се повећа принос обрадивог земљишта при постојећем коришћењу земљишта). Из економских разлога оправдано је да веће количине од прогнозираних буду присутне у унутрашњем водном саобраћају (од 3 до 4 милиона тона годишње);

– угаљ, камен, песак, шљунак и остали производи – ЈП Електропривреда Србије планира да изгради теретно механизованог пристаништа за сопствене потребе „Костолац“ одакле би се отпремало 50000 тона годишње угља, односно у које би се допремао кречњак (170000 тона/годишње) за потребе ТЕ Костолац Б;

– производи од метала – „Железара Смедерево“ позната је по производњи челика, топло и хладно ваљаних производа и белог лима. Годинама је највећи извозник из Републике Србије. Успешно решавање питања приватизације Железаре Смедерево отвара могућност поновног раста процента ове врсте робе из Републике Србије;

– нафта, нафтни деривати;

– транспортна опрема;

– секундарне сировине; комунални отпац и остали отпац;

– прехранбени производи; пића и дуван;

– машине и опрема, канцеларијске машине и информатичка опрема, електричне машине и електрични апарати, радио, ТВ и комуникациона опрема, медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часовници.

ПРИЛОГ 3.

РАСПОЛОЖИВА ФЛОТА ПРЕМА БРОЈУ ПЛОВИЛА И ТОНАМА НОСИВОСТИ, ГОДИНЕ СТАРОСТИ ФЛОТЕ И ГЛАВНИХ ПОГОНСКИХ МОТОРА, КАО И ПРОГНОЗА РЕГИСТРОВАНЕ НОСИВОСТИ ТЕРЕТНИХ ПЛОВИЛА ЗА ПЕРИОД 2015–2025. ГОДИНА

3.1. Расположена флота према броју пловила и тонама носивости

У последње три године укупан број пловила за превоз терета се повећао са 449 на 518 (Дунавска комисија: <http://www.danubecommission.org>). Углавном се увозе бродови из Савезне Републике Немачке и Краљевине Холандије који се налазе више година у експлоатацији. У Табели 3.1 налази се укупан број и укупна носивост теретних бродова за године 2010, 2011. и 2012. годину. Подаци у Табели 3.1. се односе на све бродове који су прегледани од стране Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу без обзира да ли имају или немају важеће сведочанство о способности за пловидбу.

Табела 3.1. Укупан број теретних пловила у Републици Србији у зависности од њихове носивости

Носивост (t)	Број теретних пловила			Укупна носивост теретних пловила		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012

<400	29	35	36	7363	8228	8614
400-649	49	63	67	25276	33380	36004
650-999	117	126	125	95106	102252	101293
1000-1499	117	123	123	143017	148659	148734
1500-1999	137	139	141	226192	229910	233766
2000-2999	3	3	3	7897	7897	7897
> 3000	0	0	0	0	0	0
Укупно	452	489	495	504851	530326	536308

Извор: Дунавска комисија и Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, бродарске компаније

Укупан број пловила се константно повећавао за протекле три године (9,5%), док се за последње две благо повећао (1,2%). Повећање броја теретних пловила прати повећање укупне носивости пловила. Увидом у податке које су доставили Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу и бродарске компаније, закључује се да стара пловила остају у експлоатацији и да се таква пловила додатно набављају, односно не постоји замена новим пловилима. Разлика у повећању броја пловила и укупне носивости између последње две анализиране године превасходно је изражена у самоходним танк моторним теретњацима.

Међутим, укупан број регистрованих пловила не одговара стварној пловидби која се одвија на унутрашњим пловним путевима Републике Србије. Због тога ће се у даљем тексту разматрати пловила која су поседовала важеће сведочанство о способности за пловидбу током 2011, 2012. и 2013. године.

У последње три године број теретних пловила која су имала сведочанство о способности за пловидбу се повећао. На тај начин је јасно назначено да је пословање бродарстава повећано или да се очекује повећање пословања у будућем периоду. Такође, повећањем укупне носивости ових пловила, повећала се и количина превезеног терета. У Табелама 3.2. и 3.3. дат је преглед регистрованих теретних пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу према броју и носивости. Преглед укључује самоходне моторне теретњаке, потиснице и тегљенице.

Табела 3.2. Преглед теретних пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу (број и укупна носивост) 2011–2013. године

ТЕРЕТНА ПЛОВИЛА	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	Број теретних пловила			Укупна носивост (t)		
Самоходни моторни теретњаци	41	30	35	36820,33	24392,56	29529,76
Самоходни моторни танк теретњаци	13	20	21	16993,28	27152,74	27580,15
Потиснице	62	66	83	91963,29	99758,23	126273,2
Танк потиснице	22	21	20	31151,55	31190,58	29924,12
Тегљенице	7	9	6	4320,58	4950,63	2185,16
Танк тегљенице	11	9	7	12129,31	9895,56	7672,01
УКУПНО	156	155	172	193378,3	197340,3	223164,5

Извор: Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу

На основу података за последње три године може се закључити да укупан број теретних пловила и њихова укупна носивост расте, док укупан број и укупна носивост према типу пловила код неких типова расте, док код других опада или стагнира. Приметно је да број тегљеница опада са повећањем година експлоатације.

Табела 3.3. Преглед регистрованих теретних пловила (средња носивост) 2011–2013. године

ТЕРЕТНА ПЛОВИЛА	2011	2012	2013
	средња носивост (t)		
Самоходни моторни теретњаци	898,6	813,09	843,71
Самоходни моторни танк теретњаци	1307,18	1357,64	1313,34
Потиснице	1483,28	1511,49	1521,36
Танк потиснице	1415,98	1485,27	1496,21
Тегљенице	617,23	550,07	364,19
Танк тегљенице	1102,66	1099,51	1096,00

Извор: Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу

Три последње године (2011, 2012. и 2013.) представљају веома значајне године са аспекта повећања процента коришћења услуга водног саобраћаја у Републици Србији као економски исплативијег вида транспорта (иако је светска економска криза утицала на заустављање укупног привредног развоја земље и онемогућила остварење циљева утврђених Националном стратегијом привредног развоја 2006–2012), тако да оне могу да одреде даљи смер кретања бројности пловила. Из Табеле 2.2 број самоходних моторних теретњака опада од 2011. до 2013. године (26,8%). Такође, бележи се и пораст од 2012. до 2013. године (16,7%). Број самоходних моторних танк теретњака расте (61,6%), број потисница такође расте (33,9%), док број танк потисница незнатно опада (1%). Број тегљеница и танк тегљеница опада (14% и 36,3%, респективно). Свеукупно гледано, број моторних теретњака се повећава (3,7%), као и број потисница (22,6%) док број тегљеница опада (27,8%) од 2011. до 2013. године.

Када је реч о укупној носивости теретних пловила, она прати тренд који се јавља код броја теретних пловила. То значи да када се смањује број пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу, преостала пловила са сведочанством су она која су је претходне године имала, а не нека нова купљена пловила која су то сведочанство добила. Такође, то значи да бродарства улазе у поступак добијања сведочанства о способности за пловидбу на основу будуће потражње за превозом. Тако се дешава да у једној години има више пловила, у наредној има мање пловила, док се у последњој години опет повећава број пловила са дозволом.

Из свега овога се може извести закључак да бродарства нису довољно упослена и да се расположива носивост теретних пловила не користи у довољној мери у постојећим робним токовима (нпр. увоз, извоз и транзит кроз нашу земљу).

3.2. Године старости флоте и главних погонских мотора

Просечна старост пловила која се користе за превоз терета (укључујући и потискиваче и тегљаче) на унутрашњим пловним путевима Републике Србије дата је у Табелама 3.4, 3.5 и 3.6.

Табела 3.4. Укупан број, укупна снага и укупна носивост пловила према годинама градње током 2010. године

--	--

Године градње	Типови теретних пловила					
	Тегљачи и потискивачи		Самоходни моторни теретњаци		Тегљенице и потиснице	
	Број	Снага погонских мотора (kW)	Број	Носивост (t)	Број	Носивост (t)
< 1940	8	994	0	0	12	7541
1940-1959	20	3510	2	288	42	30869
1960-1969	48	14339	13	12092	167	167253
1970-1979	34	13290	31	26760	98	134205
1980-1989	11	35157	20	26122	57	85229
1990-1999	1	247	1	663	5	7239
≥ 2000	0	0	0	0	0	0
Укупно	122	67537	67	65925	381	438926

Извор: Дунавска комисија и Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, бродарске компаније

Табела 3.5. Укупан број, укупна снага и укупна носивост пловила према годинама градње током 2011. године

Године градње	Типови теретних пловила					
	Тегљачи и потискивачи		Самоходни моторни теретњаци		Тегљенице и потиснице	
	Број	Снага погонских мотора (kW)	Број	Носивост (t)	Број	Носивост (t)
< 1940	9	1936	2	1608	12	7541
1940-1959	24	7458	14	8737	39	27706
1960-1969	61	33960	22	19004	168	167852
1970-1979	40	25476	42	37488	100	135167
1980-1989	17	9145	21	21247	62	93148
1990-1999	7	1945	1	1806	6	9021
≥ 2000	1	236	0	0	0	0
Укупно	159	80156	102	89891	387	440435

Извор: Дунавска комисија и Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, бродарске компаније

Табела 3.6. Укупан број, укупна снага и укупна носивост пловила према годинама градње током 2012. године

Године градње	Типови теретних пловила					
	Тегљачи и потискивачи		Самоходни моторни теретњаци		Тегљенице и потиснице	
	Број	Снага погонских мотора (kW)	Број	Носивост (t)	Број	Носивост (t)
< 1940	9	1936	2	1608	12	7541
1940-1959	24	7458	15	9887	37	25642
1960-1969	61	33960	22	19004	166	165479
1970-1979	40	25476	43	39370	100	136009
1980-1989	17	9145	27	24703	63	94464
1990-1999	7	1945	1	1806	7	10795
≥ 2000	1	236	0	0	0	0
Укупно	159	80156	110	96378	385	439930

Извор: Дунавска комисија и Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, бродарске компаније

На основу података из Табела 3.4, 3.5 и 3.6 број теретних пловила која су уписана у Уписник бродова (укључујући потискиваче и тегљаче) се повећава. Број тегљача и потискивача расте, док вредности средњих снага њихових главних погонских мотора опадају. У Табели 3.7 анализирани су подаци приказани у Табелама 3.4, 3.5 и 3.6. Овде су дата кретања осредњених носивости према броју теретних пловила за различите интервале година градње од 2010. до 2012. године. Са порастом броја регистрованих пловила, повећала се и укупна носивост пловила док је средња носивост пловила у паду.

Табела 3.7. Средње вредности носивости теретних пловила од 2010. до 2012. године

Године градње	2010			2011			2012		
	Самоходни моторни теретњаци	Тегљенице и потиснице	Укупно	Самоходни моторни теретњаци	Тегљенице и потиснице	Укупно	Самоходни моторни теретњаци	Тегљенице и потиснице	Укупно
< 1940	-	628,4	628,4	804	628,4	653,5	804	628,4	653,5
1940-1959	144	734,9	708,1	624	710,4	687,0	659,1	693	683,2
1960-1969	930,15	1001,5	996,3	863,8	999,1	983,4	863,8	996,8	981,2
1970-1979	863,2	1369,4	1247,7	892,5	1351,6	1215,8	915,5	1360	1226,4
1980-									

1989	1306,1	1495,2	1446,1	1011,7	1502,3	1378,2	914,9	1499,4	1324
1990-1999	663	1447,8	1317	1806	1503,5	1546,7	1806	1542,1	1575,1
≥ 2000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Укупно	983,9	1152	1126,9	881,2	1138	1084,5	876,1	1142,6	1083,4

Просечна носивост теретних пловила по годинама градње опада у свим интервалима година градње, осим у интервалу од 1990–1999. године. Такође, овај податак се у потпуности слаже са смањењем средње снаге потискивача и тегљача (видети табеле 3.4, 3.5 и 3.6). Ово значи да су бродарске компаније куповале теретна пловила мање носивости и пловила мањих снага главних погонских мотора. У Табели 3.8 дата је просечна старост теретних пловила са важећим дозволама за пловидбу у периоду од 2011. до 2013. године.

Табела 3.8. Просечна старост теретних пловила са важећим дозволама од 2011. до 2013. године

ТЕРЕТНА ПЛОВИЛА	2011	2012	2013
	Просечна старост (године)		
Самоходни моторни теретњаци	38	39	42
Самоходни моторни танк теретњаци	50	50	52
Потиснице	33	33	35
Танк потиснице	41	43	43
Тегљенице	40	45	38
Танк тегљенице	49	51	52

Извор: Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу

Просечна старост теретних пловила се повећава у периоду 2011–2013. године. Ово указује на чињеницу да су се за превоз робе током 2013. године користила углавном иста теретна пловила која су се користила и током 2011. и 2012. године. Из Табеле 3.8 се закључује да су пловила за превоз расуте робе у просеку млађа од пловила за превоз течних терета. Старосна структура теретних пловила у односу на тип пловила је доста хетерогена. У најмлађа пловила спадају потиснице, док у најстарија пловила спадају танк тегљенице и самоходни моторни танк теретњаци.

На основу Табеле 3.8 формирана је Табела 3.9 где су приказани укупни бројеви теретних пловила и проценат њиховог учешћа по различитим интервалима година старости.

Табела 3.9. Процентуално учешће теретних пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу по интервалима година старости

Бр. интервала	Интервали (године старости)	Број теретних пловила (2011)	Број теретних пловила (2012)	Број теретних пловила (2013)	Процентуално учешће		
					2011	2012	2013

1	2	3	4	5	6	7	8
1	<34	62	66	0	39,74	42,58	0
2	34-39	41	0	89	26,28	0	51,74
3	40-44	29	51	54	18,59	32,9	31,4
4	45-49	0	9	1	0	5,8	0,58
5	≥49	24	29	28	15,39	18,72	16,28
	Σ	156	155	172	100	100	100

Извор: Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу

На основу Табеле 3.9 може се закључити да је просечна старост теретних пловила у Републици Србији већа од 35 година, као и да се старост пловила повећавала протекле три године. На основу података из претходне две табеле потискивани састави су доминантно заступљени у бродским токовима на унутрашњим пловним путевима Републике Србије. Број пловила, као и средње носивости пловила који учествују у тегљеним саставима опада. Самоходни моторни теретњаци нису још увек заступљени у довољној мери.

3.3. Превоз на унутрашњим пловним путевима

Да би се лакше сагледао превоз на унутрашњим пловним путевима у Републици Србији у Табели 3.10 су приказани подаци о количини превезене робе у тонама, оствареним тона-километрима и броју запослених у области унутрашњег водног саобраћаја у периоду од 1990. до 2012. године.

Подаци се односе на превезену робу домаћим бродовима (евидентираним у Регистру бродова Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу).

Табела 3.10. Превоз у саобраћају унутрашњим пловним путевима домаћим бродовима од 1990. до 2012. године

Година	Превезена роба (1000 t)						Тона-километри (tkm, милиони)	Запослени, крај године
	Укупно	Унутрашњи превоз	Извоз	Увоз	Транзит	Међу страним пристанштима		
1990	5442	3975	213	1158	67	29	1594	-
1996	4951	3811	223	910	2,7	4,1	1322	4984
1997	6483	4906	187	1380	2	9	1825	4682
1998	5442	3975	213	1158	67	29	1594	4745
1999	3182	2508	116	507	42	9	778	4308
2000	3729	2970	178	508	49	<24	980	3641
2001	3609	2768	178	550	42	71	983	3465
2002	3796	2880	326	496	67	27	1082	3156
2003	2664	1952	150	398	108	56	834	2806

2004	3295	2412	152	612	84	35	1115	2327
2005	6360	5158	323	687	154	38	1622	1754
2006	5840	4541	357	<626	294	22	1640	1898
2007	5379	4277	214	628	259	1,0	1584	1677
2008	5355	4366	227	702	59	1,0	1369	1685
2009	1931	1147	390	344	39	11	865	1699
2010	1952	1213	357	382	-	-	875	1363
2011	2146	1573	180	382	12	-	726	1244
2012	2454	1900	301	218	35	-	591	1052

Извор: Републички завод за статистику

На основу података из табеле 3.10 направљен је график на слици 3.1. График даје упоредни приказ количине превезене робе у тонама, оствареним тона-километрима и броју запослених у области водног саобраћаја у периоду од 1990. до 2012. године.

Слика 3.1. Упоредни приказ количине превезене робе, остварених тона-километара и броја запослених у периоду од 1990. до 2012. године на унутрашњим пловним путевима Републике Србије



Укупна количина превезене робе и остварени тона-километри немају константан пад од 1990. до 2012. године. Поред тога што се у појединим годинама бележи раст, дугорочно се уочава тенденција смањивања. Док укупно количина превезене робе изражена у тонама достиже минимум у 2009. години, показатељ транспортног рада (tkm) достиже минимум у 2012. години. Број запослених у области унутрашњег водног саобраћаја константно опада од 1990. до 2012. године.

У оквиру водних путева у Републици Србији издваја се Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав (ХС ДТД) са 522 km пловних канала. Он се налази на територији Аутономне Покрајине Војводине, а његовим пловним каналима је повезано 80 насеља која генеришу понуду и потражњу за теретом. Канали ХС ДТД су пловни за пловила чије су носивости 800–900 t и то на 403 km пловних путева (укључујући и Бегеј). У Табели 3.11 дати су пловни путеви Републике Србије, њихове дужине и максималне носивости бродова по свакој деоници.

Табела 3.11. Дужине водних путева у Републици Србији

	Дужина водних путева (km)					
	150	400	650	900	1500	>3000
Носивост (t)	150	400	650	900	1500	>3000
Пловни пут						
Дунав	588	588	588	588	588	588
Сава	211	211	211	211	211	-
Тиса	164	164	164	164	164	-

Тамиш	41	3	3	3	3	-
Бегеј	35	35	35	35	9	-
Пловни Бегеј	32	32	-	-	-	-
Пловидбени канали ХС ДТД	522	505	449	368	13	-
Бечеј-Богојево	90	90	90	90	-	-
Нови Сад-Савино Село	39	39	39	39	4	-
Врбас-Бездан	81	81	81	-	-	-
Оџаци-Сомбор	28	28	28	28	-	-
Бачки Петровац-Каравуково	52	52	-	-	-	-
Прогревица-Бездан	32	32	32	32	-	-
Руски Крстур-Мали Стапар	17	-	-	-	-	-
Косанчић-Руски Крстур	4	4	-	-	-	-
Банатска Паланка - Нови Бечеј	147	147	147	147	9	-
Кикиндски канал	32	32	32	32	-	-

Извор: Јавно водопривредно предузеће Воде Војводине Нови Сад

3.4. Прогноза регистроване носивости теретних пловила и укупне снаге погонских пловила за период 2012–2025. године

Прогноза регистроване носивости теретних пловила за период 2012–2025. година

Структура пловила са важећим сведочанством о способности за пловидбу из 2012. године узета је као референтни показатељ. Да би се што јасније сагледала ситуација превоза расутих и течних терета и пловила која превозе овакве терете, дата је Табела 3.12. У овој табели је представљен обим промета на унутрашњим водним путевима по врсти робе (унутрашњи превоз, увоз и извоз) оствареног домаћим бродовима у 2012. години (у хиљадама тона). Процентуално учешће појединих група терета у Табели 3.12 приказано је на основу извршене анализе структуре и обима промета.

Табела 3.12. Обим промета на унутрашњим водним путевима по врсти робе за 2012. годину (у хиљадама тона)

Ред. број	Врста робе	% учешћа	Обим промета
1	2	3	4
1	Производи пољопривреде, лова и шумарства, рибе и остали производи	22	539,9
	Од тога: Житарице	96	518,3
	Остали производи	4	21,6

2	Угаљ и лигнит; сирова нафра и природни гас:	4	98,2
	Од тога: Угаљ и лигнит	93	91,3
	Сирова нафта	6,8	6,7
	Природни гас	0,2	0,2
3	Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	45	1104,3
4	Кокс и рафинисани нафтни производи:	14	343,6
	Од тога: Кокс:	24	82,5
	Производи нафте:	76	261,1
5	Хемикалије и хемијски производи (азотни производи и ђубрива)	6	147,2
6	Базни метали ; производи од метала	6	147,2
7	Остало:	3	73,6
8	Укупно:	100	2454
9	Укупно расутих терета:	89	2186
10	Укупно течних терета и гаса:	11	268

Извор: РЗС; Саобраћај и телекомуникације (2009, 2010 и 2012) Билтен 534, 549. Прилог 2, Табела 2.14

Коначна прогноза броја теретних пловила и њихова укупна регистрована носивост дата је према врстама терета (расути и течни) који се превозе на унутрашњим пловним путевима Републике Србије.

Табела 3.13 сачињена је на основу података о носивости теретних пловила према врстама терета у којој су сумирани подаци о регистрованој носивости теретних пловила (тегљенице, потиснице и самоходни моторни теретњаци) према врстама терета (расути и течни).

Табела 3.13. Регистрована носивост пловила према групама терета (расути и течни) за период 2011–2013. године

ТЕРЕТНА ПЛОВИЛА	2011	2012	2013
		Укупна носивост (t)	
Укупно за расуте терете	133104	129101,4	157988
Укупно за течне терете	60274,1	68238,88	65176,3
УКУПНО	193378	197340,3	223164

У табели 3.14 прогнозиран је укупан обим промета по структури терета за 2025. годину. Прогнозиране количине терета су вршене на основу процентуалног учешћа различитих врста терета у укупном обиму промета за 2012. годину (Табела 3.12).

Табела 3.14. Прогноза обима промета на унутрашњим водним путевима по врсти робе (унутрашњи превоз, увоз и извоз) оствареног домаћим бродовима у 2025. години (у хиљадама тона)

Ред. Бр.	Врста робе	% учешћа	Прогноза обима промета
1	2	3	4
1	Производи пољопривреде, лова и шумарства, рибе и остали производи:	25	827
	Од тога: Житарице:	96	793
	Остали производи:	4	33
2	Угаљ и лигнит;сирова нафра и природни гас:	4	132
	Од тога: Угаљ и лигнит:	93	123
	Сирова нафта:	6,8	9
	Природни гас:	0,2	0
3	Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет;руде уранијума и торијума:	42	1389
4	Кокс и рафинисани нафтни производи:	14	463
	Од тога: Кокс:	24	111
	Производи нафте:	76	352
5	Хемикалије и хемијски производи (азотни производи и ђубрива)	6	198
6	Базни метали ; производи од метала	6	198
7	Остало:	3	99
8	Укупно:	100	3306
9.	Укупно расутих терета:	89%	2942
10.	Укупно течних терета и гаса:	11%	364

Извор: РЗС; Саобраћај и телекомуникације (2009, 2010), Билтен 534, 549. Прилог 2, Табела 2.14

Уколико се прогнозирани обим промета представљен у Прилогу 2 (Табела 2.14) за периоде 2012–2020. године и 2012–2025. године примени на број теретних пловила за исте периоде добиће се Табела 3.15. У овој табели су приказани подаци и предвиђање укупне регистроване носивости и просечне старости флоте, како за расуте, тако и за течне терете. Предвиђања се односе на 2020. и 2025. годину.

Табела 3.15. Прогноза укупне регистроване носивости и просечне старости флоте за 2020. и 2025. годину

Теретна пловила	Године	2012	2020	2025

За расуте терете	Обим промета (у хиљадама тона)	2186	2466	2945
	Укупна регистрована носивост флоте (t)	129101	145043	173234
	Просечна старост флоте (године)	35,7	43,7	48,7
За течне терете	Обим промета (у хиљадама тона)	268	302	361
	Укупна регистрована носивост флоте (t)	68239	75566	90254
	Просечна старост флоте (године)	47,2	55,2	60,2
УКУПНО	Укупна регистрована носивост флоте (t)	197340	220610	263488

На основу приказане Табеле 3.15 може се закључити следеће:

Теретна пловила за превоз расутих терета:

- просечна старост износи 43,7 година (2020. година) и 48,7 година (2025. година);
- очекивани проценат повећања укупне регистроване носивости у периоду 2012–2020. је 12,3%, а у периоду 2012–2025. је 34,2% (Табела 3.16).

Теретна пловила за превоз течних терета:

- просечна старост износи 55,2 године (2020. година) и 60,2 године (2025. година);
- очекивани проценат повећања укупне регистроване носивости у периоду 2012–2020. је 10,7%, а у периоду 2012–2025. је 32,3% (Табела 3.16).

Табела 3.16. Процент повећања укупне регистроване носивости флоте за периоде 2012–2020. и 2012–2025. године

Теретна пловила	2012–2020.	2012–2025.
За расуте терете	12,3%	34,2%
За течне терете	10,7%	32,3%
УКУПНО	11,8%	33,5%

С обзиром на укупан број теретних пловила евидентираних у Регистру бродова Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу за 2012. годину може се закључити да очекивано повећање укупне регистроване носивости неће битно утицати на ангажовање додатних пловила. Са друге стране, због очекиваног повећања старости теретних пловила (Табела 3.16) неопходно је приступити процесу обнављања и реконструкције (у складу са важећим стандардима и прописима) постојећих пловила. Ово се посебно односи на пловила за превоз течних терета.

Прогноза укупне снаге погонских пловила за период 2012–2025. године

Структура пловила са важећом дозволом за пловидбу из 2012. године узета је као референтни показатељ. Укупна снага погонских мотора, коришћена у прогнозама (Табела 3.17), састоји се из укупне снаге потискивача, тегљача и самоходних моторних теретњака. Основни подаци за формирање Табела 3.17 преузети су из Прегледа регистрованих објеката унутрашње пловидбе према намени (извор података Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу) на дан 1. јануар 2013. године.

У наредној Табели 3.17 приказана је прогноза укупне снаге погонских пловила за период 2012–2025. године.

Табела 3.17. Процент повећања укупне снаге погонских мотора за период 2012–2020–2025. године

Године	укупан промет (у хиљадама тона)	укупна снага погонских мотора (kW)	Процент повећања укупне снаге у односу на 2012. годину (%)
2012	2454	44523	-
2020	2768	50220	12,8
2025	3306	59981	34,7

Узимајући у обзир да је укупна снага погонских мотора пловила евидентираних у Регистру бродова Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу за 2012. годину већа од очекиване потребне укупне снаге погонских мотора, предвиђа се потреба обнављања и реконструкције (у складу са важећим стандардима и прописима) постојећих пловила. Ово је нарочито значајно ако се има у виду да је у 2012. години просечна старост потискивача и тегљача била 37,2 године и самоходних моторних теретњака 43,2 године.

ПРИЛОГ 4.

АНАЛИЗА ПРОМЕТА У ЛУКАМА И ПРИСТАНИШТИМА, ПРОГНОЗА ПУТНИЧКОГ ТУРИСТИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ПЕРИОДУ 2015–2025. ГОДИНА

4.1. Промет у лукама и пристаништима Републике Србије и путничка пристаништа и терминали са прогнозом развоја

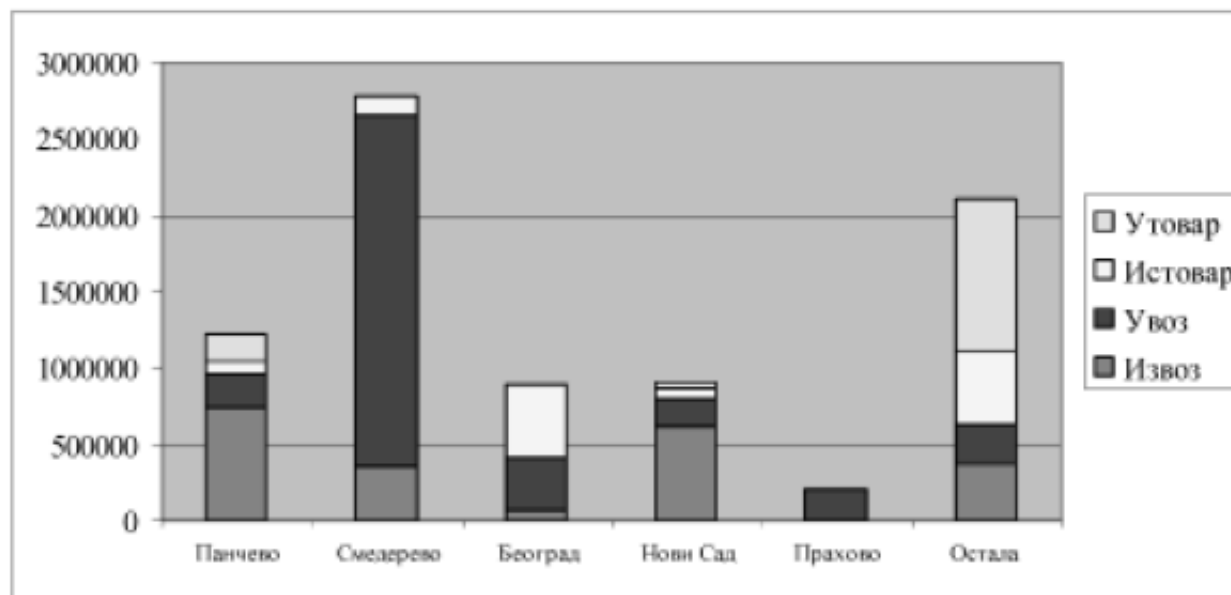
У оквиру израде Стратегије, анализирани су луке у Републици Србији и њихов промет остварен 2010. године. Под прометом кроз луке и пристаништа се подразумева збир унутрашњег промета (утовар, истовар) и међународног промета (увоз, извоз).

У Табели 4.1. дат је промет робе кроз пристаништа и луке у наведеним градовима у Републици Србији остварен 2010. године. Графички приказ дат је на графикону 4.1.

Табела 4.1. Промет робе кроз пристаништа у наведеним градовима у Републици Србији у 2010. години по врсти саобраћаја (у тонама)

	Луке и пристаништа у наведеним градовима						
	Укупно	Панчево	Смедерево	Београд	Нови Сад	Прахово	Остала
	1=(2+3+4+5+6+7)	2	3	4	5	6	7
Укупан промет	8112311	1224066	2782654	896692	903226	200713	2104960
Међународни промет	5686394	969323	2656023	418764	803635	200713	637936
Извоз	2160163	743394	352041	72927	619837	-	371964
Увоз	3526231	225929	2303982	345837	183798	200713	265972
Унутрашњи промет	2425917	254743	126631	477928	99591	-	1467024
Истовар	1212960	75406	126631	472216	63236	-	475472
Утовар	1212957	179337	-	5712	36355	-	991554

Графикон 4.1. Приказ промета робе у појединим лукама у наведеним градовима у Републици Србији по врсти саобраћаја



Процентуална заступљеност појединих лука у наведеним градовима у извозу дата је у Табели 4.2.

Табела 4.2. Учешће извоза по лукама у наведеним градовима у Републици Србији током 2010. године (у тонама и процентима) у укупном извозу

Луке и пристаништа у наведеним градовима	Количина терета (t)	%
Панчево	743394	34.41
Смедерево	352041	16.30
Београд	72927	3.38
Нови Сад	619837	28.69
Прахово	-	-
Остало	371964	17.22
Укупно	2160163	

Извор података: Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији, 2010. година, Билтен 549

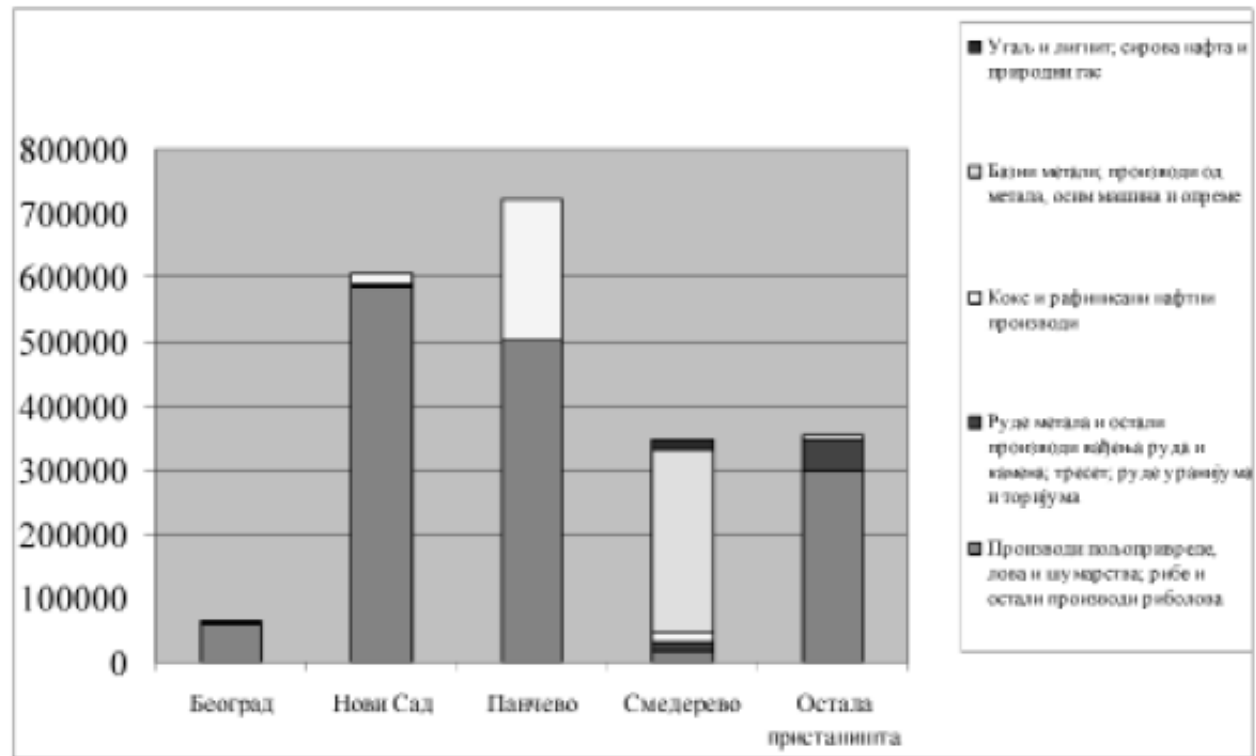
На основу Табеле 4.2. може се закључити да су извозно највише оријентисана пристаништа у Панчеву и Новом Саду (34.14%, 28.69%). Табела 4.3 даје приказ процентуалног учешћа карактеристичних врста роба у укупном извозу. Категорија „Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова“ доминирају у извозу са 67.70%. Највеће количине ове врсте робе се јављају у лукама и пристаништима на територији Панчева и

новог Сада (501278 t, 585922 t). категорија „кокс и рафинисани нафтни производи“ заступљена је са 11.61% у укупном извозу а највеће количине се извозе преко лука и пристаништа са територије Панчева (221041 t). „Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме“ заступљени су са 13.67% у укупном извозу. Највеће количине ове робе се извозе преко луке и пристаништа са територије Смедерева (286156 t).

Табела 4.3. Робе које су извезене у 2010. години из појединих лука и пристаништа у наведеним градовима

Врста робе	Процентуално учешће у укупном извозу	Количина робе (у тонама) по лукама и пристаништима у наведеним градовима					
		Укупно	Београд	Нови Сад	Панчево	Смедерево	Остала пристаништа
Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова	67.70	1462399	58946	585922	501278	17454	298799
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	0.70	837	15022	-	-	-	14185
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	3.22	69529	3396	3820	0	14878	47435
Кокс и рафинисани нафтни производи	11.61	250836	-	15197	221041	13573	1025
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	13.67	295358	1479	-	0	286156	7723

Графикон 4.2. Извоз по врсти роба из лука и пристаништа у наведеним градовима у 2010. години



Табела 4.4. даје приказ процентуалне заступљености појединих лука и пристаништа са територије наведених градова, у оствареном увозу током 2010. године.

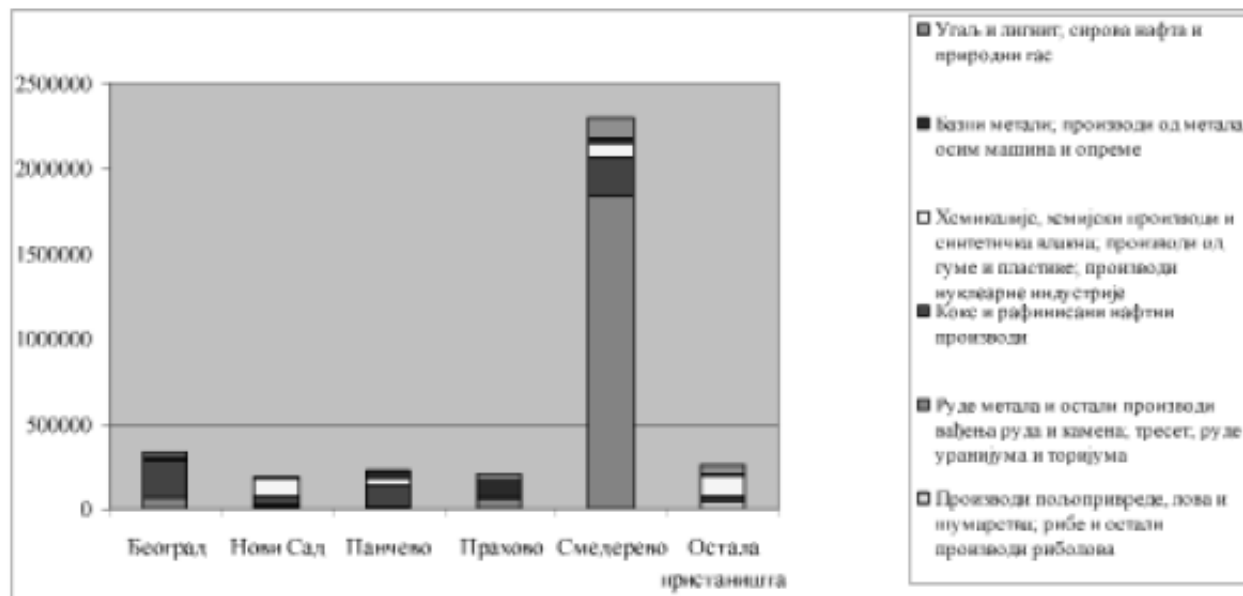
Табела 4.4. Учешће увоза по лукама и пристаништима у наведеним градовима у Републици Србији током 2010. године (у тонама) у укупном увозу

Лука/пристаниште у наведеним градовима	Количина терета (t)	Заступљеност (%)
Панчево	225929	6.41
Смедерево	2303982	65.34
Београд	345837	9.81
Нови Сад	183798	5.21
Прахово	200713	5.69
Остало	265972	7.54
Укупно	3526231	

Извор података: Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији, 2010. година, Билтен 549

Највеће количине терета у увозу забележене су у пристаништима и луци у Смедереву (65.34%). Табела 4.5 даје приказ процентуалног учешћа карактеристичних врста роба у укупном увозу. Категорија „Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума“ највише је заступљена у укупном увозу (56.28%) који се остварује у највећој мери преко пристаништа и луке на територији града Смедерева (1838062 t). Категорија „Кокс и рафинисани нафтни производи“ јавља се са 18.74% у укупном увозу. Луке и пристаништа у Смедереву (230933 t), Београду (221297 t) и Панчеву (127347 t) издвајају се као пристаништа преко којих се увози највећа количина ове категорије робе.

Графикон 4.3. Увоз по врсти роба у појединим лукама и пристаништима у наведеним градовима у 2010. години



Табела 4.5. Робе које су увезене у 2010. години у поједине луке и пристаништа у наведеним градовима

Врста робе	Процентуално учешће у укупном увозу	Количина робе (у тонама) по лукама и пристаништима у наведеним градовима						
		Укупно	Београд	Нови Сад	Панчево	Прахово	Смедерево	Остале луке
Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова	1.69	59708	1437	11616	4006	-	3522	39127
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	7.22	254632	27788	10602	3659	36593	117439	58551
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	56.28	1984587	64302	7541	2474	53335	1838062	18877
Кокс и рафинисани нафтни производи	18.74	660722	221297	56158	127347	9440	230933	15547
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије	9.40	331369	-	95473	41246	-	75180	119470

Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	5.60	19/50/	12538	985	43480	99132	32001	93/1
---	------	--------	-------	-----	-------	-------	-------	------

Учешће појединих лука и пристаништа у наведеним градовима у оствареном унутрашњем промету – утовару дато је у Табели 3.6. На основу података приказаних у овој табели може се закључити да се највеће количине утоварују ван важнијих наведених лука и пристаништа, чак 81.75%.

Табела 4.6. Учешће утовара по лукама и пристаништима у наведеним градовима у Републици Србији током 2010. године (у тонама и процентима) у укупном утовару

Лука/пристаниште у наведеним градовима	Количина терета (t)	%
Панчево	179337	14.79
Смедерево	-	-
Београд	5712	0.47
Нови Сад	36355	3.00
Прахово	-	-
Остало	991554	81.75
Укупно	1212957	

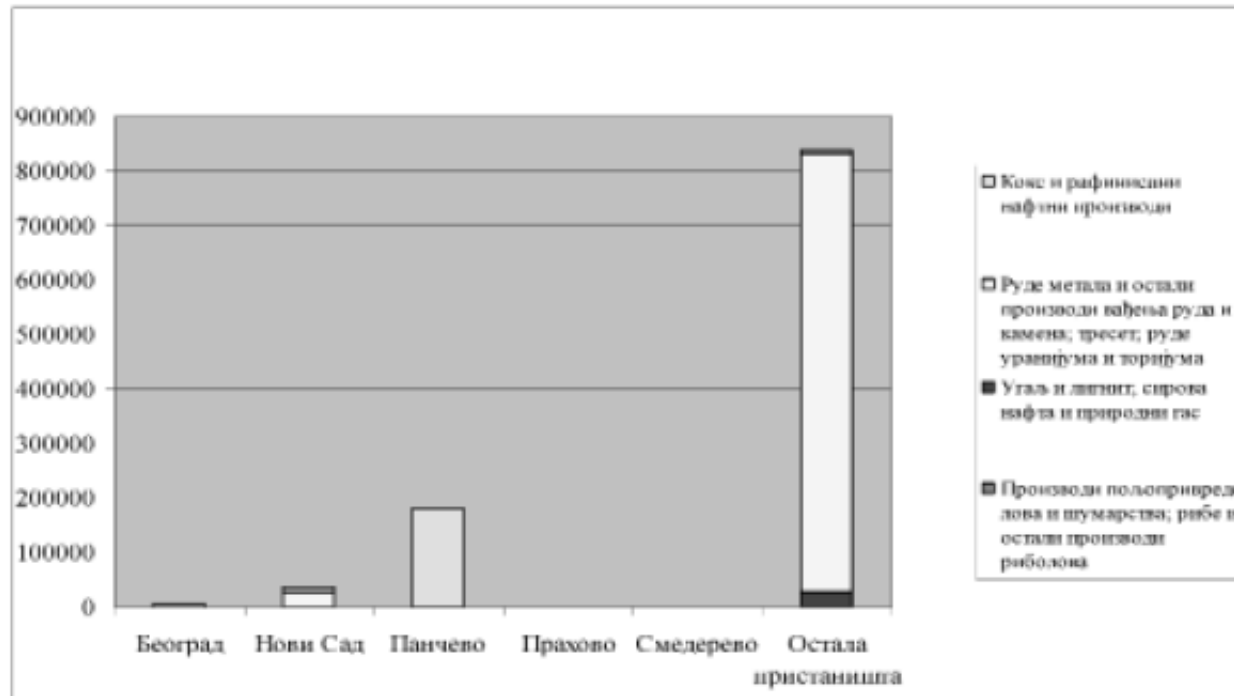
Извор података: Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији, 2010. година, Билтен 549

У Табели 4.7. приказане су важније категорије роба, тј. њихово процентуално учешће у укупном унутрашњем утовару. Категорија „Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума“ заступљена је са 81.90%, а категорија „Кокс и рафинисани нафтни производи“ са 15.76%. Ова категорија се највише уговарају преко пристаништа и луке у Панчеву (179337 t).

Табела 4.7. Робе које су утоварене у 2010. години по појединим пристаништима и лукама у наведеним градовима

Врста робе	Процентуално учешће у укупном утовару	Количина робе (у тонама) по лукама и пристаништима у наведеним градовима						
		Укупно	Београд	Нови Сад	Панчево	Прахово	Смедерево	Остале луке
Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова	0.05	655	-	-	-	-	-	655
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	2.28	27693	-	-	-	-	-	27693
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	81.90	993408	5712	27670	-	-	-	806345
Кокс и рафинисани нафтни производи	15.76	191201	-	8685	179337	-	-	3179

Графикон 4.4. Утовар по врсти роба у појединим лукама и пристаништима у наведеним градовима у 2010. години



Заступљеност појединих лука и пристаништа у наведеним градовима у укупном унутрашњем промету – истовару приказана је у Табели 4.8. Највише се у унутрашњем промету истовара у пристаништима и луци на територији града Београда (38.93%), односно (39.20%) у пристаништима и лукама у осталим градовима која нису појединачно наведена.

Табела 4.8. Учешће истовара по лукама и пристаништима у наведеним градовима у Републици Србији током 2010. године (у тонама и процентима) у укупном истовару

Лука/пристаниште у наведеним градовима	Количина терета (t)	Износ (%)
Панчево	75406	6.22
Смедерево	126631	10.44
Београд	472216	38.93
Нови Сад	63236	5.21
Прахово	-	
Остало	475472	39.20
Укупно	1212960	

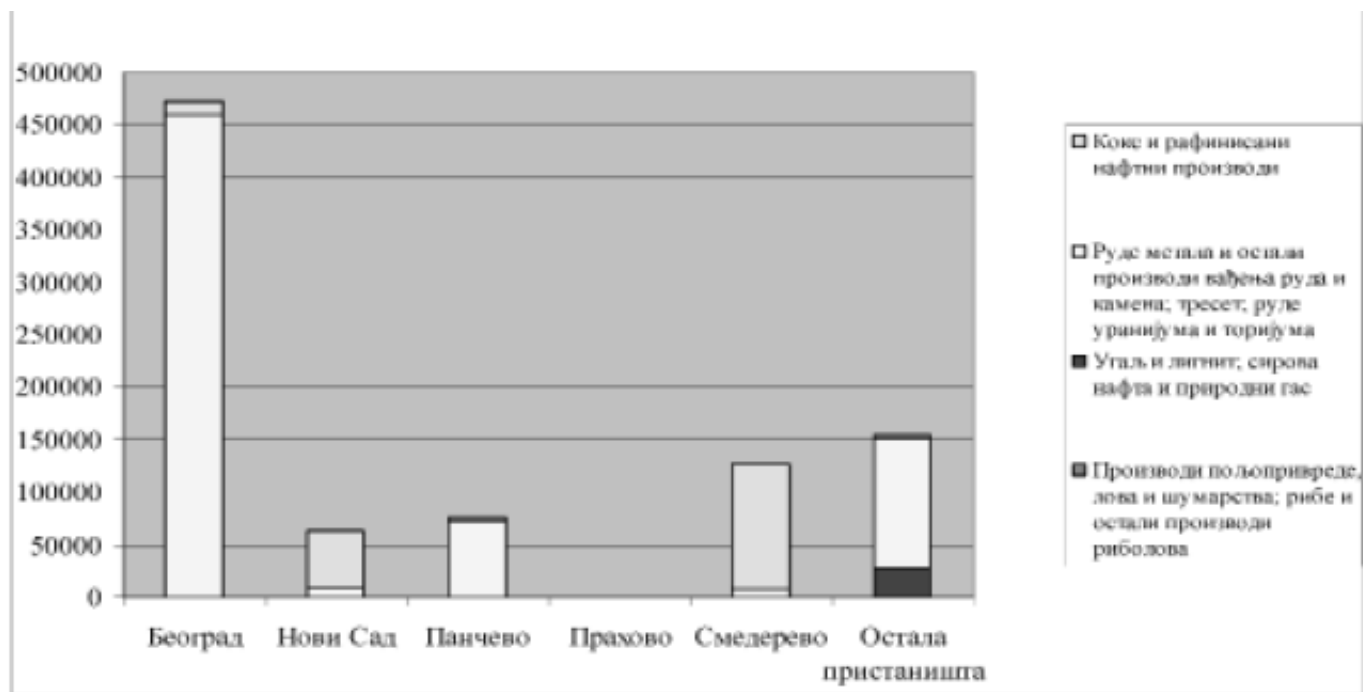
Извор података: Саобраћај и телекомуникације у Републици Србији, 2010. година, Билтен 549

Табела 4.9. даје процентуално учешће најзаступљенијих категорија робе у истовару оствареном у унутрашњем промету, које је исто као и код увоза.

Табела 4.9. Робе које су истоварене у 2010. години по појединим пристаништима и лукама у наведеним градовима

Врста робе	Процентуално учешће у укупном истовару	Количина робе (у тонама) по лукама и пристаништима у наведеним градовима						
		Укупно	Београд	Нови Сад	Панчево	Прахово	Смедерево	Остале луке
Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова	0.05	655	-	655	-	-	-	-
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	2.28	27693	-	-	-	-	-	27693
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	81.90	993411	460297	8115	72290	-	8110	124086
Кокс и рафинисани нафтни производи	15.76	191201	11919	54466	3116	-	118521	3179

Графикон 4.5. Истовар по врсти роба у појединим лукама и пристаништима у наведеним градовима у 2010. години



У Табели 4.10. приказано је процентуално учешће одређених категорија робе по лукама и пристаништима у наведеним градовима у укупном

промету, како би се одредила њихова заступљеност.

Табела 4.10. Учесће врста роба у целокупном промету у односу на луке и пристаништа у наведеним градовима

Врста робе	Луке и пристаништа у наведеним градовима – у процентима (%)					
	Београд	Нови Сад	Панчево	Прахово	Смедерево	Остала
Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова	0.74	7.37	6.23	0.00	0.26	4.17
Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас	0.34	0.13	0.05	0.45	1.62	1.41
Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума	6.58	0.58	0.92	0.66	22.94	18.13
Кокс и рафинисани нафтни производи	2.87	1.66	6.54	0.12	4.48	0.28
Хемикалије, хемијски производи и синтетичка влакна; производи од гуме и пластике; производи нуклеарне индустрије	0.00	1.18	0.73	0.00	0.93	1.47
Остали производи од неметалних минерала	0.01	0.11	0.04	0.00	0.12	0.08
Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме	0.17	-	-	-	3.53	0.21
Машине и опрема, на другом месту непоменуте; канцеларијске машине и информатичка опрема; електричне машине и електрични апарати, на другом месту непоменути; радио, ТВ и комуникациона опрема; медицински, прецизни и оптички инструменти, ручни сатови и часови	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02
Транспортна опрема	0.00	0.00	0.01	0.03	0.00	0.01
Намештај; остали индустријски производи, на другом месту непоменути	0.12	0.04	0.03	0.00	0.02	0.14
Секундарне сировине; комунални отпаци и остали отпаци	0.11	0.04	0.00	0.00	0.00	0.02
Роба која се не може идентификовати; роба која из неког разлога не може бити идентификована и према томе не може бити разврстана у једну од група од 01 до 16	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Остала роба, на другом месту непоменута	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Категорија „Производи пољопривреде, лова и шумарства; рибе и остали производи риболова“ највише је заступљена у пристаништима и лукама у Новом Саду (7.37%), Панчеву (6.23%) и осталим лукама (4.17%) у односу на укупан промет.

„Угаљ и лигнит; сирова нафта и природни гас“ највише се јавља у пристаништима и луци на територији Смедерева (1.62%) и у осталим лукама (1.41%).

„Руде метала и остали производи вађења руда и камена; тресет; руде уранијума и торијума“ јављају се у пристаништима и лукама на територији Београда (6.58%), Смедерева (22.94%) и у осталим лукама (18.13%).

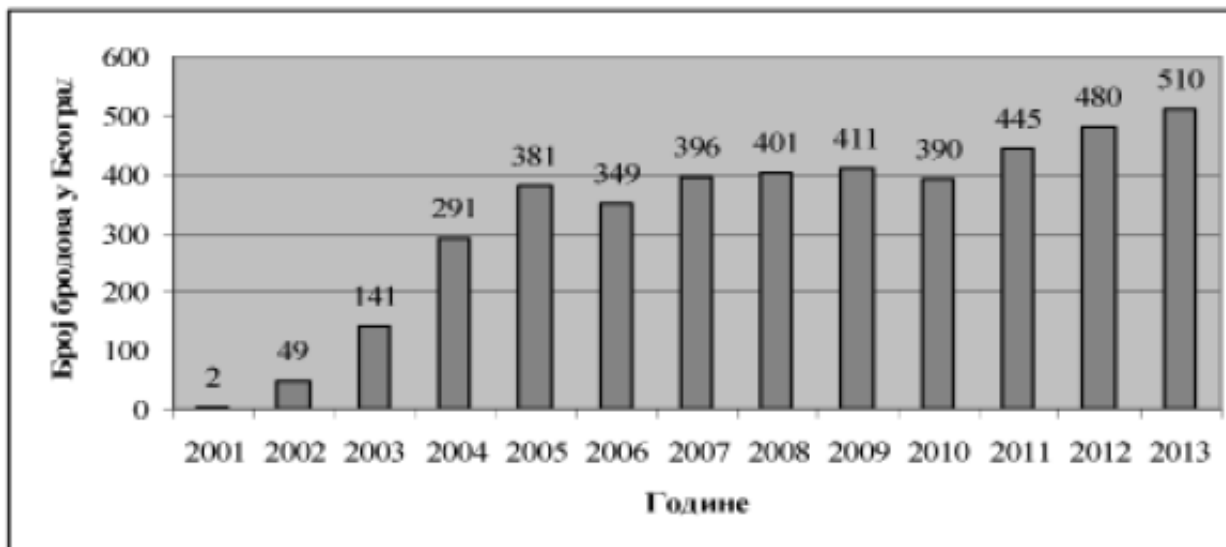
„Кокс и рафинисани нафтни производи“ највише се јављају у пристаништима и лукама на територији Панчева (6.54%) и Смедерева (4.48%).

„Базни метали; производи од метала, осим машина и опреме“ највише су заступљени у пристаништима и луци у Смедереву (3.53%).

4.2. путничка пристаништа и терминали

На графикону 4.6. и табели 4.11. приказани су број пристајања бродова и промет путника на путничком терминалу у Београду од 2001. до 2013. године.

Графикон 4.6: Број пристајања бродова на путничком терминалу Београд 2001–2013 године



Табела 4.11. Број пристајања бродова и промет путника на путничком терминалу у Београду од 2001. до 2013. године

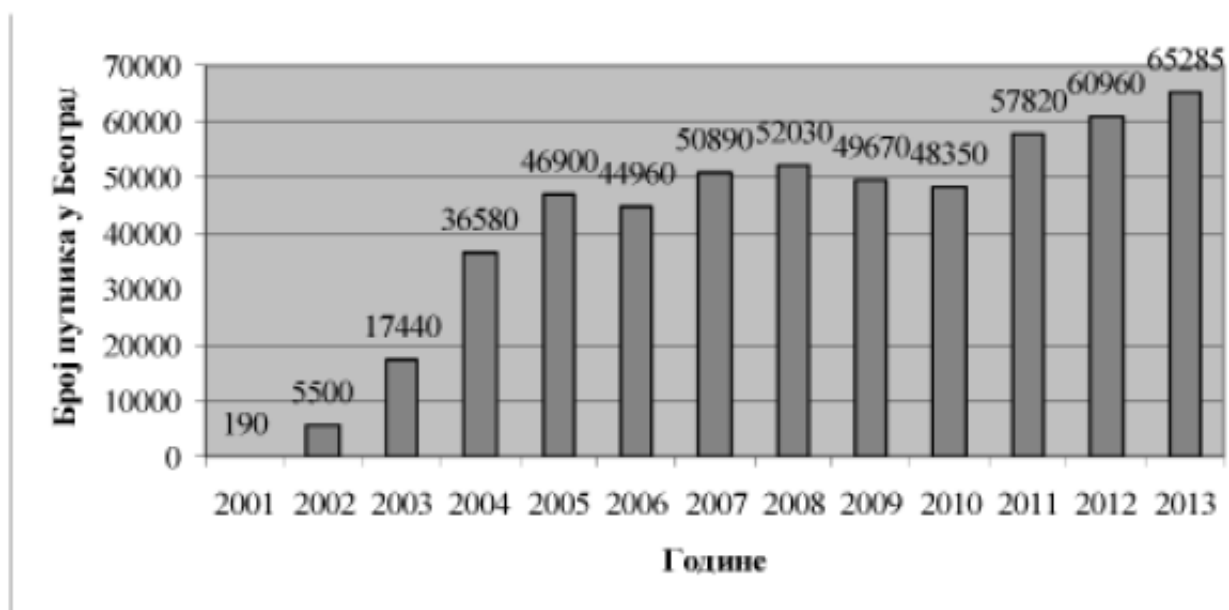
Година	Број пристајања	Број путника
2001	2	190
2002	49	5500
2003	141	17440
2004	291	36580
2005	381	46900
2006	349	44960
2007	396	50890
2008	401	52030
2009	411	49670
2010	390	48350

2011	445	57820
2012	480	60960
2013	510	65285

Просечан годишњи процентуални пораст броја путника од 2010. до 2013. године је 11.67%.

Више од 96% промета путника у водном саобраћају у Републици Србији односи се на међународна вишедневна крстарења која се обављају специјализованим бродовима за крстарења рекама, такозваним крузерима. Промет путника и број бродова који су пристајали у домаћим лукама, бележио је константан раст од почетка 2000. године. Тако је од симболична два пристајања бродова са 190 путника у 2001. години промет на београдском путничком терминалу на Сави у 2013. години достигао значајних 65285 путника и 510 пристајања бродова. Статистички преглед броја путника и пристајања бродова од 2001. до 2013. године дат је у графиконима 4.6 и 4.7.

Графикон 4.7: Промет путника на путничком терминалу Београд 2001–2013



На графиконима 4.6 и 4.7 може се уочити растући тренд броја путника и броја путничких бродова за крстарење од 2001. године. Незнатни падови 2006, 2009. и 2010. године нису се односили на поремећаје тржишта већ искључиво на појаву екстремно ниског и екстремно високог водостаја. Од укупног бродског саобраћаја на територији Републике Србије једино међународни путнички саобраћај готово да није ни осетио последице глобалне економске кризе која је почела 2008. године. Структура путника према држављанству на путничком терминалу у Београду у 2011. години.

Наредна табела приказује обрађене податке о броју путника круз линијама Дунавом добијене од стране Туристичке организације Београд за 2011. годину.

Табела 4.12. Промет путника према држављанству по месецима 2011. године

	Март	Април	Мај	Јун	Јул	Август	Септембар	Укупно
Република Аустрија		406	583	720	1133	1532	820	5194

Краљевина Белгија		5	165	114	55	1/4	38	551
Босна и Херцеговина				2		2		4
Република Бугарска		1	5	11	7	1	3	28
Република Грчка			1		1			2
Краљевина Данска		2	110	106	62	178	146	604
Ирска		2	3	6	5	6	4	26
Исланд								0
Република Италија		1	24	12	211	179	21	448
Велико Војводство Луксембург				43	21	56	9	129
Мађарска		6	2	6	20	9	11	54
Савезна Република Немачка	3	2599	3232	2767	3236	3442	3703	18982
Краљевина Норвешка			198	171	135	18	323	845
Република Пољска		3	4	2	4	10	4	27
Република Португал		2		1		7		10
Република Македонија						2		2
Румунија	1	5	5	11	18	12	5	57
Руска Федерација		6	1	1	6	16	1	31
Република Словачка		2	3	7	10	3	3	28
Република Словенија		2		1		1		4
Република Турска			54	2	58			114
Уједињено Краљевство	20	164	328	623	131	701	240	2207
Република Финска			8	1	363	1	3	376
Република Француска		8	633	1017	50	527	701	2936
Краљевина Холандија		18	24	56	2	46	32	178
Република Хрватска		2		3	4	4	2	15
Чешка Република		6	1	2	100	1		110

Швајцарска конфедерација		94	622	590	5	121	367	1799
Краљевина Шведска		2	3	62		75	3	145
Краљевина Шпанија		3	10	4	2	17	4	40
Остале европске земље		1	20	12		38	17	88
Израел		1		4	2	6	3	16
Јапан		1	2	28	55	2	24	112
Канада	20	133	251	309	1443	253	291	2700
Сједињене Америчке Државе	255	914	963	1802	149	1127	1455	6665
Аустралија	1	117	930	468	32	76	78	1702
Нови Зеланд		13	30	72	43	29	16	203
Остале ваневропске земље	2	7	58	29		130	7	233
Укупно	302	4526	8273	9065	7363	8802	8334	46665

У укупном броју путника на путничком терминалу у Београду у 2011. години највише има немачких држављана (41%).

4.3. Прогноза будућег организованог путничког туристичког саобраћаја на средњем и доњем току реке Дунав у планском периоду 2015–2025. године

Циљ прогнозе је утврђивање вредности бројева туристичких бродова и путника на Средњем и Доњем току Дунава ради испитивања оправданости изградње међународних путничких пристаништа.

У оквиру израде Стратегије предложена су два сценарија. Сценарио 1 раста броја туристичких бродова базиран је на основном макроекономском показатељу економске активности – процентуалном расту реалног БДП земље чији су путници најбројнији. Сценарио 2 је заснован на експертској процени.

Сценарио 1 – конзервативан приступ

На основу прогнозе броја туристичких бродова на терминалу у Београду извршена је прогноза броја путника. На основу података из Табеле 4.11. израчунат је просечан број путника по туристичком броду (Табела 4.13) и предвиђен пораст просечног броја путника по броду до 2025. године. Такође, претпостављен је пораст попуњености бродова на основу просечне попуњености бродова у 2010. години (која је износила 80,38%).

Табела 4.13. Просечан број путника на броду

Година	Просечан број путника на броду
2001	95
2002	112
2003	124
2004	126

2005	123
2006	129
2007	129
2008	130
2009	121
2010	124
2011	130
2012	127
2013	128

Сценарио 1 је базиран на модификованом основном макроекономском показатељу економске активности – расту реалног БДП Савезне Републике Немачке приказаном Табелом 4.14.

Табела 4.14. Модификовани процентуални годишњи раст реалног БДП Савезне Републике Немачке као основа за прогнозу (*EIU – Economist Intelligence Unit*)

Временски период	Сценарио 1 - процентуални раст
2013–2016	1.70
2017–2020	1.90
2021–2025	2.50

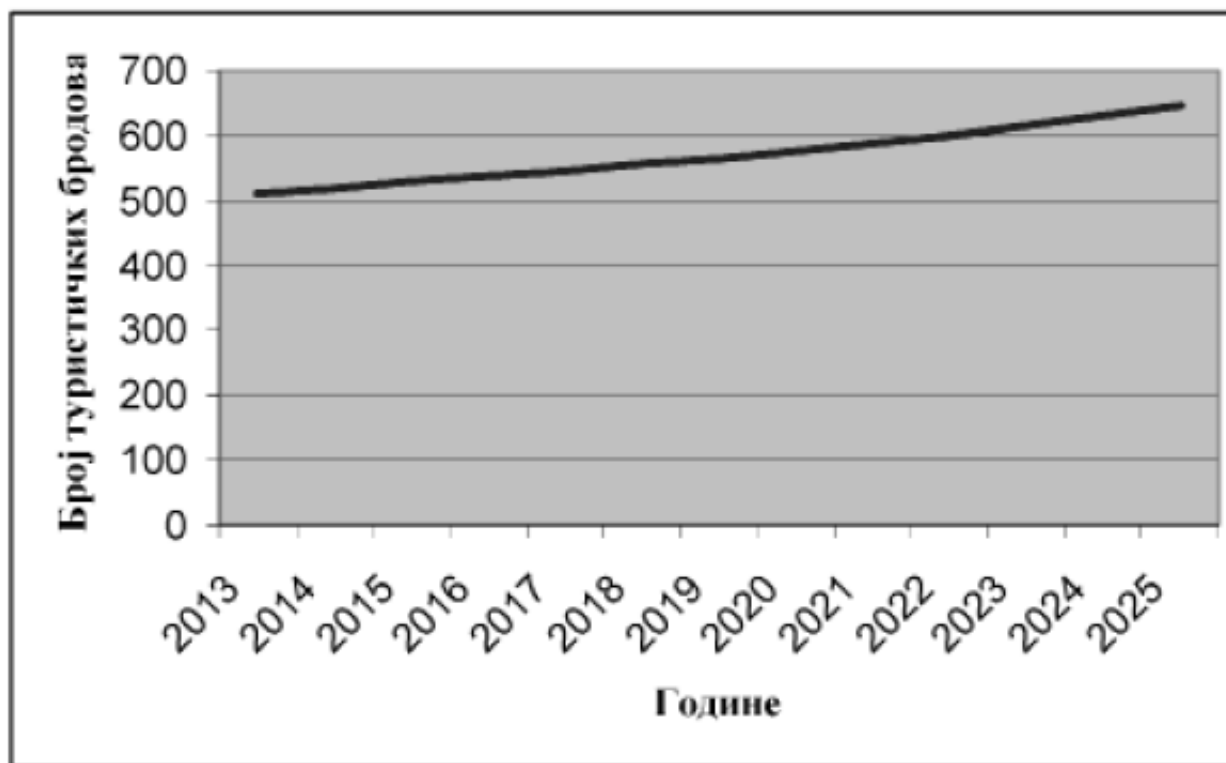
Прогнозиране вредности броја туристичких бродова које су добијене применом овако усвојених вредности процентуалног годишњег раста реалног БДП приказане су у Табели 4.15. Познате су почетне вредности бројева бродова и путника у 2013. години (Табела 4.11).

Табела 4.15. Прогнозиране вредности броја бродова у периоду од 2013. до 2025. године

Година	Сценарио 1
2013	510
2014	519
2015	528
2016	537
2017	546
2018	556

2019	566
2020	576
2021	586
2022	601
2023	616
2024	631
2025	647

Графикон 4.8. Прогнозирани број туристичких бродова за период од 2013. до 2025. године



Број путника има нешто бржу стопу раста од броја бродова јер је уочен тренд изградње бродова већих димензија и простора за смештај путника. Уједно је због начина организовања оваквих путовања (резервације се праве више од годину дана унапред) и повећања броја редовних корисника крузер путовања, констатовано је повећање искоришћености пројектованих носивости. У прорачуну је претпостављено да је просечни раст простора (броја путника) по броду 1%, а просечан раст искоришћења простора (броја путника) 4.3%. Узето је у обзир да се разноврснијом понудом садржаја на бродовима, савременијим бродовима и атрактивнијом понудом програма привлачи и млађа популација туриста у односу на до сада доминантне генерације старости од 60–80 година.

прогноза броја путника по првом сценарију дата је у табели 4.16.

Табела 4.16. Прогнозирани број путника (Први сценарио)

Године	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Сценарио 1	65285	68059	70323	72376	74328	76497	78599	80788	82437	84921	87479	90114	92829

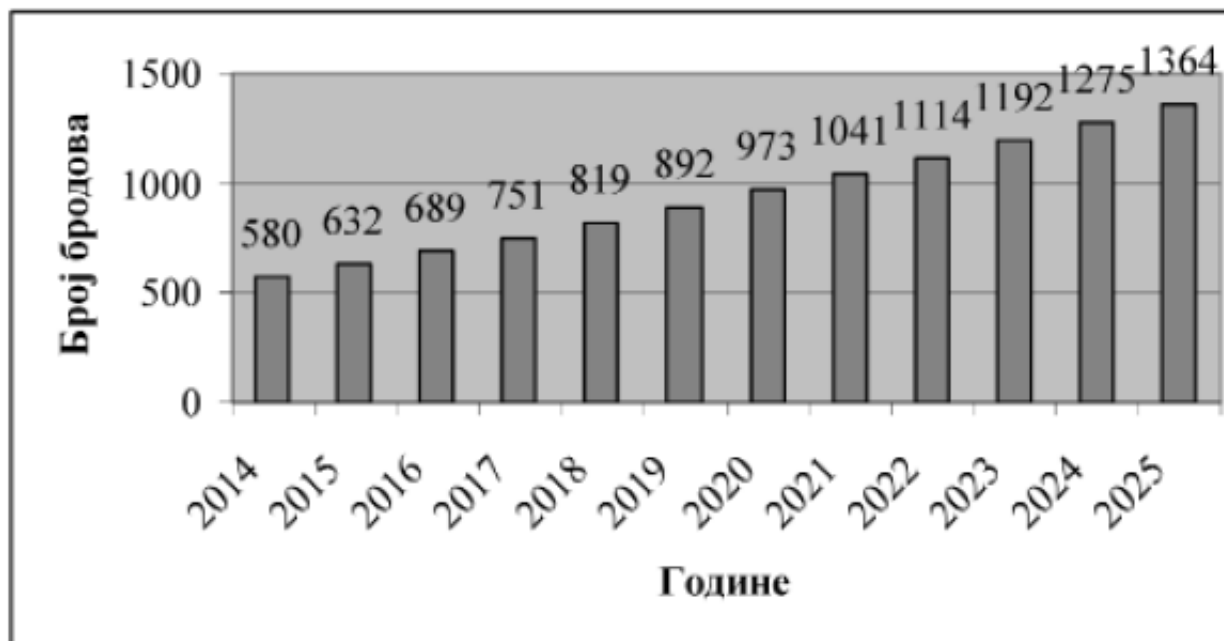
Сценарио 2 – Оптимистички приступ

Према најавама бродарских компанија и туристичких оператера и на основу показатеља раста путничког саобраћаја на рекама у последњих 12 година, изводи се закључак да ће се трендови општег повећања обима путничког саобраћаја на рекама наставити најмање до 2025. године, до када досежу стратешки и пословни планови бродарских компанија и туристичких оператера специјализованих за ову врсту делатности. Према подацима доступним на сајтовима компанија које организују крстарења, најављено је да ће путничка пристаништа у Републици Србији током 2014. године имати нешто мање од 1.000 пристајања крузера, што подразумева да ће више од 125000 туриста на овај начин посетити наше градове на рекама Дунаву и Сави. Од овог броја 580 бродова са око 75000 путника најављено је за долазак у београдску луку, односно путнички терминал на реци Сави.

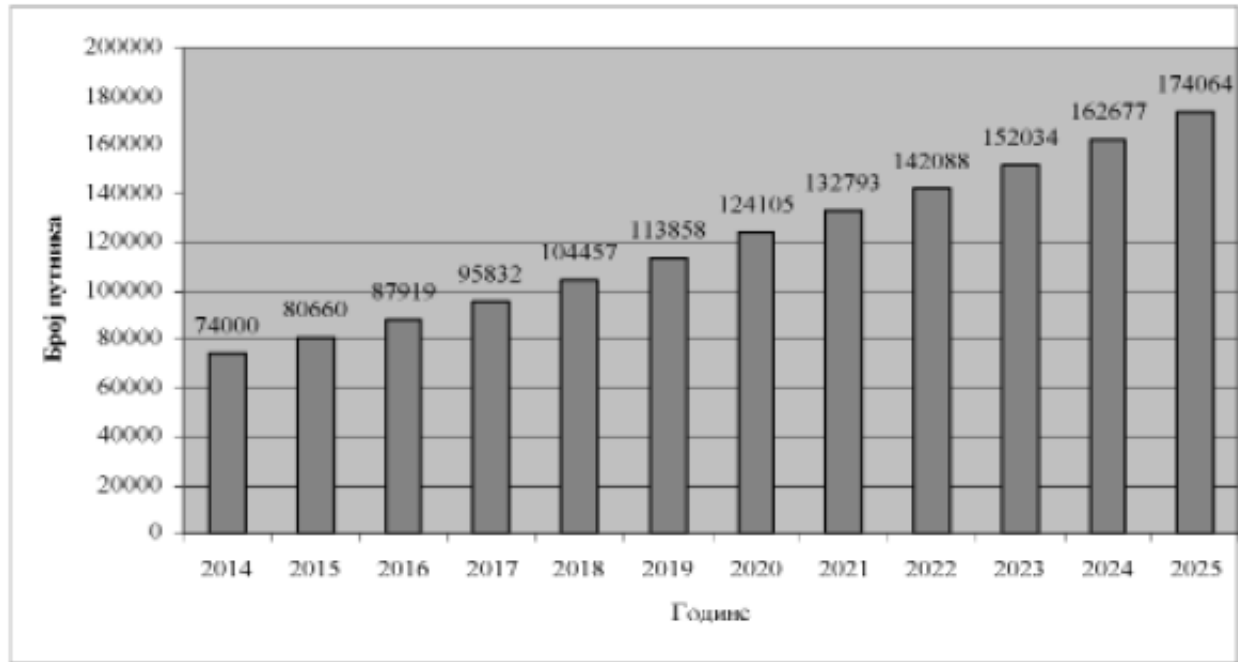
У овом тренутку, више од 50 бродских компанија нуди различите програме крстарења Дунавом. Карактеристични програми пловидбе, који се могу наћи у понудама већине бродских компанија, обухватају крстарења која повезују централноевропске земље са Црним морем, као и у мањем броју случајева, крстарења рекама од Северног до Црног мора.

На графиконима 4.9 и 4.10 представљене су прогнозе броја путничких бродова и њихових путника у Београду. Прогнозирани раст у периоду од 2014. до 2025. године је изразито линеарног карактера и креће се од 9% годишњег раста до 2020. године до 7% годишњег раста од 2021. до 2025. године. Блажи раст од 2021. године предвиђен је због почетка делимичног zasiћења тржишта за потражњом ове врсте туристичких производа.

Графикон 4.9. Прогноза броја путничких бродова у Београду 2014–2025. (Други сценарио)



Графикон 4.10. Прогноза броја путника на путничким бродовима у Београду 2014–2025. године



Повећање броја пристиглих бродова, прогнозирано првим сценаријом, може се сматрати конзервативним у односу на повећање броја пристиглих бродова прогнозирано другим сценаријом.