

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

---

**СТРАТЕГИЈА РАЗВОЈА ВОДНОГ САОБРАЋАЈА  
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ОД 2015. ДО 2025. ГОДИНЕ**

---

Београд, октобар 2014. године

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**

### **1. УВОДНА РАЗМАТРАЊА**

#### **1.1. Нова инфраструктурна политика Европске уније у области саобраћаја**

Нова инфраструктурна политика Европске уније дефинисана је Уредбом 1315/2013 Европског парламента и Савета о смерницама за развој транс-европске саобраћајне мреже<sup>1</sup>, 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 ће бити претворена у јединствену Транс-европску транспортну мрежу (TEN-T) ради подстицаја раста и конкурентности привреде у ЕУ.

Новом политиком се први пут утврђује основна саобраћајна мрежа утемељена на 9 коридора: 2 коридора север-југ, 3 коридора исток-запад и 4 дијагонална коридора. Оваквом мрежом ће се уклонити „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 3 вида саобраћаја, односно превоза робе и путника, 3 државе чланице и 2 прекогранична сектора. „Платформа коридора” је управљачка структура која ће осмислити и спровести планове развоја коридора. Креирана од стране релевантних корисника и држава чланица заједно, она ће имплементирати

---

<sup>1</sup> 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

дефинисане радне планове дуж коридора који су у различитим земљама на различитим степенима развоја. Европски координатори ће руководити платформама за кључне коридоре у основној мрежи коридора.<sup>2</sup>

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 ће подупирати 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, велика 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 ће се употребити као почетни финансијски капитал за подстицање даљег улагања држава чланица како би довршиле прекограничне мреже које се другачије можда не би изградиле. Уредбом 1316/2013 Европског парламента и Савета о успостављању инструмента за повезивање Европе<sup>3</sup> прописано је да ће најмање 11,3 милијарде евра бити ограничена 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 9 дефинисаних коридора основне мреже, као и за тзв. „хоризонталне” пројекте, пре свега оријентисане на унапређење 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 1 милион евра потрошених средстава на пројекте на саобраћајној мрежи на европском нивоу, генерише 5 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 европска транспортна (TEN-T) 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 опредељен на *ad hoc* пројекте, укључујући пројекте на свеобухватној мрежи који су на регионалном или националном нивоу. Европска комисија ће објављивати редовне јавне позиве како би се остварио 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;

<sup>2</sup> Карта основне трансевропске саобраћајне мреже (TEN-T) се може видети на: [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)

<sup>3</sup> 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

- 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 је промовисана 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 транспортне мреже (TEN-T), 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 о обезбедити несметан проток информација.

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 се отварају значајне могућности за боље позиционирање и развој водног саобраћаја у Републици Србији који се предвиђа Стратегијом за период 2015-2025. године.

## **1.2. Стратегија Европске уније за Дунавски регион - приоритетна област 1a - Унапређивање мобилности и мултимодалности: унутрашњи водни путеви“**

Циљеви у приоритетној области 1a Стратегије за Дунавски регион - „Унапређивање мобилности и мултимодалности: унутрашњи водни путеви”, 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 Стратегију Европске уније за Дунавски регион, Белу књигу 2011 „Смернице за јединствену европску саобраћајну област”, а имајући у виду Конвенцију о режиму пловидбе на Дунаву (Београдску конвенцију) и Европски споразум о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (AGN), у оквиру приоритетне области 1a Стратегије за Дунавски регион – „Унапређивање мобилности и мултимодалности: унутрашњи водни путеви”, министри саобраћаја осам подунавских држава чланица ЕУ потписали су у јуну 2012. године у Луксембургу „Декларацију о ефикасном одржавању инфраструктуре на Дунаву и његовим пловним притокама”. 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.

Декларацијом је потврђена потреба за хитном и тренутном 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 високо квалификованог особља 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. Декларација посебно истиче 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 RIS оператера.

Имплементација свих активности предвиђених Декларацијом путем механизма заједничког праћења и извештавања у оквиру приоритетне области 1а Стратегије „унутрашњи пловни путеви” 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 Стратегије „унутрашњи водни путеви” задужена је за праћење имплементације Луксембуршке декларације, а партнерске Владе потписнице су дужне 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. Тај план треба да предложи краткорочне мере и истакне националне пројекте да би се обезбедила несметана пловидба у складу са постојећим међународним правним оквиром и циљевима приоритетне области 1а Стратегије за Дунавски регион.

У циљу бољег сагледавања позиције Републике Србије, треба истаћи да је „Мастер план и студија изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Републици Србији” (у даљем тексту: Мастер план), усвојен 2006. године. Многи приоритетни пројекти су врло брзо након израде Мастер плана уговорени и до сада спроведени.

Реализација осталих пројеката дефинисаних националним Мастер планом и редовно одржавање међународног пловног пута у складу са прихваћеним стандардима пловидбе, узимајући у обзир да један од кључних европских коридора Рајна-Дунав пролази кроз Србију, упућује на могућ озбиљан развој свеобухватне транспортне мреже Републике Србије на националном нивоу у периоду 2015-2025. 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 (SEETO)**

Транспортна опсерваторија за Југоисточну Европу (SEETO) је регионална транспорта организација основана Меморандумом о разумевању за развој Основне регионалне транспортне мреже, потписаним 11. јуна 2004. године од стране владе Албаније, Босне и Херцеговине, Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Црне Горе и 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 Транс европске 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 (ослањајући се на кључне променљиве трговинске токове, приход и становништво), идентификација кључних транспортних коридора/рута/линкова у SEETO свеобухватној мрежи којом се промовише уклањање уских грла и регионална интеграција, мобилност и одржив развој, анализа физичких и не-физичких препрека за ефикасан рад SEETO свеобухватне мреже кроз идентификацију потенцијалних инвестиција са мерама за повећану ефикасност и развој приоритетног 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 Стратегију ЕУ за Подунавље и кроз Стратегију ЕУ за Балтички регион препознала предности сарадње у оквиру региона, те је по угледу на њих покренула и процес изградње Стратегије ЕУ за Јадранско-јонски регион (EUSAIR).

EUSAIR обухвата неколико држава, и то: Република Србија, Република Италија, Албанија, Босна и Херцеговина, Република Хрватска, Грчка, Црна Гора и Словенија. На 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 Стратегије и Акционог плана за имплементацију Стратегије.

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 Стратегије ЕУ за дунавски регион 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 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, је 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 Словенија и Босна и Херцеговина, препознато је побољшање квалитета животне средине сарадњом на нивоу региона. У том смислу Стратегијом 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 Албанија, има за циљ да развије пуни потенцијал региона с обзиром на иновативан, одржив, одговоран и квалитетан туризам. Саставни део стратегије је Акциони план који је дефинисао кључне приоритетне области сарадње и временске оквире за реализацију пројектних активности Стратегије.

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 Стратегије, 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 Стратегије 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 Стратегији ЕУ за Јадранско-јонски регион 17. јуна 2014. године, чиме је рад на тексту ове стратегије успешно завршен. Након усвајања текста Стратегије 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 Европској унији 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 – Транспортна политика и Поглавље 21 – Транс-европске 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 (НРАА), при чему је за Републику Србију препознато 20 релевантних прописа Европске уније везаних за унутрашњу пловидбу и 77 релевантних прописа Европске уније везаних за поморство. Стратегија поред релевантних ЕУ прописа дефинисаних Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније узима у обзир и најновију Уредбу Европског парламента и Савета 1315/2013/ЕУ од 11. децембра 2013. године о смерницама ЕУ за развој Транс-европске транспортне мреже.

Основне смернице развоја европске мреже лука дате су у Саопштењу о европској лучкој политици из 2007. године,<sup>4</sup> као и у Саопштењу о европској лучкој политици – луке као мотор развоја, усвојеном 2013. године<sup>5</sup>. Такође, приступ европском тржишту лучких услуга дефинисан је у Предлогу уредбе о успостављању оквира за приступ тржишту лучких услуга и финансијског транспарентности лука.<sup>6</sup> Као релевантни документ приликом разматрања дозвољених облика државне помоћи за развој речних лука коришћен је и документ „Позиција Европске федерације речних лука (ЕФРП) о државној помоћи у сектору речних лука”.<sup>7</sup>

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.<sup>8</sup>

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 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, подразумева примену, 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.<sup>9</sup> У Оквирној директиви о отпаду земље чланице се обавезују да направе план управљања отпадом;

- Директиве Савета 99/31/ЕЗ о депонијама<sup>10</sup> 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;

---

<sup>4</sup> Communication from the Commission on a European Ports Policy [COM(2007)616]

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

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> European Federation of Inland Ports Position on State Aid in the Inland Ports Sector

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

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

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



- 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 средине<sup>11</sup>;

- Директиве Савета 2006/66/ЕЗ која замењује и допуњује Директиву 91/157/ЕЕЗ о батеријама и акумулаторима који садрже опасне супстанце<sup>12</sup> 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 (CEVNI), Препоруке Дунавске комисије о организованом прикупљању бродског отпада из 2011. године и Европски споразум о међународном превозу опасног терета унутрашњим водним путевима (ADN 2015), 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 .

## **1.5. ЕУ пројекти релевантни за даље стратешко планирање Републике Србије**

Европска унија је финасирала, а Европска комисија успешно реализовала 2006. године пројекат „Генерални план и студија изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Републици Србији“ 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 канале ДТД. Пројекти су дефинисани на бази три сценарија развоја земље: „балкански тигар“ „интеграција у ЕУ“ и „изолација“. 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. Генерални мастер план идентификовао је инфраструктурне пројекте у зависности од друштвено-економских показатеља у земљи, односно од сценарија „минималног улагања“ до „комплетног сценарија 2027“. Генерални план је дао преглед инвестиционих трошкова и трошкова одржавања по свим видовима саобраћаја, у том смислу и у водном саобраћају. Подаци су коришћени

---

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

<sup>12</sup> 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

из већ завршеног Мастер плана и студије изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Републици Србији из 2006.године.

Генерални мастер план саобраћаја у Србији до 2027. године је подршка доношењу правилних одлука у развоју инфраструктуре. 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. Он је дао смернице и за стратегију развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015 - 2020. године.

Резултати пројекта ЕУ DAHAR (*Danube Inland Harbour Development*) – Транс национални програм сарадње (SEE) 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 HINT који представља наставак NELI пројекта 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 Аустрије, Словачке, Мађарске, Хрватске, 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 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 емисије CO<sub>2</sub>, што би за резултат имало бољу повезаност са друмским и железничким саобраћајем.

Европска унија 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 (LNG/ТНГ) 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 груписани су према надлежностима и поверени Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Законом о поморској пловидби и Законом о транспорту опасног терета следећим државним органима и организацијама:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - 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 грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре основан је Сектор за инспекцијски надзор ради обављања послова инспекцијског надзора над спровођењем закона и других прописа између осталог и у области водног саобраћаја, који су до тада обављале лучке капетаније;

- Дирекција за водне путеве је орган управе у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, основан преваходно 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 Речних информационих сервиса (RIS) у складу са RIS директивама и уредбама Европске уније;

- Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу је орган управе у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре који обавља преваходно 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 грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре 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 Европског споразума о међународном превозу опасног терета унутрашњим пловним путевима (ADN);

- Агенција за управљање лукама је јавна агенција основана од стране Владе на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, 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 Сектора за саобраћај и инспекцијске службе управља и обавља надзор над државним водним путевима на територији Аутономне покрајине Војводине;

- Послови техничког одржавања државних водних путева на територији АП Војводине су поверене ЈП „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 је неопходно 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 и АП покрајине Војводине. Треба предвидети додатне савремене обуке у Дирекцији за водне путеве у односу на даљи развој Речних информационих сервиса и планираног успостављања VTS службе 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 околних ЕУ подунавских земаља. То пре свега подразумева сарадњу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре 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, 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 се појача учешће својих представника у раду ових организација. На техничким радним групама Дунавске комисије (ДК), Савске комисије (ISRBC), Централне комисије за пловидбу Рајном (CCNR), UNECE Радне групе за унутрашњи водни транспорт (UNECE WP.15), UNECE АДН Комитета за безбедност (UNECE WP.15.3), Комисије за заштиту Дунава (ICPDR) 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 Европске уније. Посебно треба имати у виду будућу улогу Дунавске комисије у светлу текућег процеса њеног договарања са Европском

комисијом везано за преузимање 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 ратификованих међународних конвенција и споразума датим у **Прилогу 1-а** Стратегије.

Стратегијом узима у обзир међународни правни оквир поморске пловидбе који је дат у **Прилогу 1-б** Стратегије.

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

Пун постојећи и планирани законодавни оквир Републике Србије у области водног саобраћаја је дат у **Прилогу 1-г** 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 флота, 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 је приказано у целини у Прилогу 3 Стратегије. Може се закључити да су потискивани бродски састави доминантно заступљени на унутрашњим пловним путевима Републике Србије. Број пловила, као и средње носивости пловила који 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 је потврђена потреба обнављања и реконструкције постојећих пловила која вију заставу Републике Србије у складу са важећим међународним стандардима и националним прописима.

#### **2.1.2. 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 се у тржишној утакмици сви транспортни привредни субјекти осећају равноправно.

У превозу роба унутрашњим водним путевима учествују углавном производи пољопривреде и шумарства, угаљ 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 8 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 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.

Последица 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 без обзира што се земља налази на кључном европском Коридору Рајна- Дунав.

### **2.1.2. Транспорт опасног терета**

Законом о транспорту опасног терета („Службени гласник РС”, број 88/2010) предвиђена је обавеза примене правила Европског споразума о међународном транспорту опасног терета унутрашњим пловним путевима (ADN) који је саставни део Директиве о копненом превозу опасних терета 2008/68/EЗ од 24. септембра 2008. Законом су послови спровођења и контроле примене међународног споразума



поверени Управи за транспорт опасног терета, као органу у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

У складу АДН Споразумом 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 Споразума који се мењају на сваке две године системски и благовремено преводе, 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 опасних терета издаје одговарајућа овлашћења у складу са правилима ADN, води сву прописану документацију о издатим овлашћењима и гарантује спровођење тог европског споразума у Републици Србији.

У складу са Законом о пловидби лукама на унутрашњим водама, Управа за утврђивање способности 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 опасних 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 опасних 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 земаљама, 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 Европског споразума о међународном транспорту опасног терета унутрашњим пловним путевима (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 АДН Споразума. 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 31.12.2015. година) и дизел горива (рок 31.12. 2018. година), неопходно је улагање у модернизацију националне танкерске флоте.

Предузеће Југословенско речно бродарство (ЈРБ) као привредно друштво са државним капиталом послује успешно у складу са Законом о привредним друштвима у условима оштре међународне конкуренције у речном саобраћају и на добар начин репрезентује пословне потенцијале наше земље у датим условима. Унутрашњим капацитетима предузеће поправља своју изузетно стару флоту и на тај начин ипак успева да послује са неспорним резултатима препознатим у подунавском региону. Међутим, брзе 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 најновијим Препорукама Дунавске комисије и резултатима текућих пројеката Европске уније 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 је императив 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 4 терминала у Републици Србији, два на реци Дунав, један на реци Сави и један на реци Тиси. Организованим прикупљањем бродског отпада би се решио 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 крајње стадијуме кризе у овој делатности. Евиденцијом током јула 2014. године утврђено је да у Републици Србији постоји 292 регистрованих 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 се данас 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. У 2014. години на територији Републике Србије редовно раде бродоградилишта Кладово и Мачванска Митровица која су у власништву холандских компанија, као и бродоградилиште Нови Бечеј које је у приватном домаћем власништву. Наведена три бродоградилишта раде за потребе страних наручиоца. Активна су и бродоградилишта 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 водни саобраћај Покрајинског секретаријата за привреду, запошљавање и равноправност полова је анализирао 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 преусмеравањем 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 88/2011).

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 Холандије, Немачке и земаља Бенелукса, а у новије време и Републике Хрватске. У Холандији се бродоградња и бродарство стимулише на начин да власници бродова, углавном приватна породична предузећа, предају амортизовани брод на рециклажу и повољно добијају ново пловило 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 се регулативом ограничава друмски саобраћај на подручју на којем је водни саобраћај реално изводљив.

Предлози и решења у Стратегији су у духу прописа Европске уније који су обухваћени поглављем 14 - „Саобраћајна политика”, 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 Белгије, Француске, Немачке, Холандије и Аустрије. Прописима је предвиђен програм расхоровања пловила на нивоу целе заједнице, будући да су резултати расхоровања 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 Европске уније 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 домаћем законодавству Републике Србије 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 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 Европске уније 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 преко 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 на 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 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. 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 друго. Под условом да 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 овду 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 Европске уније.

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 Европске Уније, Русије, Јерменије, 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 кретитних аранжмана за набавку потребне опреме и слично. 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 Европска унија 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.

## **2.4. Визија, мисија и стратешки циљеви**

### **2.4.1. Визија**

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

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

Очување националне трговачке флоте.

Трговачка флота бродова унутрашње пловидбе прилагођена потребама тржишта.

### **2.4.2. 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.

### **2.4.3. Стратешки циљеви**

1. Повећан промет (унутрашњи превоз, увоз и извоз) на унутрашњим водним путевима Републике Србије до 2025. године за 30% у односу на 2014. 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.

#### **2.4.4. 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 (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 бруто домаћег производа (БДП) у Републици Србији. Кретање пораста реалног БДП преузето је из информација које даје Међународни монетарни фонд (ММФ).

На основу усвојене методологије може се закључити да би пораст обима промета на унутрашњим водним путевима Републике Србије (унутрашњи превоз, увоз и извоз) могао бити у 2020. години за 12,5%, односно у 2025. години за 36,9% 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 транспорта на унутрашњим водним путевима Републике Србије до 2025. године за 36,9% 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 пребацивати 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 вожњи и времена задржавања на утовару, истовару и операцијама у лукама, већим квалитетом лучке инфраструктуре и супраструктуре и брзином превозења.

Повећање профита бродарских компанија се може остварити повећањем броја вожњи и дужина превозења, као и повећањем корисне носивости теретних пловила. Што је већи профит бродарства, 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 који 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, различити 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 благи 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 прокламовних 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 укљањање старих и неактивних пловила;
- 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 праваца: на осавремењавање 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,
- забрана увоза пловила старијих од 25 година;
- набавка или изградња нових пловила;
- набавка и уградња уређаја за коришћење RIS-а;
- стратешка оријентација 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 Југословенског речног бродарства (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“ (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 се у Републици Србији превози 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 је неопходно је приступити следећем:

- да се измени структура флоте у складу са укупном политиком Европске уније уз поштовање принципа конкуренције и слободног тржишта;
- да се континуирано евидентира активна флота која треба да се у наредним годинама модернизује, односно да се у периоду 2015-2025. године плански ревитализују пловила националног бродарства;
- да се сходно прихваћеним Правилима међународног споразума 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 Европске уније (по примеру Немачке и Аустрије), односно да се постепено уводе нови потискивачи у постојећу флоту потискивача;
- да се промовише идеја коришћења погонског течног природног гаса (LNG ) у складу са новим ЕУ прописима у циљу смањења емисије штетних гасова;
- по завршетку процеса ревитализације постојеће танкерске флоте да се 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 који 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 упрошћавање и убрзавање административних процедура на граници, односно у лукама и пристаништима;
- да се надлежни државни органи у одлукама које се односе 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.

#### **2.4.5. 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 6 потискивача, као и велики ремонт погона на 4 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 најновијим правилима ADN 2015;
- обнова потисница огледа 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 несметан међународни и домаћи унутрашњи водни саобраћај од око 100 модерних српских пловила и то:

- 18 бродова (13 потискивача, 4 самоходна брода, 1 путнички брод);
- 20-25 танк потисница у складу са најновијим захтевима правила Европског споразума о транспорту опасног терета (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.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> 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 Смедеревској железари, а укупна инвестиција мања уколико би пројекте радили домаћи

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 компаније, њену стабилност, а тиме и присутност Републике Србије на тржишту водног транспорта на Дунаву у наредних минимум 30 година.

Обнова флоте, пре свега за техничких пловила, Предузећа за водни транспорт „Иван Милутиновић“ у складу са закључцима о флоти из Стратегије, подразумева инвестицију од око 5 милиона евра до 2020. године која би била довољна за реализацију планираних инфраструктурних пројеката на водним токовима Републике Србије, посебно након катастрофалних поплава које су задесиле Републику Србију од маја до септембра 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.

## 2.5. SWOT анализа

Предности	Мане
1) Повољан географско-саобраћајни положај Републике Србије на европском коридору Рајна-Дунав на који се ослања густа мрежа пловних путева у Србији (укупно 1680км) 2) Велика пропусна моћ пловних путева Републике Србије 3) Повољни (ниски) трошкови транспорта, висока способност за превоз масовног терета на великој удаљености 4) Предности водног саобраћаја у смислу заштите животне средине 5) конкурентност националног бродарства у односу на земље у региону	1) Старост националне флоте и високи трошкови одржавања пловила 2) Неповољна старосна структура запослених и недостатак младог и стручног кадра који чини посаду бродова 3) Ограничења пловидбе на критичним секторима и зависност транспорта од климатских фактора 4) споре и компликоване административне процедуре државних органа 5) примена строгих правила АДН за танкерску флоту за превоз одређених врста течних терета са јасним роковима од 2015. и од 2018. године 7) Замрлост бродоградње и немогућност квалитетног и брзог ремонта бродова 8) нелојална конкуренција – сива економија

стручњаци у домаћим бродоградилиштима. Већи део опреме и технологије би ипак морао бити наручен из иностранства

<b>Могућности</b>	<b>Препреке</b>
<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 друмског, 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 је био 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 Владе 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, омогућује 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, такозваном 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.

Стратегијом Европске уније за Дунавски регион, приоритетном области 1а „Унапређивање мобилности и мултимодалности: унутрашњи водни путеви” 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 NAIADES II једна од предвиђених активности интеграција водног саобраћаја у мултимодални ланац. Различитим мерама, попут програма MARCO POLO којим се ко-финансирају пројекти који за циљ имају растеређење друмских саобраћајница или промену вида саобраћаја

(*modal shift*), 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 9 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 (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, AGTC (1991) 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 ефикасности 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 Европске уније, 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 TEN-T 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, обзиром да поједине луке немају дефинисана сидришта.

Правни положај лука и управљање лукама уређено је одредбама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. 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 се налазе 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, насупрот 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 лучко подручје одређује Влада на предлог Агенције за управљање лукама. 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 манам насталим као последица замора материјала и друго,

- 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”), Беоцин (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 чл. 15. и 22. ове уредбе, као и да се у њима до 31. децембра 2013. године омогући доступност алтернативних „еколошких“ горива у складу са захтевима из члана 39. наведене уредбе.

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 /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 8 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 и Закон о основама промене власништва друштвеног капитала, 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 9 порталних дизалица носивости 3-6 t, 3 мосне дизалице носивости 3 t, 20 t и 50 t, 2 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 m<sup>2</sup> затворених складишта и 600.000 m<sup>2</sup> 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, угљ, папир, фосфат и др. Иако највећа и инфраструктурно најопремљенија, 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 се статистички не евидентира.

Чињеница да се током времена град Београд развијао ка луци, те да је лука током времена постала непосредно окружена градским 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, Ниске раск терминал и други 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/ЕУ 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 (Дунав-Тиса-Дунав). Акваториј луке је величине 6 ha и дубине 4 - 10 m. Укупна дужина оперативне обале износи 800 m, са могућношћу једновременог привеза и обраде 5 пловила. Индустријски 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 6 порталних дизалица носивости од 5 t до 27,5 t, 14 виљушкар носивости од 3 t до 12,5 t, 1 виљушкар носивости 28 t, 5 утоваривача, 2 колске ваге од којих је једна друмско-железничка вага опсега до 100 t, 3 телескопска левка са порталима за претовар расутих терета производности до 250 t/h, 2 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 m<sup>2</sup> затворених складишта и 100.000 m<sup>2</sup> отворених складишта у функцији јавних и јавних царинских складишта. Запремина складишта за деривате нафте износи 270.000 m<sup>3</sup>.

Укупан промет у 2013. години био је 748.237 t и 52 контејнера, док је током 2012. године претоварено је 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 обухватају повећање производности код претовара житарица, сировина вештачког ђубрива и вештачког ђубрива, продужење оперативне обале - вертикалног кеја<sup>14</sup>, 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, Ниске раск 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.<sup>15</sup> 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 1153. километру 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 9 пловила, а укупна дужина вертикалног кеја износи 860 m. Идустријски 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 3 порталне дизалице, 2 ауто дизалице, 3 торањске дизалице, 4 левка за претовар расутих терета, 19 виљушкара носивости до 12,5 t, више камиона и полуприколица, тракасти транспортер и пнеуматска опрема и др. Лука „Дунав” Панчево располаже са 40.000 m<sup>2</sup> затворених складишта и 100.000 m<sup>2</sup> отворених складишта у функцији јавних и царинских складишта.

У протеклих 10 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

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

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

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.<sup>16</sup> Тачан износ потребних улагања у односу на проширење лучког подручја Луке у Панчеву биће утврђен након 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 1295. километру 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 3 пловила. Лука је удаљено 30 km од аутопута E70, правац Београд-Загреб, односно 45 km од аутопута E75, 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 1 портална дизалица носивости 6/12 t (Ganz), 1 лучка мобилна дизалица (Sennebogen), 1 пловна дизалица (Schwimmkran 3), различити усипни кошеви, тракасти транспортери и друга механизација. Предузеће располаже са 650 m<sup>2</sup> затворених складишта и 8.260 m<sup>2</sup> 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 о пловидби и лукама на унутрашњим водама. 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

---

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

процењена на износ од 5,6 милиона евра.<sup>17</sup> 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 1401. километру 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 3 пловила. Лука је удаљена 70 km од аутопута E75, 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 1 порталне дизалице, носивости 6 t, тракастих транспортера и друге пнеуматске опреме. „Напредак” а.д. располаже са 25.000 m<sup>2</sup> 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 1366. km. 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. Лука је удаљена 40 km од аутопута E75, правац Београд-Будимпешта, и није повезано са националном железничком мрежом.

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 m<sup>2</sup>; потребном претоварном механизацијом и механизацијом за интерни транспорт.

Најчешће обрађиване робе су житарице, вештачко ђубриво, шљунак и песак, а у протеклих 5 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 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

---

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

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 1111. километру и „Стара лука” на 1116. километру десне обале реке Дунав. Лука је отвореног типа и има укупно 5 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 1 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.<sup>18</sup> 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.

---

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

*Лука у Прахову* налази се на 861. километру 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 3 порталне дизалице носивости 10 t, 6 t и 5 t, 3 мосне дизалице носивости 10 t и 40 t, тракасти транспортери и друга опрема. Располаже са 2.000 m<sup>2</sup> затворених складишта и 6.000 m<sup>2</sup> отворених складишта.

Најчешће обрађиване робе су угаљ, кокс, фосфат, производи црне металургије, пиритне изгоретине и др. У протеклих 10 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, набавка 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 3.0 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 9.8 милиона евра.<sup>19</sup>. 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 1268. километру десне обале Дунава. Лука је базенског типа, са акваторијом величине 4,24 ha и минималном дубином 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 1 портална дизалица носивости 10 t, 7 виљушкара носивости 3 t до 12 t, више камиона и друге опреме. Лучки оператер располаже отвореним складишним простором површине 28.000 m<sup>2</sup>.

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 122. километру 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 1 мосна дизалица носивости 25 t, више виљушкара

---

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

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 m<sup>2</sup> затворених складишта, од чега 1.290 m<sup>2</sup> чине јавна царинска складишта, и 20.000 m<sup>2</sup> отворених складишта од чега 5.000 m<sup>2</sup> чине царинска складишта. Предузеће располаже и складиштем за течни нафти гас (ТНГ) запремине 1.000 m<sup>3</sup>.

Најчешће обрађиване робе су грађевински материјал (песак, шљунак, туцаник), минерално ђубриво, житарице, шећер, дуван, ТНГ и др. Током протеклих 5 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 различите 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 3 милиона евра, док је за лучку супраструктуру инвестиција процењена на износ од 4 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 лука.

*Пристаниште у Сремској Митровици* налази се на 133. километру леве обале реке Саве и отворено је за домаћи саобраћај. Пристаниште је базенског типа, акваторије величине 1 ha са дужином 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 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” чине 1 портална дизалица носивости 6 t, 1 манипулатор за рад са контејнерима, 1 ауто дизалица носивости 12 t, тракасти транспортер, више виљушкар, камиона, полуприколица, више пловила, багера рефулера, багера ведричара и др. РТЦ Лука „Легет” а.д. располаже са 20.000 m<sup>2</sup> 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 2.0 милиона евра.<sup>20</sup> 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 103. километру 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. Индустијски 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, лучкоподручје 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 о пловидби и лукама на унутрашњим водама, смерницама из ове стратегије, као и захтевима за луке, пристаништа и привремена претоварна места које ће Влада уредбом усвојити на предлог Агенције за управљање лукама, 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.

---

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

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.

### 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 друго) 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 неки други прописани 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 је обавезно 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 пристајање, начешће 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 бродарстава, 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 4 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, 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 културу и баштину или исто рјјске 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 7 земаља и 5 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 преваходно 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 кредибилни приватни инвеститори, односно лучки оператери;
- у оквиру Агенције за управљање лукама унификовати поступке контроле и праћења рада лучких оператера те успоставити јединствени систем администрација и управљања лучким процесима;
- интегрисати луке у систем Речних информативних сервиса.

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

разбијања унутарлучких монопола као једне од главних карактеристика данашег 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 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 друго. 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 одређења 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.

Одређење 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 ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Велико Градиште (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Голубац (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Лепенски Вир (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Кладово (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Неготин (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Шабац (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Сремску Митровицу (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Тител (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Бечеј (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Сенту (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити у договору са надлежним органом локалне самоуправе);
- Кањижу (локација будућег путничког пристаништа ће се одредити 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	Мане
<p>1) Повољан географско-саобраћајни положај на европској мрежи унутрашњих водних путева:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Река Дунав Е 80 – (46 bis – 52, укупно девет лука отворених за међународни саобраћај).</li> <li>- Река Сава Е 80 – 12 - две луке</li> <li>- Река Тиса Е 80 – 01 – једна лука отворена за међународни саобраћај</li> </ul>	<p>1) Ограничења пловидбе на критичним секторима европских унутрашњих водних путева нпр. критични сектори у Бугарској и Румунији</p> <p>2) Потребне су знатне инвестиције у реконструкцију лучких оперативних обала (изградња вертикалних кејева)</p> <p>3) Не постоје развијени терминали интермодалног</p>

<p>2) Луке су позициониране на високо ранжираним 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>саобраћаја, већ само могућност за претовар ограниченог броја контејнера.</p> <p>4) У домаћим лукама не постоје специјализовани Huske – 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><b>Могућности</b></p>	<p><b>Препреке</b></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.

Доношењем Закона о потврђивању европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (AGN), 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 документ UNECE 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 усресреде 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 AGN Споразумом. 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 7. За 6 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 Републиком 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 Споразумом приликом модернизације водних путева препоручује се задовољење параметара најмање Va категорије.

Пројекат припреме пројектне и тендерске документације за хидротехничке радове на реци Сави од Београда (гкм 0) до Брчког (гкм 231) и пројекат израде Студије о процени утицаја на животну средину за хидротехничке радове на реци Сави од Београда (гкм 0) до Брчког (гкм 231) финансиран из Инструмената за претприступну помоћ (IPA 2010) Босне и Херцеговине започео је у новембру 2013. године, а очекује се да ће пројектна и тендерска 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, Дрини (у дужини од 15 km) и Колубари (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 је убрзала 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 АГН споразума река Тиса у читавој својој дужини унутар РС, од 164 km, на којој је до тада важио међудржавни режим пловидбе, добила је статус међународног водног пута.

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

Каналска мрежа Хидросистема Дунав – Тиса – Дунав је у погледу регулације водног режима од немерљивог значаја за одрживи развој овог дела Републике Србије. Ова каналска мрежа је истовремено 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 8 5 x 1 2 x 3 (укључујући и првојеницу 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 водотокима у трећој категорији водног пута. На каналима ХС ДТД потребна је ревитализација угрожених деоница загађеним муљем (Врбас, Зрењанин), као и санација преводнице Бездан 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 Речни информациони сервиси (RIS). Успостављена је обалска мрежа базних станица (15 на Дунаву и 3 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. год. 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 коришћења 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.

У складу са Директивом Европског парламента и Савета 2013/53/ЕУ од 20. новембра 2013. године о пловилима за рекреацију и пловилима за сопствене потребе<sup>21</sup> прописани су технички захтеви за стављање на тржиште пловила за рекреацију и погонских мотора који се увозе у Републику Србију. 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.

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 земаљама 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

---

<sup>21</sup> 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

марина на Дунаву. Анализом је утврђено да у 15 подунавских војвођанских општина постоји чак 35 потенцијалних макролокација за изградњу марина, од чега 13 примарних, 9 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, Озаци, 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 организациом „Међународни научни форум Дунав – река сарадње“.

Ширење мреже марина, малих марина 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.

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, 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.

#### **4.5. Визија, мисија и стратешки циљеви**

##### **4.5.1. Визија**

Достизање европских стандарда безбедне пловидбе на целој мрежи међународних пловних путева Републике Србије.

Развој унутрашњег водног саобраћаја за потребе бродова унутрашње пловидбе велике носивости, речно-морске, контејнерске и друге 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 АГН Споразума у односу на габарите бродова прописане за сваку категорију водног пута.

#### **4.5.3. Стратешки циљеви**

1. Унапређени пловни путеви у Републици Србији у складу са новом инфраструктурном политиком ЕУ, ТЕН-Т мрежом и АГН Споразумом.
2. Поуздан систем Речних информационих сервиса – 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 науке 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.

#### **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, је остварљив 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 ТЕН-Т 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 АГН Споразума, 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.

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 садашњу 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.

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-Споразума 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 ЕУ инфраструктурном



политиком 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 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 централног дела 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” UNECE 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.<sup>22</sup>

Имајући у виду повољну конфигурацију терена, као и релативно мала финансијска средства потребна за проширење постојећег RIS система, треба извршити пуну имплементацију RIS-а на цели ток реке Тисе кроз Републику Србију, посебно у светлу тога што је прихватањем AGN Споразума и она добила међународни статус. Кроз успостављање нових информационих технологија у функцији саобраћаја на каналској мрежи 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-а у Републици Србији.

С обзиром да је неопходно да и у Републици Србији буде успостављен сервис за управљање бродским саобраћајем (VTS) који тренутно функционише у Европи, закључује се да све постојеће компоненте RIS-а могу бити компоненте новог VTS-а. Због тога би требало постојеће компоненте и капацитете RIS-а искористити за остваривање улоге VTS-а. У случају да се поставе такви захтеви на територији унутрашњих водних путева које нису покривене RIS-ом 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-ом не постоји, треба се задржати на постојећем RIS-у. Управљање бродским саобраћајем на водним путевима у оквиру VTS-а 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 РИС на европској мрежи водних путева чији је интегрални део.

Паралелно са свим активностима на успостављањеу и усавршавању RIS-а и VTS-а, 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

---

<sup>22</sup> 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>.

пловидбу, разним иницијативама за унапређење пловидбе унутар земље, учешће у паневропским 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 за водне путеве „Иван Милутиновић“ 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 Европске уније у периоду од 2015. до 2025. године. Могућност даљег финансирања Европске уније 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.

#### **4.5.5. Приоритетни прописи за остварење стратешких циљева**

Законом о потврђивању европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја (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.	<b>Редовно техничко одржавање пловних путева</b> (хидрографска мерења, обележавање пловних путева, хидротехнички радови, пружање информација о стању пловних путева и речни информац. сервис)	<b>2,5 милиона евра</b> (на год. нивоу) (РС)	<b>2,7 милиона евра</b> (на год. нивоу) (РС)		
2.	<b>Инвестициона улагања у флоту</b> за техничко одржавање пловних путева	<b>6,15 милиона евра (РС)</b>			
3.	<b>Редовно хидротехничко одржавање багерским радовима на каналима ДТД</b> (избагерује се око 300.000 m <sup>3</sup> муља)	<b>1 милион евра</b> (на год. нивоу) (АПВ)	<b>1 милион евра</b> (на год. нивоу) (АПВ)		
	<b>Инвестиционо улагање у флоту</b> за техничко одржавање водних путева на каналима ДТД	<b>100.000 евра</b> (на год. нивоу) (АПВ)	<b>100.000 евра</b> (на год. нивоу) (АПВ)		
<b>4. Инвестициона улагања у инфраструктуру пловних путева и унапређење пловидбених услова</b>					
		<b>Буџет</b>		<b>ЕУ и фондови</b>	
		2015 - 2020	2020 - 2025	2015-2020	2020 - 2025
4.2.	<b>Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на реци Дунав у Србији</b> , између Бачке Паланке и Београда (укључујући надзор и еколошки мониторинг над радовима)	<b>15% суфинансирање државе</b> за радове		12. 2 мил. евра радови 2 мил. евра надзор <b>Укупно: 14,2 мил. евра</b>	
4.1.	<b>Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на заједничкој РС-ХР деоници реке Дунав</b> (укључујући припрему недостајуће документације и надзор и еколошки мониторинг над радовима)	<b>15% суфинансирање државе</b> 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.)		<b>48,5 милиона евра</b> , укључује трошкове РС и РХ	
4.3.	<b>Хидротехнички и багерски радови на критичним секторима на реци Сави</b>	<b>15% суфинансирање државе</b> за радове, уколико се радови буду финансирали из ИПА фонда		1.0 мил.евра за комплетирање документације 7 мил. евра радови 1.3 мил. евра надзор <b>Укупно: 9.3 мил. евра</b>	
4.4.	<b>Пројекат даљинске контроле система обележавања и систем реаговања</b>			<b>2,65 милиона евра</b>	
4.5.	<b>Пројекат имплементације гласовног VHF система на Дунаву</b>			<b>4,1 милиона евра</b>	
4.6.	<b>Пројекат имплементације водомерних станица и система надзора клиренса мостова</b> (Имплементација			<b>8,7 милиона евра</b>	

	интегрисаног система даљинског надзора и читавања хидролошких информација и габарита пловидбених отвора мостова)		
4.7.	<b>Имплементација речних информационих сервиса на Тиси</b>	<b>100.000 евра - буџет РС</b>	
4.8.	<b>Канал Врбас – Бездан - Хидротехнички и багерски радови и ремидијација загађеног наноса на критичним секторима ДТД</b>		<b>17, 25 милиона евра</b> (на основу процене у Генералном плану и студији изводљив. за унутрашњи водни транспорт у Србији, 2006)
4.9	<b>Багеровање (загађеног наноса) код Зрењанина</b> ради повећања дубине пловног пута		<b>5,75 милиона евра</b> (на основу процене у Генералном плану и студији изводљив. за унутрашњи водни транспорт у Србији, 2006)
4.10	<b>Санација преводнице Бездан</b> - стављање у функцију		<b>2 милиона евра</b>

#### 4.7. SWOT анализа

<b>Предности</b>	<b>Мане</b>
<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 наутички туризам и мала привреда у локалним самоуправама</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) Неадекватна пореска политика за рекреативна пловила приликом регистрације</p> <p>8) Недовољно развијена мрежа марина и пристана за рекреативна пловила</p>

<b>Могућности</b>	<b>Препреке</b>
<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 сарадњом 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 традиционо 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 се баве Грађевински, Машински 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 наутику (речни и поморски смер), хидроградњу, бродоградњу и бродомашинство у средњој стручној школи у Београду, односно само наутику (речни смер) у Саобраћајној школи у Новом Саду.

Бродарци стичу звања у служби палубе или служби машине полагањем стручног испита. Условe 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 (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 велико смањење броја ученика у наутичким и хидрограђевинским занимањима, док се одређена бродомашинска занимања се 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 финасира Европска унија. 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 наугичких и машинских занимања. На пројекту учествује укупно 18 партнера који представљају школе, универзитете и институције које се баве речним транспортом из Аустрије, Словачке, Мађарске, Хрватске, Србије, 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 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 информационаих 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.

Државна бродарска компанија ЈРБ је почела да организује обуку за посаде бродова и да ангажује средњошколце са адекватним занимањима на пословима у речном транспорту. Такође, домаћа компанија самоиницијативно запошљава младе наугичке 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 се располаже значајним капацитетима за доквалификацију, преквалификацију и целоживотно учење у различитим делатностима, па и у водном саобраћају, првенствено у Школи за бродарство, бродоградњу и хидроградњу (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 јавног сервиса 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 Европског споразума о међународном превозу опасног терета унутрашњим пловним путевима (ADN Споразум), који је саставни део Директиве о копненом превозу опасних терета 2008/68/EЗ, 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 одговорни надлежни орган Републике Србије је Управа за транспорт опасног терета у саставу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Ова управа, 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 5 година.

Поред обука и сертификавања непосредних учесника у транспорту опасног терета пловним путевима, према ADN Споразуму, 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, 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. 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” (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.

Здружена 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. Здружена 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 Департаман 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 обиласци речних лука, бродарстава, бродоградилшта, преводница и оператера интермодалних терминала. Студенти се редовно упознају са надлежностима и текућим активностима Дирекције за водне путеве и Републичке агенције за просторно планирање. 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.

## **5.4. Визија, мисија и стратешки циљеви**

### **5.4.1. Визија**

Република Србија преознатљива на нивоу Европске уније 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 Европске уније.

#### **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 осавременењавају, 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 наутичке 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 бродоградилиштима;

- 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 сертификатима 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 5 година према утврђеној процедури се подразумева.

Пораст броја запослених у водном саобраћају се може 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 љака 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, руковоаци техничких пловила) односно у служби машине (машинисти, машиновође);

- Подстицањем колективног преговарања између социјални 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 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 добијају љаци 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

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

## 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 други 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 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 Словачка, Луксембург, Швајцарска, Аустрија и 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 укључивању 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). 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 други), 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 Словачка и 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. године<sup>23</sup>, као у Акционом плану за свеобухватну поморску политику<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> *Maritime Transport Strategy, 2015*

<sup>24</sup> *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

Европска унија 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 заставама 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 транспорта<sup>25</sup>. Препознајући значај поморског бродарства али и његову изложеност конкуренцији Европска унија 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 Европска унија 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, пр и 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 усвојило још неколико значајних докумената попут Саопштења и акционог плана у циљу успостављања европског поморског транспортног простора без граница<sup>26</sup>, као и Саопштење Европске комисије о јединственом поморском транспортном простору<sup>27</sup>. 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

<sup>25</sup> *Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004*

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

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

значаја Стратегија поморског транспорта до 2015. године<sup>28</sup>, као и Акциони план за свеобухватну поморску политику<sup>29</sup>.

### 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 набаљен 1987. године, а који је коришћен за превоз железне руде из Перуа до Југославије за потребе како Железаре у Смедереву, тако и других железара у бившој Југославији. Бродови ове компаније су до 2006. године постепено дати на резање или су арестирани (привремено застављани) 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 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 – Фабрика аутомобила у Крагујевцу, производња проводника и полупроводника, гума, челика, бакра, вештачка ђубрива, наменска 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. Основни циљ овог закона је усгалашавње 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 минимална број чланова посаде на поморским бродовима под заставом Републике Србије, начин вршења бродске страже, категорије пловидбе поморских бродова под српском заставом и друго. 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*

<sup>28</sup> *Maritime Transport Strategy, 2015*

<sup>29</sup> *Action plan for an integrated maritime policy*

*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 тек 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 унификацисјких 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 мору<sup>30</sup> (SOLAS Конвенција), Међународна конвенција о стандардима за обуку, издавање овлашћења и вршење бродске страже помораца<sup>31</sup> (STCW Конвенција), Међународна конвенција за спречавање загађења са бродова<sup>32</sup> (MARPOL Конвенција), као и Конвенција Међународне организације рада о раду помораца из 2006. године<sup>33</sup> (MLC Конвенција).

Република Србија даје преко 5.000 српских држављања 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 држављања који су стекли професионална звања помораца.

У односу на питање образовања и обуке помораца, ову област је до 2011. године карактерисала неусклађеност са захтевима Међународне конвенције о стандардима за обуку, издавање уверења и вршење бродске страже помораца (у даљем тексту: STCW Конвенција). Република Србија је 2009. године поднела детаљан извештај Међународној поморској организацији (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 започела реформу ове области. Законом су прописани стандарди и захтеви за рад тзв. акредитованих институција за образовање и обуку помораца у складу са захтевима STCW Конвенције и Директиве 2006/108/ЕЗ. Последице, дотадашњим центрима за обуку није продужено одобрење за рад, док је Министарство марта 2013. године упутило јавни позив на адресу више од 10 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

---

<sup>30</sup> *International Convention for the Safety of Life at Sea*

<sup>31</sup> *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*

<sup>32</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*

<sup>33</sup> *Maritime Labour Convention, 2006*

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 је констатовано 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 конкуретни 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 компетитивних 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* чартерер 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, агентуру, 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 друге.

#### **6.3.3. Стратешки циљеви**

##### **1. Усклађивање националног законодавства са секундарним изворима права Европске уније, као и међународним конвенцијама усвојеним под окриљем ИМО и МОР-а 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.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> 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

- прописивањем највише допуштене старости бродова за упис у један од уписника поморских бродова – предлаже се прописивање 10 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 Европској унији, 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 других 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 делатност, 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*

---

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

*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 конкуретнијим 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 посдае поморских бродова. Сходно одредбама Уредбе о звањима, условима за стицање звања и овлашћења чланова посдае поморских бродова, прописано је да ће се акредитована институција оснивати као јавно признати организатор активности у смислу Закона о образовању одраслих („Службени гласник РС“, број 55/13), и која ће на основу одобрења Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре 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 грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. 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 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:

- ослобођање 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 МОР-а 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 МLC 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 превасходно 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 додатак, 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 Холандији и Грчкој 1957. године. До данас на овај систем су прешле: Велика Британија, Немачка, Француска, Италија, Белгија, Шведска, Данска, Финска, Пољска, Малта, Кипар, Шпанија, Ирска, Словенија, Словачка, Хрватска, као и Норвешка, Аустралија, Индија, Јужна Африка, Сингапур и друге. 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.<sup>35</sup> 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

---

<sup>35</sup> Community guidelines on State Aid to Maritime Transport - 2004

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 друго. Већина ових питања је од нарочитог значаја за подизање нивоа атрактивности домаћег законодавства у односу на светске поморске бродовласничке и менаџмент компаније. У односу на питање хипотеке и привилегија, ове институте треба приближити начину уређивања како данас постоји у енглеском, односно праву САД-а, 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 издавају 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 власништа 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 проспекат 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 накнадним 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 5 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 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 транспортог осигурања има одлучујућу важност за могућност закључивања оваквих банкарских радњи. С тим у вези, приликом рада на Закону о трговачком бродарству посебна пажњу треба посветити уређењу уговора о пловидбеном осигурању при чему треба размотрити могућност и потреба да се у циљу олакшања преноса права потраживања на накнаду евентуалне штете, поморској извозној полиси по наредби поред својства доказне исправе, исправе о дугу осигуравача, 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

#### 6.4. SWOT анализа

Предности	Мане
<p>1) Значајан број држављања Републике Србије који раде као поморци.</p> <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 потпуну усклађивање са свим међународним ИМО&amp;ILO прописима</p> <p>3) Слаби административни капацитети</p>

<b>Могућности</b>	<b>Препреке</b>
<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>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. децембра 2014. 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 ће се детаљније утврдити динамика за спровођење мера, као и начин управљања ризицима у поступку постизања посебних и стратешких циљева Стратегије.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре надлежно је 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 или неко кога Министар овласти. 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 грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре 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 Европске уније 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 од државног буџета за реализацију стратегије;

- утврђивање додатних могућности за прикупљање средстава са посебним нагласком на коришћење фондова Европске уније 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 многу 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, многостуко 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 се отварају значајне могућности за боље позиционирање и развој водног саобраћаја у Републици Србији који се предвиђа овом стратегијом за период од 2015 до 2025. године.

У том смислу, може се закључити да још увек недостаје пуно информисање о предностима и значају овог најстаријег вида саобраћаја у Европи. 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;
- промоцијом редовних активности националних кластера – добар пример организовања је новоосновани Српски водни кластер и нешто старији Кластер транспорта и логистике 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, стручном и научном јавности;
- 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 стучњаци по појединим областима важним за развој речног саобраћаја са циљем усаглашавања заједничких интереса подунавских, 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”.

