

UDK: 327.7(282.243.7):(497.11)  
Biblid 1451-3188, 14 (2015)  
Год XIII, бр. 52-53, стр. 344–357  
Изворни научни рад

др Милован РАДАКОВИЋ<sup>1</sup>

## ПРОЦЕС САРАДЊЕ У ПОДУНАВСКОМ РЕГИОНУ И ПЕРСПЕКТИВЕ РАЗВОЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

### ABSTRACT

Development of Serbia should be a combination of the EU strategy towards the Danube River and the strategy that Serbia has towards the Danube. The Danube River, its coastline and the wider area, known as the Danube region, in the commercial and economic sense, suggests that the Danube is more used in the top, than in its lower reaches. Today, the Danube region covers not only the coastal states of the Danube River but also the country through which flows a tributary of the Danube. Therefore, the Serbian perspective must take a new strategic position in the Danube region, given that its economic capacity significantly collapsed with the current economic crisis and the political turmoil that lasted from the end of the nineties. Increased cooperation between the countries of the Danube region assumes greater involvement of the Danube countries which are members of the European Union. The institutionalization of cooperation in the European integration process will mean greater coordination, but also the impact of existing mechanisms such as the Danube Commission, whose authority is not questioned.

*Key words:* Serbia, Danube, Podunavlje, Cooperation, EU..

---

<sup>1</sup> Институт за међународну политику и привреду, Београд. Е-маил: mradakovic@diplomacy.bg.ac.rs. Рад представља резултат рада на пројекту Института за међународну политику и привреду: „Србија у савременим међународним односима - стратешки правци развоја и учвршћивања положаја Србије у међународним интегративним процесима - спољнополитички, међународни економски, правни и безбедносни аспекти”, финансираног од стране Министарства, просвете, науке и технолошког развоја Владе Републике Србије (евиденциони број: 179029).

## 1) УВОД

Процес сарадње на Дунаву је политичко-дипломатска иницијатива, покренута 2002. године, која има за циљ “пружање новог политичког подстрека за јачање и развој вишестраних односа између подунавских земаља, без успостављања нових институција”.<sup>2</sup> Њиме су обухваћене све подунавске земље, као и поједине земље кандидати за пријем у ЕУ. Процес је инициран у јуну 2001. године од стране Аустрије, Румуније, Европске комисије и Пакта за стабилност ЈИЕ, а званично је успостављен на првој Министарској конференцији, одржаној у Бечу, 27. маја 2002. године. Учеснице процеса су 13 земаља подунавског базена - СР Немачка, Аустрија, Чешка, Словенија, Словачка, Мађарска, Хрватска, Босна и Херцеговина, Србија, Румунија, Бугарска, Молдавија и Украјина - Европска комисија и Регионални савет за сарадњу. Актуелни председавајући Процеса сарадње на Дунаву је Украјина.<sup>3</sup> Успостављање Процеса као политичког, дипломатског и економског консултативног форума, комплементарног са постојећим регионалним механизмима и иницијативама, има за циљ даље унапређење сарадње и повезивања на Дунаву, а у функцији процеса евроинтеграција. Широка и добро утемељена платформа Процеса, интерес кључних међународних фактора (САД, ЕУ и међународних организација), као и заинтересованост земаља учесница за регионалне и субрегионалне облике сарадње, представљају главне карактеристике ове иницијативе. На овај начин Процес омогућује да дођу до изражаја одређеност земаља региона за поштовање и јачање демократских принципа и вредности, пуно уважавање националних, верских и културних особености, окренутост ка економском развоју и интегрисању регије у европске структуре.<sup>4</sup> Основни документи којима се дефинишу стратешки правци Процеса су Заједничка декларација и Принципи и радне методе за функционисање Процеса. Декларацијом се успоставља “процес политичке и економске сарадње земаља подунавског региона са циљем унапређења и интензивирања њихове сарадње у низу области од заједничког политичког, економског, и културног интереса”. Процес не представља нови, институционализовани облик сарадње, нити дуплирање са већ постојећим организацијама и регионалним

---

<sup>2</sup> Интернет: <http://www.mfa.gov.rs/sr/index.php/spoljna-politika/eu/regionalna-saradnja/dcp?lang=cyr>

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Интернет: <http://www.mfa.gov.rs/sr/index.php/spoljna-politika/eu/regionalna-saradnja/dcp?lang=cyr>

структурама, већ обједињени напор да се кроз заједничку сарадњу и у садејству са постојећим регионалним организацијама и иницијативама оствари напредак у демократизацији, економском развоју и даљој интеграцији региона у европске структуре.<sup>5</sup> Активности Процеса одвијају се кроз дипломатско-политичку и пословну димензију, у складу са прокламованим циљевима. У периоду између две министарске конференције организују се састанци представника МИП-ова земаља учесница Процеса, како би се разматрале активности на реализацији циљева процеса, сагледале могућности за њен подстицај, односно утврдили евентуални проблеми и дискутовали начини превазилажења, али и допунила листа приоритета по потреби. Република Србија је активно учествовала на свим досадашњим конференцијама Процеса сарадње на Дунаву, укључујући и председавање Процесом у периоду 2005-2007. године, које је окончано успешним организовањем Треће министарске конференције у Београду 18. априла 2007. године. Република Србија се укључила у процес израде Стратегије формирајући Радну групу за сарадњу са ЕУ у Подунављу чији је резултат рада био документ под називом *Позиција Републике Србије за учешће у изради свеобухватне стратегије Европске Уније за регион Дунав*.<sup>6</sup> Нови концепт макро-регионалне сарадње који је материјализован кроз израду Дунавске стратегије, представља могућност за даље унапређење сарадње Републике Србије са суседним и другим европским државама. Поред тога, Стратегија ЕУ за развој Дунавског региона представља један од веома важних инструмената којим Република Србија може да спроведе јачање институционалних и људских капацитета кроз развој локалних, регионалних и националних потенцијала. Комбинација стратегија различитих актера јавног и приватног сектора, невладиних организација и удружења, медија, доступност и јавност конкретних резултата, грађанима, али и спремност и знање да се примењују правила и процедуре ЕУ у спровођењу конкретних акција, представљају најзначајније изазове и корист за Републику Србију. На овај начин Србија конкретно даје свој допринос јачању демократије, владавини права, економском просперитету и напретку у региону.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Погледаги, документа МСП-а, која се односе на процес сарадње на Дунаву.

<sup>6</sup> Интернет: [www.dunavskastrategija.rs/include/docs/pozicija\\_srbije\\_u\\_izradi\\_strategije\\_eu\\_za\\_dunav-dopunjeno-izmenjeno\\_cyr.doc](http://www.dunavskastrategija.rs/include/docs/pozicija_srbije_u_izradi_strategije_eu_za_dunav-dopunjeno-izmenjeno_cyr.doc)

<sup>7</sup> Интернет: <http://www.mfa.gov.rs/sr/index.php/spoljna-politika/eu/regionalna-saradnja/dcp?lang=cyr>



Извор: [Dunav.info.org](http://Dunav.info.org).

Процес сарадње на Дунаву започет је 2001. године као аустријско-румунска иницијатива, а 2002. овој иницијативи придружила се и Европска комисија и Пакт за стабилност југоисточне Европе. Иницијатива је окупила тринаест подунавских и других земаља чија територија гравитира ка Дунаву.<sup>8</sup> То су Аустрија, БиХ, Хрватска, Чешка, Словачка, Немачка, Мађарска, Молдавија, Румунија, Украјина, Словенија и Србија. Искуство Србије стечено у оквиру Централноевропске иницијативе, Регионалног савета за сарадњу, Процеса сарадње у југоисточној Европи, јадранско-јонској иницијативи, Стратегије ЕУ за јадранско-јонски регион и другим регионалним механизмима сарадње могу бити од изузетне користи када је реч о Стратегији ЕУ за Подунавље. С тим у вези за Београд је од изузетног значаја и активно учешће у остваривању Стратегије ЕУ за Подунавље. Када је реч о Стратегији коју Европска унија спроводи у простору Подунавља, треба напоменути да Србија на овом простору реализује неколико значајних

<sup>8</sup> На основу политичке иницијативе Аустрије, Румуније и Немачке (покрајине Баден Виртенберг) Европски савет је јуна 2009. године формално затражио од Европске комисије да припреми заједничку свеобухватну стратегију ЕУ за Дунавски регион (European Union Strategy for Danube Region). Реч је о политичко-економском форуму који функционише кроз одржавање министарских конференција једном у две године и пословне конференције које се одржавају у међувремену.

пројеката. То су реконструкција Жежељевог моста у Новом Саду у вредности од око 45 милиона евра, ревитализацију Голубачке тврђаве у вредности од 6,5 милиона евра, изградња система водоснабдевања Великог Градишта у вредности од 4,4 милиона евра, уређење Великог Бачког канала у вредности од 10 милиона евра и другим пројектима. У оквиру Програма прекограничне сарадње Србија - Румунија, први пут је реализован наменски позив за прикупљање пројеката везаних за Дунавску стратегију, и то у оквиру приоритета као што су управљање еколошким ризицима у вредности од 7 милиона евра. У вези Програма пограничне сарадње Србије и Мађарске, Река Дунав се третира као хоризонтални приоритет. С тим у вези готово на свим Конференцијама, истакнуто је да је задатак министара иностраних послова да наставе политичко усмеравање и сарадњу са надлежним структурама Европске комисије како би се обезбедило ефикасно планирање и стратешка координација у оквиру Стратегије ЕУ за Подунавље. За простор Подунавља од изузетног значаја побољшање саобраћајне инфраструктуре, развој туризма као и развој међукултурне сарадње и свих других регионалних облика комуникације.

## 2) ДОСАДАШЊА ИСКУСТВА И ПЕРСПЕКТИВЕ РАЗВОЈА

Подунавље до краја XX века, није имало карактеристике једне макро-целине. Ово пре свега због разних историјских и политичко - идеолошких коногација. Обале Дунава биле су граница између Аустроугарске и народа који нису били унутар њених граница, а у каснијем историјском периоду Дунав је био политичка граница између Источног и Западног дела Европе. Све ово је имало своје реперкусије и на економију држава на Дунаву. Поред овога Подунавље је имало различит степен развоја. Горњи и средњи ток Дунава (Немачка, Аустрија, Словачка, Мађарска) историјски је увек био развијенији од држава у доњем току реке.<sup>9</sup> Основ перспективе овог простора представља, с једне стране, превазилажење идеолошких разлика између држава са Запада и држава са Истока континента, ресурси на овом подручју и позиција да различите културе подунавских народа представљају богатство Подунавља а не основ за сукобе. Једна од грана привреде - туризам, као да још није максимално искоришћен на простору Подунавља. Постоји још много простора које туризам може попунити у Подунављу и његовом ширем простору.<sup>10</sup> Дунав

<sup>9</sup> Детаљније, Едита Стојић-Карановић, „Отворена питања и перспективе сарадње подунавских земаља“, *Међународни проблеми*, 2002.

<sup>10</sup> Ibid.

је једна од најзначајнијих речних саобраћајних веза у Европи. С тим у вези све државе на Дунаву имају обавезу да омогуће несметану пловидбу овом реком. То подразумева пре свега, чишћење корита реке, уклањање разних препрека које онемогућавају нормалну пловидбу. То је основни, али не и једини задатак. Модернизација дунавских лука (посебно у доњем делу Дунава) требало би такође да представља један од приоритета подунавских држава. Заједнички пројекти, као што су на пример изградња хидроцентрали, али и саобраћајне инфраструктуре између држава на дунавском простору, представљају темељ развоја Подунавља. На овом простору посебно треба обратити пажњу на две ствари - заштити природне средине и заштити од елементарних непогода. Заштита природне средине односи се и на приоритете Европске уније, па је заштита екосистема око Дунава обавеза свих подунавских земаља без обзира да ли су чланице ЕУ или не. Елементарне непогоде као што су поплаве могу у краћем или дужем периоду парализати привреду једне земље. Зато је уређење приобаља од велике важности за све државе. Ако је реч о Дунаву, државе чланице Дунавске комисије, могу формирати заједничко тело које би интервенисало у поплавама угроженим државама. Може се формирати и заједнички фонд чија би се средства употребљавала за уређења корита река и приобаља. Овакви или слични фондови вероватно постоје у Европској унији, али могу се формирати и на нивоу подунавских земаља.

### **3) САОБРАЋАЈНЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ НА ДУНАВУ ОД ЗНАЧАЈА ЗА СРБИЈУ**

Један мост на Дунаву, између Румуније и Бугарске, има посебан значај и за Републику Србију, с обзиром да представља саобраћајну алтернативу Коридору X. Тај, нови мост на Дунаву, повезује Калафат у Румунији и Видин у Бугарској, а део је саобраћајног коридора IV. Ови делови Румуније и Бугарске спадали су у економски мање развијене области Европске уније. До завршетка овог моста, овде је постојао само један дунавски мост пројектован још 1954. године. О овом новом мосту говорило се још седамдесетих година двадесетог века, а његов завршетак био је планиран још 1990. године. Сукоби у бившој Југославији су значајно утицали на убрзање његове реализације. Његова географска локација имала је своју историју. Наиме, Бугари су инсистирали да се он изгради у западном делу границе са Румунијом. На тај начин он би постао веза и и саобраћајни додатак ауто-путевима који воде од Грчке и Турске ка Блиском истоку.<sup>11</sup> Румунија је инсистирала да позиција моста буде

---

<sup>11</sup> Мост између Калафата и Видина, део је коридора IV који спаја Дрезден са Истанбулом.

источније. Букурешт је сматрао да би се на тај начин још више развио међународни транспорт преко њене територије, тако да би се повећали приходи од међународног транспорта. До коначног договора дошло се у јуну 2000. године, када је прихваћено да мост буде код Видина у западној Бугарској. Мост између Калафата у Румунији и Видина у Бугарској, је делимично висићи мост, дугачак 1.951 метара, предвиђен је за аутомобилски и железнички саобраћај, а постоји и бикцикличестичка стаза, као и стаза за пешаке. Мост има дванаест стубова носача, који су у делу реке којом се не плови међусобно удаљени 180 метара. Висићи део моста који прелази преко пловног дела Дунава има дужину од 180 метара.<sup>12</sup> Ова саобраћајна инвестиција важна је и за Србију. Наиме, коридор IV је алтернатива коридору X који пролази кроз Србију. Свако даље одуговлачење завршетка коридора X представљаће шансу да се правцем из западне Европе кроз Румунију и Бугарску стигне на југ континента. Иако је коридор IV дужи за сто километара, и чињеница да је трасом кроз Румунију, за сада, само мањим делом изграђен профил ауто-пута док стари пут води кроз планински део земље, што доста успорава вожњу, отварањем моста између Калафата и Видина значајно се повећала конкурентност овог правца према коридору X. Атрактивност коридора IV можда ће још више од новог моста, повећати улазак Румуније и Бугарске у Шенгенски споразум чиме ће се елиминисати чекање на граници.

#### 4) ЛУЧКИ КАПАЦИТЕТИ СРБИЈЕ НА ДУНАВУ И СТРУКТУРА СРПСКИХ ЛУКА

Кроз Србију пролазе два европска саобраћајна коридора-копнени коридор X и коридор VII који повезују десет европских земаља чије територије излазе на пловни пут реке Дунав. Од границе са Мађарском до Београда, Дунав тече готово паралелно са трасом европског аутопута и железничком пругом, што тај простор чини изузетно вредним и значајним за привреду, индустрију, саобраћај и туризам.<sup>13</sup> Према подацима Дунавске

<sup>12</sup> Мост је саградила шпанска компанија Фоменто, а коштао је 226. милиона евра. Седамдесет милиона евра дотирали су фондови ЕУ, затим Европска инвестициона банка, шездесет милиона евра дала је бугарска влада, а остатак су донирале француске и немачке инвестиционе компаније. Румунија је финансирала градњу друмске и железничке инфраструктуре на својој територији. Својевремено се карта за трајект плаћала 26 евра, док је мостарина знатно јефтинија, износи шест евра. Око 80% од мостарине иде у буџет Бугарске.

<sup>13</sup> То потврђује и чињеница да су у периоду 2001-2009. на простору уз Дунав и у његовим рубним деловима страни инвеститори инвестирали две трећине од свих страних инвестиција у Србији.

комисије на реци Дунав и њеним притокама постоји деведесет лука за комерцијалне намене, а од тога се једанаест налази на територији Србије. На српском делу Дунава постоји осам лука од међународног значаја: Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево и Прахово. Све луке су приватизоване осим луке Нови Сад. На Дунаву плови око 5.200 бродова са 4.3 милиона тона носивости. На овој реци има 24 пристаништа у којима је промет робе већи од милион тона, укључујући и Луку Београд (2.5 милиона тона) и Смедереву (2.6. милиона тона). На Дунаву је превоз путника достигао 6,5 милиона, али на жалост у Србији готово да не постоји, јер нема линијског превоза ни у домаћем ни у међународном саобраћају. Технологија превоза и складиштење робом су модернизовани.<sup>14</sup> Полазећи од северозапада ка југоистоку, значајније српске луке на Дунаву су Бездан, Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево, Велико Градиште, Доњи Милановац, Кладово и лука Прахово. Луке у Војводини углавном су се специјализовале за транспорт Житарица.<sup>15</sup> Луци Бездан је приоритет транспорт житарица са подручја Сомбора, Суботице и Барање у суседну Хрватску. Планира се проширење ове луке која има изграђену приступну инфраструктуру, а то је изграђен пут, прикључци за воду и струју као и међународно сидриште. Изградња луке кобинује се са изградњом силоса који би требало да буду изграђени у њеној непосредној близини. На овом простору у суседној Хрватској постоји лука у Осјеку, али је она ограничена пловношћу реке Драве. Лука у Бездану много ће значити и за промет житарица са самог севера Војводине, из Суботице. Наиме, роба је из овог града и његовог региона до сада је транспортом ишла до луке Нови Сад. Изградњом луке Бездан транспорт робе из суботичког региона биће ближи, а самим тим и знатно јефтинији. Слично као у Бездану, и у Апатину треба да се изгради потпуно нова лука. Лука би била резултат сарадње и улагања швајцарске коперације „Агриферт“ и београдске „Ника групе“. Швајцарска фирма је специјализована за трговину житарицама и превозом расутих терета док је београдска „Ника група“ у Србији водила велике грађевинске пројекте. Поред овога „Дунав група агрегати“, понудила је учешће у изградњи 350 метара вертикалног кеја у самој луци. Ова компанија бави се ископавањем песка и шљунка као и уређивањем обала Дунава и

---

<sup>14</sup> На ову модернизацију утицало је увођење потискивачке флоте и бродова “РО-РО”, и контејнерских бродова, као и теретњака за превоз специјалних терета.

<sup>15</sup> Србија за сада има четири луке за претовар житарица, то су луке у Богојеву, Новом Саду, Панчеву и Београду. Према проценама Србији би било потребне још две луке које би биле оспособљене за претовар житарица.

Тисе. Као компанија која се поред експлоатације песка и шљунка бави и прометом житарица, она види свој интерес у свом учешћу у изградњи луке у Апатину. Лука би иначе била изграђена у новој индустријској зони односно робно-транспортном центру у који би се изместила и садашња апатинска лука “Напредак”. Лука Дунав Богојево<sup>16</sup> налази се на левој обали реке Дунав, на 1366 км, у непосредној близини граничног прелаза из Србије према Хрватској, на 4 километра од места Богојево, на 34 километра реком, низводно од града Апатина на Дунаву. Удаљена је око 40 километара од аутопута Е75, у правцу Београд-Нови Сад-Суботица у Војводини, у правцу према Мађарској на коридору Х. Простор луке заузима 16 хектара где су смештени силоси капацитета 30.000 тона, претоварни капацитети 200 тона на сат и сушара за житарице капацитета 40 тона на сат. У зони луке је и модерни складишни капацитет површине 7.500 м<sup>2</sup> универзалне намене.<sup>17</sup> Лука у Богојеву представља оптималну локацију терминала за претовар и складиштење житарица. Према Мастер плану лука Србије, који подржава Европска агенција за реконструкцију, Лука Богојево је дефинисана као претоварни терминал првенствено за житарице, али и за вештачко ђубриво. У том смислу, главне делатности које се обављају у луци јесу претовар и складиштење житарица и минералног ђубрива.

Лука у Бачкој Паланци, такође спада у једну од оних лука на Дунаву, чији се развој тек очекује.<sup>18</sup> Лука је са својим пристаништем смештена на левој обали Дунава, на 1295 км ове реке. Трансевропским речно-каналским системом Рајна-Мајна-Дунав, директно је повезана са државама од Северног до Црног мора. Лука има изузетан положај и у односу на непосредно суседство, наиме поред границе са Републиком Хрватском врло је близу и граница са Босном и Херцеговином што поред економског и привредног чини да лука у Бачкој Паланци има и изузетан геополитички положај. Лука се поред основних пружања лучких услуга бави и производњом и продајом грађевинског материјала и то првенствено песка, шљунка и бетона. Овакав начин пословања чини ову луку специјализованом, а надлежни процењују да

<sup>16</sup> Интернет: <http://www.hibrid.rs/luka-dunav-bogojevo.html>

<sup>17</sup> Лука Дунав Богојево је лука отвореног типа, дубина воде у базену луке износи 12 метара. У делу оперативне обале изграђен је вертикални зид кеја дужине 167 метара који је у функцији лучког претовара роба. У склопу кеја налази се и нови кеј дужине 90 метара који се користи за претовар терета. Лука има простора за више терминала, мада је тренутно у употреби један привез за једновремени претовар пловила. Лука поседује железнички колосек дужине 300 метара, повезан са системом железница Србије.

<sup>18</sup> Интернет: <http://www.lukabp.rs/>

се минималним улагањем ова лука може оспособити и за производњу и транспорт других роба. У Србији лука Нови Сад има изузетан значај. Реч је о луци која по годишњем претовару заузима прво место у земљи. Раст транспорта у луци расте из године у годину, па се очекује врло брзо обим претовара већи од милион тона. С обзиром на значај и количину робе која прође кроз ову луку за њу су заинтересоване стране компаније које би желеле да је купе. Међутим, надлежни сматрају да то није могуће. Према законима Републике Србије, лучки акваториј и луке, третирају се као имовина од посебног интереса и под пуном су заштитом. Међутим, као инвеститори могу се појавити привредници из целог света. Лука Нови Сад планира проширења и осавремењивање капацитета, а првенствено изградњу силоса за житарице капацитета 30.000 тона, као и терминала за контејнерски транспорт, односно за њихов претовар. Током година, било је интересената за луку у Новом Саду, првенствено из Азербејџана и Румуније. У последње време инвеститори из УАЕ, показују највећу заинтересованост за ову луку. Њима је наине потребна лука која би као терминал била оспособљена за испоруку пре свега пољопривредних производа, али и воћа и поврћа. У том смислу у луци Нови Сад размишљају у даљим улагањима у капацитете за очување и транспорт овакве врсте робе. Лука Београд, као дунавска лука највећег града у земљи и његовог политичког, економског и културног средишта има посебан значај за Србију, али и за подунавље. Овде бисмо се позабавили само његовим међународним аспектом. У последњих десет година путничко пристаниште луке Београд прихватило је више од 3.500 бродова са 450.000 путника и 130.000 чланова посаде. Извесно је да ће се тај број у наредном периоду повећавати, с обзиром да се број страних туриста у Београду из године у годину повећава. Лука Београд је 2006. године изградила ново, модерно и технолошки уређено путничко пристаниште, у које је уложено више од два милиона евра. Овим је постигнут висок ниво безбедности приликом прихватања иностраних бродова. И поред овога појавила се потреба за проширењем капацитета па је Лука Београд ове године покренула иницијативу да се размотри проширење постојећих капацитета намењених међународном путничком саобраћају.<sup>19</sup> Близина луке Београд, али и сам град Панчево, као један од најзначајнијих индустријских центара у Србији

---

<sup>19</sup> Међународно путничко пристаниште луке Београд смештено је на десној обали реке Саве у непосредној близини и њеног ушћа у реку Дунав на 1171 километру. Врло добар географски али и економски и геополитички положај омогућио је да се лука налази на раскршћу речног Коридора VII и копненог коридора X, које чине ово подручје чвориштем међународног саобраћаја и транспорта. Међународни аеродром "Никола Тесла" - Београд, удаљен је 16,8 км од пристаништа.

учинили су да се лука Панчево током свог развоја, специјализује за пружање услуга у следећим делатностима: претоваром робе у водном железничком и друмском саобраћају, претоваром контејнера и то у пуњењу и пражњењу, складиштење робе у јавним царинским складиштима, производњом и продајом грађевинског материјала, услугама шпедиције, изнајмљивањем некретнина и опреме, услугама паркинг простора и вагањем роба и производа. Лука Панчево има опредељење да буде прва индустријска лука у Србији. Налази се на изузетном месту с обзиром да је Панчево важан центар преко кога иду нафтни и гасни коридори, правци према Румунији, Украјини и Русији. Развој луке Смедерево везано је за смер којим ће кренути овај град. Смедерево је град на Дунаву који жели да постане значајна туристичка дестинација Србије, за који град Смедерево има потенцијале, а у том смислу река Дунав би била једна од важних полуга у остваривању те амбиције. Међутим, у неким прошлим временима Смедерево је виђено као један од индустријских а не туристичких центара Србије. Зато се пред овим градом налази не мали задатак да од индустријског града направи туристички центар. У том смислу, један од приоритета Смедерева је да своју индустријску зону измести из центра града. Градско веће је ове године дало сагласност да се почне са изградњом дела железничке пруге која ће омогућити измештање тешких индустријских капацитета из центра Смедерева. Ово је заправо прва фаза измештања индустријске луке из центра града. Лука у центру града, у којој се претовара руда и производи из смедеревске челичане, затворила је излаз на реку и велики је еколошки проблем у самом граду. Да би се изместила лука у индустријску зону, где већ постоје одређени лучки капацитети, потребно је новим колосеком спојити реку и постојећу железнички трасу. Према неким проценама за нови колосек у дужини од 5.3 километара потребно је издвојити око осам милиона евра. Пресељење луке омогућило би изградњу пристаништа за туристичке бродове. Лука у Великом Градишту је пристаниште за све стране бродове који Дунавом долазе из црноморских лука на путу за Београд, Будимпешту, Братиславу и Беч. Велико Градиште је на северу омеђено Дунавом, који је у дужини од 20 км раздваја од суседне Румуније. Иако је релативно мала лука, с обзиром на природне лепоте и географски простор општина и лука имају изузетне потенцијале за развој туризма. Лука у Доњем Милановцу специјализована је лука за сидрење крузера. Дуж 250 км у доњем току Дунава кроз Србију, не постоји адекватна специјализована лука за прихват оваквих бродова. Током 2012. године у ову луку су пристала 92 брода са 18.000 страних туриста. Лука се и даље развија. У том смислу размишља се о проширењу саме луке, њеном даљем опремању, али и о туристичкој понуди. Ова модерна лука покренула је туристичку

понуду у целој општини, па се у том смислу размишља и о изградњи неких хотела. Лука у Кладову специјализовала се за изградњу бродова и ремонт. Данас се лука налази у мешовитом српско-румунско-холандском власништву. Иако је бродоградилење прилично страдало због економских мера током деведесетих година XX века, двехиљадите су донеле одређен развој, тако да се данас храбрије говори о проширењу капацитета. Једно од таквих је и планирање изградње нове производне хале у којој ће се производити хидраулични поклопци за прекоокеанске бродове. Лука Прахово представља последњу излазну луку на територији Србије. Налази се на десној обали Дунава, четири километара од ХЕ “Ђердап” и међународног граничног прелаза “Кусјак”. Повезана је железницом и друмским коридорима са својим окружењем. Капацитет луке је 800.000 тона. Један од проблема луке у Прахову представља њено потпуно оспособљавање од убојних средстава заосталих из деведесетих година прошлог века. У сарадњи са Европском унијом уложено је три милиона евра за њено оспособљавање. Лука је тада разминирана, а у том циљу претражена је водена површина, обала и корито Дунава у дубини од шест метара. На овај начин обезбеђена је сигурна пловидба и сидрење великих бродова. Као акутни проблем луке Прахово, остаје потопљена немачка флота из 1944. године. Реч је о 24 брода које су Немци потопили приликом повлачења током Другог светског рата. Додатни проблем је што су бар четири брода од ове флоте, потопљена са противбродским минама и другим неексплодираним средствима. Према проценама за њихово вађење потребно је око дванаест милиона евра. Тек по уклањању и ових бродова и убојитих средстава, може се говорити о потпуно безбедном саобраћају на српском делу Дунава. Потпуним уклањањем убојитих средстава и чишћењем Дунава код Прахова и тог дела Ђердапске клисуре, олакшала би се пловидба трговачким бродовима и отклонила опасност да неки брод због ниског водостаје код Прахова чека да Дунав поново порасте па да настави пловидбу.

## 5) ИЗВОРИ

- European Conference of Ministers of Transportation: Pan-European Corridors, 2001.  
Urgent Investment for Basic Infrastructure in the Federal Republic of Yugoslavia, Luxembourg, 2000.  
Vision Planet, Draft Final, Report of the Transport Infrastructure Needs Assessment, Vienna, 1999.  
Водени мост Београд-Солун, Политика, Београд, 10.07.1995.

- Група аутора, Стратегија ЕУ за Дунавски регион, Акциони план, Прилог уз Саопштење комисије Европском парламенту, савету, Европском економском и социјалном комиту и комитету региона, Брисел, 2010.
- Дукић, Д, Гавриловић, Љ, Јовановић, В, Пловни пут Рајна-Мајна-Дунав и његов привредни значај, Данубиус, бр.1-2.
- Интернет: <http://www.hibrid.rs/luka-dunav-bogojevo.html>
- Интернет: <http://www.lukabp.rs/>
- Интернет: <http://www.mfa.gov.rs/sr/index.php/spoljna-politika/eu/regionalna-saradnja/dcp?lang=cyr>
- Интернет: <http://www.mfa.gov.rs/sr/index.php/spoljna-politika/eu/regionalna-saradnja/dcp?lang=cyr>
- Интернет: [www.dunavskastrategija.rs/include/docs/pozicija\\_srbije\\_u\\_izradi\\_strategije\\_eu\\_za\\_dunav-dopunjeno-izmenjeno\\_cyr.doc](http://www.dunavskastrategija.rs/include/docs/pozicija_srbije_u_izradi_strategije_eu_za_dunav-dopunjeno-izmenjeno_cyr.doc)
- Јовичић, Ж, Туризам-фактор просторне и функционалне целовитости Подунавља у Србији, у: Подунавље у Србији - заштита, уређење и развој, Удружење урбаниста Србије, Београд, 1996.
- Подунавље у Србији - заштита, уређење и развој, Удружење урбаниста Србије, Београд, 1996.
- Просторни план подручја посебне намене међународног водног пута Е-80-Дунав (Паневропски коридор VII) -нацрт просторног плана-Министарство природних ресурса, рударства и просторног планирања Републике Србије, Београд, Републичка агенција за просторно планирање, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, ЈП Завод за урбанизам Војводине - Нови Сад, фебруар 2013.
- Просторни план Републике Србије, *Службени гласник РС*, Београд, 1996.
- Радаковић Милован, The Danube-Morava-Vardar-Aegean Sea Waterway, in: Јефтић Шарчевић, Невенка, Стојић Карановић, Едита, Danube strategy-strategic significance for Serbia, IMPP, Belgrade, 2012.
- Регионална привредна комора Панчево, Паневропски коридор VII, Панчево 2013.
- Речно-поморски саобраћај са могућности развоја на правцу Дунав-море, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 1998.
- Стојић, Карановић Едита, Отворена питања и перспективе сарадње подунавских земаља, Међународни проблеми, ИМПП, Београд, 2002.
- Стојић, Карановић Едита, Петровић Драган, Дунавска стратегија - од визије ка остварењу, ИМПП, Београд, Међународни научни форум: Дунав-река сарадње, Београд, 2010.

## 6) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУЛИКУ СРБИЈУ

Дунав би у овом веку требао да представља један од развојних основа Европе. Такав развој и улога реке Дунав зацртана је Европском стратегијом за Подунавски регион који је усвојио и Савет Европе. Интерес за развој стратегије и њену реализацију имају све земље Подунавља. У Подунављу живи 115 милиона становника и коришћење природних потенцијала и ресурса представља једну од основа развоја свих држава кроз које Дунав протиче. Према пројекцијама за Дунав, на овој реци предвиђено је више од двеста различитих пројеката. Реализацијом истих Дунав би добио још већи значај као трансевропски саобраћајни коридор. Поред Конференција током минулих година одржано је и више саветовања, семинара и студијских предавања посвећених разним темама везаним за Дунав. У основи свих ових скупова било је утврђивање основних елемената стратегије за Подунавски регион. На свим скуповима дата је недвосмислена подршка јединственој европској стратегији за Подунавски регион, даље утврђивање пројеката као и начина и извора њиховог финансирања.<sup>20</sup> Чињеница да су за реализацију европске стратегије за овај регион заинтересоване многе државе, али и економски јаке регије као што су, на пример, немачке покрајине Баден-Виртемберг и Баварска, говори довољно о значају овог простора за будућност Европе, а у првом реду у корист њене економске јачине и политичке стабилности. Чињеница да Подунавска сарадња обухвата четрнаест држава Европе, подстиче све државе на старом континенту да буду врло заинтересоване да имају један овакав регион који би осим политичке сарадње карактерисала и сигурна перспектива економске европске будућности.<sup>21</sup> Иначе регион би требало да карактерише несметана покретљивост становништва, ефикаснији транспорт роба, равномеран развој енергетске инфраструктуре, као и већи развој туризма и трговине. Србија је још раније одвојила двадесет милиона евра за реализацију два пројекта на Дунаву, дајући и непосредан допринос остваривању европске стратегије за Подунавље. Први пројекат се односи на реконструкцију Голубачке тврђаве а други на изградњу инфраструктуре на Сребрном језеру.

---

<sup>20</sup> Државе Подунавског региона требало би да реализацијом ове стратегије постигну већи привредни развој кроз образовање и научна истраживања, али и да активно учествују у остваривању јединственог система заштите и унапређења природе и човекове средине. Реализација Европске стратегије за Подунавски регион започела је 2011. године.

<sup>21</sup> Регион Подунавља је простор који има велике потенцијале и који ће кроз реализацију различитих пројеката већ у овом веку постати кључан регион за Европу. Основу европске стратегије за Подунавски регион представљају четири стратешка правца деловања: побољшање инфраструктуре, заштита животне средине, јачање привредног развоја и побољшање безбедности.