

Dr. VLADIMIR MIRIĆ
Savez inženjera i tehničara BiH
Sarajevo, Obala 2

Prometna infrastruktura
Prethodno priopćenje
UDK: 656.62(497.1): 339.92:061.1EZ
Primljeno: 03.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

UKLJUČIVANJE RIJEKE SAVE U EVROPSKE SAOBRAĆAJNE TOKOVE

SAŽETAK

U radu se razmatra stanje plovnosti i problem regulacije rijeke Save i pledira za što hitniju izgradnju kanala Dunav-Sava, čime bi se skratio plovni put za terete iz Hrvatske i BiH za sjevernu i zapadnu Evropu u mnogim slučajevima za više od 400 km. Ovo je naročito važno zbog okolnosti da će kroz dvije godine doći do spajanja Dunava sa Rajnom, pa će se dio našeg transportnog supstrata preorijentirati na taj vođeni put.

1. UVOD

Izuzetno povoljan geoprometni položaj Jugoslavije, prije svega kao pomorske a zatim kao podunavske zemlje i konačno kao zemlje kroz koju prolaze glavni magistralni suvozemni pravci, pruža izvanredne mogućnosti za uključivanje naše zemlje u evropski i svjetski saobraćajni sistem. Međutim, činjenica je da se te pogodnosti nedovoljno koriste, pogotovu u odnosu na druga komparativna područja i pravce na kojima se sve više i brže razvija saobraćaj, što našu zemlju može dovesti do saobraćajne izolacije, odnosno da dovede do zaobilazanja Jugoslavije u kretanju međunarodnih robnih tokova.

Tu opštu karakteristiku o zaostajanju razvoja saobraćaja u cjelini možemo potkrijepiti i primjerom zaostajanja u razvoju riječnog saobraćaja. Naime, prednosti što kroz našu zemlju protiče veliki dio međunarodne plovne rijeke Dunav, nismo iskoristili za uvećanje obima prevoženja i povećano učešće naših brodova u riječnom saobraćaju. Pored zaostajanja u razvoju kapaciteta flote, uzrok tome je i to što ne osposobljavamo priključne plovne puteve, među kojima bi rijeka Sava, sa ogromnim privrednim potencijalom svoga gravitacionog područja, mogla da daje značajan doprinos povećanju obima prevoženja u riječnom saobraćaju.

Činjenica je da se rijeka Sava nalazi na najnižem stupnju plovnosti i da nije adekvatno povezana poprečnim vezama - riječnim kanalima sa Dunavom, što umanjuje njene mogućnosti za uključivanje u evropske saobraćajne tokove.

Nasuprot tome, treba naglasiti da je u Dugoročnom programu ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja naglašeno da su, sa aspekta dugoročne saobraćajne politike, od posebnog

značaja povoljni privredno-geografski uslovi za razvoj riječnog saobraćaja, kao tehnički i ekonomski racionalne saobraćajne grane, te da je rečeno da u budućoj saobraćajnoj politici treba imati u vidu izvanrednu i značajnu ulogu riječnog saobraćaja u nekoliko bitnih domena, a naročito:

- u međunarodnoj robnoj razmjeni, gdje riječni saobraćaj svojim vezama, transportnom sposobnošću i niskim troškovima prevoza omogućava da dodju do izražaja komparativne prednosti na inostranom tržištu,
- u privrednom razvoju regiona koji gravitiraju riječnim saobraćajnicama a imaju potencijalne mogućnosti za brži razvoj korišćenjem prirodnih bogatstava i pogodnosti riječnog transporta,
- u stabilizaciji i teritorijalnom uskladjivanju ponude i tražnje na našem unutrašnjem tržištu, s obzirom na položaj riječnih saobraćajnica u velikim poljoprivrednim regionima koji daju osnovne tržišne viškove poljoprivrednih proizvoda.

U proteklom periodu je, naročito izgradnjom hidroenergetskog i plovidbenog sistema "Đerdap", povećana plovidbena sposobnost Dunava, a završetak svih radova na izgradnji sistema Dunav - Tisa - Dunav, doprinijeće širem korištenju riječnih plovnih puteva u bogatim područjima Vojvodine. Osim toga, izgradnja kanala Rajna-Majna-Dunav uticaće na porast ukupnog obima prevoza Dunavom, a izgradnja riječnog kanala Dunav-Sava bi i proširila gravitaciono područje Dunava, te bitno utjecala na promjene u strukturi i pravcima robnih tokova. To bi omogućilo da se i rijeka Sava uključi u evropske saobraćajne tokove, ali pod uslovom da se za takav saobraćaj stvore i potrebni uslovi.

Stoga, nakon kraćeg osvrtu na stanje plovnog puta rijeke Save i probleme održavanja plovnog puta, te mogućnosti povećanja stepena njene plovnosti, ukazaće se posebno i na značaj izgradnje riječnog kanala Dunav-Sava.

2. STANJE PLOVNOSTI RIJEKE SAVE

Pitanje plovnosti rijeke Save je već više godina predmet razmatranja u pribrežnim republikama (SR BiH, SR Hrvatskoj i Srbiji) i SAP Vojvodini i medjurepubličko-pokrajinskoj saradnji, ali se nije došlo do odgovarajućih zaključaka kojima bi se uticalo na poboljšanje us-

lova plovidbe na ovom medjurepubličkom plovnom putu.

Ozbiljniji problemi, koji su sada pred rezrješavanjem, nastupili su donošenjem i primjenom Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi¹⁾, uslijed toga što njegovim odredbama, a niti propisima koji su donijeti na osnovu tog Zakona, nije utvrđen status plovnog puta rijeke Save, odnosno, nije predviđena kategorizacija unutrašnjih plovnih puteva, prema kojoj bi se utvrdili gabariti za ovaj plovni put. Uslijed toga, kao i okolnosti da je Zakonom o Ustanovi za održavanje unutrašnjih plovnih puteva²⁾ pitanje obilježavanja i održavanja plovnog puta rijeke Save ostavljeno na volju dogovaranja pojedinih SR i SAPV sa Ustanovom, a i u zavisnosti od njenih mogućnosti, stanje plovnosti rijeke Aave je nezadovoljavajuće.

Rijeka Sava je plovna od Beograda do Rugvice (652 km), ali se intenzivna plovidba odvija do pristaništa Sisak (588 km). Plovni put rijeke Save nalazi se na teritoriji SR Hrvatske u dužini do 76 km, SR Srbije u dužini od 48 km i SAP Vojvodine u dužini do 35 km. Najvećim dijelom plovni put rijeke Save je na graničnom dijelu ovih SR i SAPV i to u dužini od 424 km: između SRH i SRBiH u dužini do 300 km, između SRBiH i SAPV u dužini od 32 km i SR Srbije i SAPV u dužini od 92 km.

Rijeka Sava u najvećem dijelu toka nije uređena za plovidbu, pa plovnost i uslovi plovidbe u velikoj mjeri zavise od režima protoka tj. od prirodnih uslova. Najpovoljniji uslovi za plovidbu rijekom Savom su pri srednjim vodostajima, a najnepovoljniji pri niskom i ekstremno visokim vodostajima.

U sadašnjim prosječnim uslovima godišnji plovidbeni fond na Savi iznosi oko 310 dana, tako da prekid plovidbe prosječno godišnje traje oko 55 dana. To je posljedica, manjim dijelom, nepovoljnih meteoroloških faktora (vjetar, led, magla) i visokog vodostaja, a najvećim dijelom, više od mjesec dana, zbog lošeg stanja plovnog puta pri niskim vodostajima. Kao posljedica lošeg stanja plovnog puta pri malim vodama dolazi do ograničenja plovidbe tj. veličine brodskih sastava i dubine gaza plovila u trajanju (u prosječnoj hidrološkoj godini) više od 90 dana.

Za rijeku Savu nisu propisani gabariti plovnog puta, pa su uslovno za stručna razmatranja stanja plovnosti usvojeni slijedeći elementi gabarita: plovidbeni nivoi - niski i visoki u trajnosti 95%, odnosno ograničenja uslijed visokog vodostaja 1% i uslijed niskog vodostaja 5%, dubina 2,5 m, širina plovnog puta 50 m, odnosno 40 m sektor Sisak - Jasenovac.

Na dijelu plovnog puta od Siska do Beograda pri malim vodama navedeni plovidbeni elementi nisu obezbijedeni. Na oko 76 mjesta, pri ekstremno niskim vodostajima i nepovoljnim okolnostima dolazi do ograničenja plovidbe, a na najtežim od njih i do prekida plovidbe, zbog nedovoljnih dubina plovnog puta, male širine plovnog puta ili nepovoljnih prelaza. Dužina ovih ograničavajućih plicaka iznosi oko 7% od

ukupne dužine plovnog puta rijeke Save.

Pored toga, pri malim vodama, na dijelu rijeke Save od Sapca do Beograda dolazi do ograničenja i prekida plovidbe na još osam mjesta u ukupnoj dužini od 6,0 km, u vrijeme kada se HE Đerdap ne pridržava režima utvrđenog Konvencijom o režimu rada, odnosno, kada obori nivo vode ispod utvrđenog Konvencijom.

Za ovako nezadovoljavajuće stanje plovnog puta rijeke Save ima više uzroka, ali su najveći u neadekvatnim normativnim rješenjima, što zaslužuje da bude predmet i nešto šireg osvrt.

Naime, prema odredbi člana 281 st. 1 tač. 11. Ustava SFRJ, Federacija, preko saveznih organa, uređuje pitanja koja se odnose na plovne puteve na vodama na kojima važi međunarodni ili međudržavni režim plovidbe i obezbjeđuje izvršavanje saveznih propisa u toj oblasti kad je to u interesu cijele zemlje, utvrđeno saveznim zakonom. Saveznim zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi se, između ostalog, uređuju osnove bezbjednosti plovidbe na moru i unutrašnjim vodama SFRJ, te bezbjednost plovidbe na plovnim putevima u obalnom moru i na unutrašnjim vodama SFRJ na kojima važi međunarodni i li međudržavni režim plovidbe.

Iako je ovaj Zakon stupio na snagu 1. januara 1978. g., tek je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list SFRJ", broj 30/1985) Savezno izvršno vijeće ovlašćeno da odredi plovne puteve na kojima važi međunarodni ili međudržavni režim plovidbe kao i objekte bezbjednosti plovidbe na tim putevima (čl. 1036. stv. 1 tač. 4. tog Zakona).

Medjutim, saveznim zakonom još uvijek nisu utvrđene kategorije ostalih unutrašnjih plovnih puteva, kao i gabariti plovnog puta koji se moraju obezbijediti za pojedine kategorije plovnih puteva, tako da su naprijed navedeni gabariti plovnog puta rijeke Save, kako je to i rečeno, uslovno uzeti za stručna razmatranja, da bi se moglo sagledati na kojim dionicama plovnog puta se ni oni ne obezbjeđuju.

Iz navedenih razloga, do sada se za rijeku Savu nije zauzeo stav ni u pogledu predloga za njeno uvrštavanje u plovne puteve na kojima se primjenjuje međunarodni režim plovidbe, a niti u pogledu određivanja kategorije, odnosno njenog statusa³⁾. Nasuprot tome, statusno pitanje rijeke Save je u vodoprivrednom pogledu uređeno Saveznim zakonom o medjurepubličkim i međudržavnim vodama ("Službeni list SFRJ", broj 2/1974 i 24/1976.) tako da se ona tretira kao medjurepublički vodotok.

Kao posljedica neadekvatnog plovidbenog statusa rijeke Save već duži niz godina postoje brojni problemi, naročito u pogledu određivanja i ubiranja naknada za korištenje objekata bezbjednosti plovidbe, obilježavanja i održavanja plovnog puta.

Naime, zakonom o Ustanovi za održavanje unutrašnjih plovnih puteva utvrđeno je da visinu naknade za korištenje objekata bezbjed-

nosti plovidbe na unutrašnjim plovnim putevima Jugoslavije, na kojima važi međunarodni ili međudržavni režim plovidbe, određuje Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze u saglasnosti sa saveznim sekretarom za finansije (član 9. Zakona), tako da je ostavljeno da tarifu za korištenje objekata bezbjednosti plovidbe na rijeci Savi određuju republike i pokrajina, što je neprovođljivo.

Dokaz tome je činjenica da od donošenja tog Zakona SR i SAPV nisu odredile visinu naknada, tako da je Ustanova bila prinudjena da naknadu za korištenje objekata bezbjednosti plovidbe na kojima važi međunarodni ili međudržavni režim plovidbe dijeli na SR i SAPV, za sve plovne puteve. Međutim, posljednjih godina se i od te prakse odustalo, tako da se naknada za korištenje objekata bezbjednosti plovidbe nar ijeci Savi, koja je namijenjena za finansiranje obilježavanja i održavanja plovnih puteva, uopšte ne naplaćuje, već se sredstva za tu svrhu obezbjeđuju isključivo u budžetima navedenih društveno-političkih zajednica.

Polazeći od ustavne obaveze i prava Federacije da utvrđuje osnove bezbjednosti plovidbe ocijenjeno je da postoji osnov da Federacija propiše gabarite. S tim u vezi SRH i SRBiH predložile su dopunu Pravilnika o plovidbi na unutrašnjim plovnim putevima ("Službeni list SFRJ", broj 52/1981) u smislu određivanja kategorije pojedinog unutrašnjeg plovnog puta. Taj predlog je podržao i Savezni komitet za saobraćaj i veze 1987. g. ali do donošenja propisa još uvijek nije došlo.

3. PITANJA REGULACIJE RIJEKE SAVE

Neadekvatan status plovnog puta rijeke Save uticao je i na iznalaženje rješenja za njenu regulaciju, kojom bi se poboljšao stepen plovnoti i smanjila ulaganja u obilježavanje plovnog puta.

Medjutim, u sklopu sagledavanja potreba i mogućnosti što većeg višenamjenskog korišćenja sliva rijeke Save, na zahtjev SFRJ, u okviru tehničke pomoći Specijalnog fonda OUN, 1966. g. se pristupilo izradi Studije kompleksnog rješenja: odbrane od poplava, odvodnjavanja, navodnjavanja, plovidbe, snabdijevanja vodom i prečišćavanja otpadnih voda.

"Studija regulacije i uredjenja rijeke Save u Jugoslaviji" završena je 1972.g.⁴⁾ i sastoji se od 26 svezaka, medju kojima je, u okviru specijalnih izvještaja, obradjena i plovdba.

Ukupna aproksimativna predračunska vrijednost svih radova, po tadašnjim cijenama, iznosila je 56,8 mlrd dinara, a u tome objekti plovidbe 2, 33 mlrd dinara.

U "Studiji regulacije i uredjenja rijeke Save u Jugoslaviji"⁵⁾, čija je izrada finansirana od strane OUN, predloženo je da se regulacija rijeke Save provede:

- djelimičnim kanaliziranjem
- izgradnjom stepenica kod Šamca, Jasenovca i Strelečkog,

- izgradnjom plovno-melioracionog kanala Sava-Dunav i
- izgradnjom plovnog puta od Siska do Zagreba.

Na taj način osiguralo bi se nesmetano odvijanje saobraćaja plovila sa gazom do 2,5 m, na većem dijelu plovnog puta rijeke Save, u svim hidrološkim uslovima, postizanjem plovne dubine od 2,8 m, uz izgradnju potrebnih prevodnica.

Za izvedbu regulacionih radova na Savi se, u periodu 1976-1980. g., započelo se izradom projektne dokumentacije, i to za izgradnju plovno-melioracionog kanala Sava-Dunav i za prokope i stepenice na Savi kod Strelečkog.

Nadalje, u 1980. i 1981. g., pristupilo se i snimanju korita rijeke Save od Jamena do Siska, da bi se dobile potrebne podloge za izradu projektne dokumentacije održavanja plovnog puta. Medjutim, nije poznato da su ti projekti završeni i usvojeni, ali je vidljivo da se ne realizuju.

Pored navedene "Studije regulacije i uredjenja rijeke Save u Jugoslaviji", o čijem definisanju i usvajanju, kao što se vidi, nema potpunih informacija, u 1984. g. su, opet na međunarodnom planu, pokrenute određene aktivnosti za regulaciju rijeke Save.

Naime, u Gradežu (Italija) je. 13-15. Oktobra 1984. g., održan "Međunarodni simpozij o vodnom putu Jadran-Dunav", na kome su razmatrane mogućnosti uspostavljanja vodnog puta od italijanske luke Monfalcone do Gorice i Ljubljane. U osnovi, razmatrane su dvije moguće varijante tog rješenja, i to na pravcima:

1. Soča - Idrija - Vrhnika - Ljubljana - Sava - Dunav i
2. Soča - Vipava - Ljublanica - Sava - Zidani most, pa dalje sa alternativom prema Mariboru, ka Bratislavi i Dunavu, odnosno prema Zagrebu i dalje po prvoj varijanti.

Jugoslovenska delegacija na ovom Simpoziju je ukazala i na mogućnost proučavanja ovog vodnog puta u sklopu već započetih istraživanja izgradnje plovnog puta Sisak - Karlovac - Rijeka.

U "Beleški" sa tog simpozija, koja je sačinjena u Ljubljani 16.10.1984. g., stoji da bi sumarni izvještaj sa Simpozija trebala da ocijeni neka od stručnih organizacija, a zatim da o tome zauzmu stav nadležni republički organi u SR Sloveniji. Medjutim, za sada nije poznato šta je od toga učinjeno.

Prema tome, kada je riječ o regulaciji rijeke Save, može se zaključiti da još uvijek nisu definisani osnovni strateški pravci za njenu plovdbenost, ni u sadašnjim uslovima statusa, mjesta i uloge tog plovnog puta, a niti u svim mogućim varijantama potreba i mogućnosti njenog osposobljavanja za šire uključivanje u transport.

U odnosu na to, dužni smo istaći da su nadležni organi SRBiH nastojali da se na nivou nadležnih organa Federacije, ili bar u okvirima medjurepubličko-pokrajinske saradnje, dođe do nekih rješenja koja bi doprinijela poboljšanju uslova plovidbe na rijeci Savi.

Zahvaljujući tome, došlo je do formiranja Medjurepubličko-pokrajinske radne grupe za rješavanje problema održavanja i uredjenja plovnog puta rijeke Save, koja je, imajući u vidu širu društvenu potrebu bržeg osposobljavanja plovnog puta rijeke Save i ostvarivanje bržeg razvoja riječnog saobraćaja, dala i određene predloge.

Te predloge⁶⁾ razmatrao je i usvojio Savezni komitet za saobraćaj i veze, na sjednici održanoj 09. decembra 1987. g., te donio odgovarajuće zaključke za njihovu realizaciju. Prema tim zaključcima je trebalo, pored ostalog, pripremiti Predlog dogovora o uredjenju održavanju plovnog puta rijeke Save, koji bi zaključile zainteresovane SR i SAPV.

Medjutim, do zaključivanja takvog dogovora još uvijek nije došlo, i ako je njegov nacrt utvrđen na sastanku Medjurepubličko-pokrajinske radne grupe, održanom 15. i 16. novembra 1988. g.

Prema tome, može se konstatovati da nije došlo ni do kakvih pozitivnih rezultata od mjera i aktivnosti za poboljšanje uslova plovidbe na rijeci Savi.

4. IZGRADNJA KANALA DUNAV-SAVA

U Dugoročnom programu ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja rečeno je da se u narednom periodu postavlja kao zadatak dalje regulisanje plovnih puteva (među kojima je navedena i rijeka Sava od Siska do Zagreba), kao i izgradnja novih kanala koji bi obezbijedili racionalnije veze, skratili prevozne puteve, pa time i troškove transporta na nekim pravcima robnih tokova.

Predviđanje izgradnje riječnog kanala Dunav-Sava upravo zadovoljava zahtjevima stabilizacije, naročito u pogledu skraćivanja prevoznih puteva, jer se procjenjuje da bi skraćivanje prevoznog puta za robe u prispjeću i otpremi iz i za pristaništa na rijeci Savi iznosilo u km⁷⁾:

Od pristaništa	Do pristaništa					
	Sisak	Brod	Šamac	Brčko	Rača	Sremska Mitrovica
Vukovar i sva pristaništa uzvodno	415	415	415	245	149	67
Bačko Novo Selo	383	383	213	117	35	-
Bačka Palanka	341	341	341	171	75	-
Beočin	283	283	283	113	17	-
Novi Sad	255	255	255	85	-	-
Slankamen i sva pristaništa Tise i Begeja	177	177	177	7	-	-
Beograd i sva pristaništa nizvodno	85	85	85	-	-	-

Već iz ovih procjena vidljivo je da bi, naročito zbog skraćivanja prevoznog puta, izgradnja kanala Dunav-Sava pospješila uključivanje rijeke Save u evropske saobraćajne (robne) tokove, a istovremeno i uticala na preusmjeravanje robnih tokova na pravcu Podunavlje - Jadran.

Kada je, pak, riječ o ulozi kanala Dunav-Sava u budućim tokovima, treba istaći da se otvaranjem pravca Podunavlje-Jadran stvaraju uslovi za veću preorijentaciju robnih tokova iz smjera zapad-istok, ka smjeru sjever-jug. Zbog toga treba analizirati šire geoprometne promjene u Evropi koje nastaju razvitkom svih grana saobraćaja nakon otvaranja kanala Rajna-Majna-Dunav, koje upravo i upućuju na izgradnju kanala Dunav-Sava. U tom kontekstu, posebno treba sagledati uticaj otvaranja ovog saobraćajnog pravca na razvoj integralnog transporta (naročito kontejnerskih terminala i robno-transportnih centara).

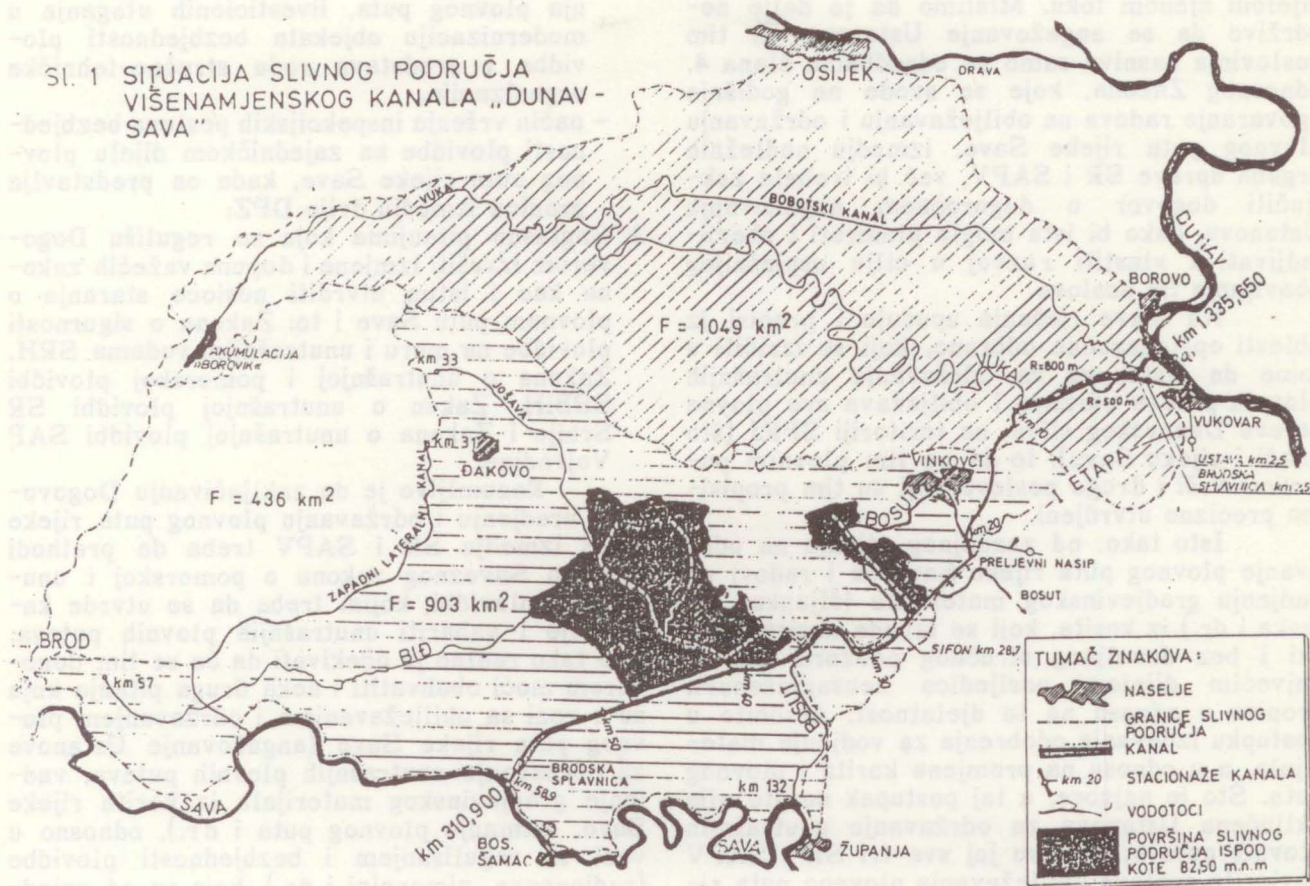
Medjutim, dosadašnja istraživanja, uglavnom u okviru izrade investiciono-tehničke dokumentacije, nisu dala željene rezultate, tako da se može reći da se zaostaje u realizaciji ovog idejnog projekta.

Uzroci zaostajanja u aktivnostima na izgradnji kanala Dunav-Sava su mnogobrojni, ali se u suštini mogu svesti na dva osnovna uzročnika⁸⁾. Prvo, što se radi o velikom i složenom hidrogradjevinskom objektu i drugo, što se radi o vrlo visokoj cijeni kanala i relativno dugom roku povrata investicionih sredstava. Tome bi se moglo dodati, kao prihvatljivo, i gledište da se u dosadašnjim razmatranjima nije dovoljno vodilo računa o višenamjenskoj ulozi kanala, već se najčešće polazilo isključivo sa staništa kanala kao plovnog puta, što je umanjivalo mogućnosti investicionih ulaganja, pa i efekte ulaganja, posebno gledajući sa aspekta povrata uloženog kapitala.

Pa ipak, unatoč tome, ne bi trebalo prenebjegavati činjenicu da izgradnja kanala Dunav-Sava ima izuzetan plovidbeni značaj, naročito za razvoj priključnih plovnih puteva, a time i riječnog transporta. Izgradnjom tog kanala bi se rijeka Sava uključila u međunarodne robne tokove, što bi okogućilo da se u međunarodnu robnu razmjenu šire uključe područja sjeverne Bosne, središnji i sjeverni dijelovi Hrvatske i Slovenije (jer plovni put rijeke Save, nakon regulacije završava u Zagrebu), pa i da se na ovom pravcu pridobiju tranzitna prevoženja, naročito kada se radi o robnim tokovima na pravcu Podunavlje-Jadran, odnosno, kada se radi o prevoženjima iz podunavskih zemalja preko jadranskih luka.

Pri svemu tome, treba naglasiti da dosadašnja istraživanja, pa i u kontekstu izgradnje kanala Rajna-Majna-Dunav, ukazuju da se realizacijom ovih projekata može očekivati značajno povećanje obima transporta u riječnom saobraćaju. Tako, prema procjenama datim u "Idejnoj dokumentaciji kanala Duna-Sava, iz 1985. godine⁹⁾, kanal Dunav-Sava je projektovan za godišnji obim transporta od 8,54 mln t

Sl. 1 SITUACIJA SLIVNOG PODRUČJA VIŠENAMJENSKOG KANALA „DUNAV-SAVA“



Slika 1. Situacija slivnog područja višenamjenskog kanala "Dunav-Sava"

robe, a prema prognozama budućeg prevoza može se računati sa obimom od 13,8 mln t robe, od čega bi unutrašnji promet iznosio 1,8 a tranzitni promet 12 mln t robe (iako bi se u sadašnjim tokovima roba teško mogla predvidjeti prognoza većeg obima prevoza od 6 mln t godišnje - dakle, ukoliko ne bi došlo do preusmjerenja robnih tokova).

S tim u vezi valja naglasiti da se procjene perspektivnog obima prevoza zasnivaju na realnim potrebama i mogućnostim, kako privrede gravitacionih područja podunavskih zemalja, tako i transportnih kapaciteta na ovom pravcu. Medju ostalim, ističe se da su već izgradjeni značajni kapaciteti u pristaništu Bosanski Šamac, koje je locirano na magistralnom putu a i magistralnoj željezničkoj pruzi za Sarajevo i Kardeljevo, tako da, pored potreba srednjobosanskog industrijskog bazena, kanal može da zadovoljava i potrebe ostalih podunavskih zemalja u tranzitu preko luke u Kardeljevu.

5. ZAKLJUČAK

Na osnovu dosadašnjih istraživanja i sagledavanja može se zaključiti da se povećanje stepena plovnosti rijeke Save i njeno uključiva-

nje u evropske saobraćajne tokove može očekivati tek nakon što se realizuju idejna rješenja iz "Studije regulacije i uređenja rijeke Save u Jugoslaviji", koju bi trebalo čim prije verifikovati, a zatim intenzivirati aktivnosti na izradi projektnih rješenja.

Imajući u vidu da je za realizaciju ključnih objekata, predviđenih Studijom, potreban duži vremenski period, velika ulaganja kao i da planskim dokumentima nije predviđena dinamika njihove izgradnje, može se očekivati da će se plovidba rijekom Savom još niz godina obavljati u uslovima prirodnih protoka. Zbog toga u narednom periodu treba pojačanim radovima održavanja obezbjedjivati plovnost, odnosno poboljšati uslove i bezbjednost plovidbe.

Upravo radi toga, problemi na koje smo ukazali, kako u vezi kategorizacije plovnog puta rijeke Save, a povezano sa tim gabarita plovnog puta, tako i problemi finansiranja obilježavanja i održavanja plovnog puta rijeke Save i usaglašavanja planova obilježavanja i održavanja između pribrežnih SR i SAPV na koje ukazujemo¹⁰), ne bi dalje smjeli da se odlažu već traže hitna rješenja.

Usko povezano sa već navedenim problemima obilježavanja i održavanja plovnog pu-

ta rijeke Save jeste i pitanje trajnog angažovanja Ustanove za održavanje unutrašnjih puteva na obilježavanju i održavanju plovnog puta na cijelom njenom toku. Mislimo da je dalje ne-održivo da se angažovanje Ustanove na tim poslovima zasniva samo na odredbama člana 4. odnosnog Zakona, koje se svode na godišnje ugovaranje radova na obilježavanju i održavanju plovnog puta rijeke Save, između nadležnih organa uprave SR i SAPV, već bi trebalo zaključiti dogovor o dugoročnom angažovanju Ustanove, kako bi ista mogla planirati i obezbjeđivati i vlastiti razvoj u cilju uspješnijeg obavljanja tih poslova.

Na takva rješenja upućuju i propisi iz oblasti opštenarodne odbrane, koji su izričiti u tome da Ustanova za održavanje unutrašnjih plovnih puteva održava i obilježava sve plovne puteve Dunavskog sliva, na teritoriji SFRJ (što znači i rijeku Savu), te da na tim plovnim putevima vrši i druge poslove koji su tim propisima precizno utvrđeni.

Isto tako, od značajnog uticaja na održavanje plovnog puta rijeke Save su i radovi na vadjanju građevinskog materijala (šljunka, pijeska i dr.) iz korita, koji se izvode nesistematski i bez dovoljnog stručnog nadzora, što je najvećim dijelom posljedica neusaglašenosti propisa u odnosu na tu djelatnost, naročito u postupku izdavanja odobrenja za vođenje materijala, a u odnosu na promjenu korita i plovnog puta. Što je najgore, u taj postupak uopšte nije uključena Ustanova za održavanje unutrašnjih plovnih puteva, iako su joj sve tri SR i SAPV povjerile poslove obilježavanja plovnog puta rijeke Save, a dijelom i održavanja.

Sve okolnosti treba uzeti u obzir kod konačnih opredjeljenja za rješavanje otvorenih problema plovnosti rijeke Save, na čemu se radi.

Prema predlogu Medjurepubličko-pokrajinske radne grupe, polazeći od sadašnjeg nivoa pravne i saobraćajno-tehničke regulative koji ne definiše način i režim plovidbe na zadovoljavajući način, a imajući u vidu širu društvenu potrebu bržeg osposobljavanja plovnog puta rijeke Save i ostvarivanja bržeg razvoja riječnog saobraćaja uopšte, neophodno je preduzeti slijedeće mjere:

1. Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi utvrditi kategorije unutrašnjih plovnih puteva u SFRJ, kao osnovu bezbjednosti plovidbe saglasno Ustavu SFRJ (čl. 281. tač. 11).
2. Dogovorom o uredjenju i održavanju plovnog puta rijeke Save, SR Srbija, Bosna i Hercegovina i Hrvatska i SAP Vojvodina, saglasno Ustavu SFRJ (čl. 244. st. 2. al. 3.) trebaju, pored ostalih pitanja, regulisati naročito pitanja koja se odnose na:
 - utvrđivanje gabarita plovnog puta i ostalih standarda plovnosti, kao bezbjednosnih uslova plovidbe na rijeci Savi i obvezu njihovih održavanja,
 - utvrđivanje naknada kao stalnih izvora finansiranja održavanja plovnog puta rijeke Save (kriterijume, tarifu, način ubiranja,

korišćenje i sl.),

- donošenje i odobravanje godišnjih i višegodišnjih programa radova uredjenja i održavanja plovnog puta, investicionih ulaganja u modernizaciju objekata bezbjednosti plovidbe i sredstava rada stručno-tehničke organizacije,
- način vršenja inspekcijskih poslova bezbjednosti plovidbe na zajedničkom dijelu plovnog puta rijeke Save, kada on predstavlja granicu između dvije DPZ:

3. Saglasno pitanjima koja se regulišu Dogovorom izvršiti izmjene i dopune važećih zakona kao i istim utvrditi nosioce staranja o plovnom putu Save i to: Zakona o sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim vodama SRH, Zakona o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi SRBiH, Zakon o unutrašnjoj plovidbi SR Srbije i Zakona o unutrašnjoj plovidbi SAP Vojvodine.

Razumljivo je da zaključivanju Dogovora o uredjenju i održavanju plovnog puta rijeke Save između SR i SAPV treba da prethodi izmjena Saveznog zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kojim treba da se utvrde kategorije i gabariti unutrašnjih plovnih puteva. Isto tako realno je očekivati da će se tim dogovorom moći obuhvatiti i neka druga pitanja koja su u vezi sa obilježavanjem i održavanjem plovnog puta rijeke Save (angažovanje Ustanove za održavanje unutrašnjih plovnih puteva, vadjanje građevinskog materijala iz korita rijeke Save, snimanje plovnog puta i dr.), odnosno u vezi sa regulisanjem i bezbjednosti plovidbe (radio-veze, zimovnici i dr.), koje su od zajedničkog interesa.

Za sve ove mjere, po predlogu radne grupe, utvrdiće se nosioci i rokovi, tako da se očekuje da bi ubrzo mogli biti razriješeni mnogi problemi, što bi značilo i stvaranje uslova za znatnije poboljšanje uslova plovidbe na rijeci Savi u narednom periodu.

Pitanje odredjivanja rijeke Save za plovni put na kome se primjenjuje međunarodni režim plovidbe, ili bolje rečeno stvaranje uslova za donošenje takve odluke, treba ostaviti za dalju raspravu, jer su po tome i u Medjurepubličko-pokrajinskoj radnoj grupi ispoljene razlike u gledištima, a kod većine preovladava mišljenje da bi se trebalo opredijeliti za izradu kompleksne analize, koja bi trebala da elaborira probleme vezane za status i režim plovidbe na Savi, pa i za eventualno donošenje takve odluke.

SUMMARY

INTEGRATION OF THE SAVA RIVER IN TO THE EUROPEAN NAVIGATION SYSTEMS

This paper deals with the condition of being navigable and the issue of regulation of the Sava river and pleads for an as urgent as possible completion of the Danube-Sava Canal to shorten the route for freight flows Croatia

and Bosnia and Herzegovina to north and West Europe, in most Cases for as many as 400 km. This is of particular importance due to the fact that in two years the Danube will be linked with the Rhine so that a portion of the transport volumes may be rerouted to this river.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) Zakon je objavljen u "Službenom listu SFRJ", br. 22/1977., a njegove izmjene i dopune u broju 13/1982. i 30/1985.
- 2) Zakon je objavljen U "Službenom listu SFRJ" broj 50/1974., a njegove izmjene i dopune u broju 22/1977. i 17/1981.
- 3) V. MIRIĆ: "Rijeka Sava treba da ima odgovarajući status u plovidbi", Ekonomska politika br. 1279 od 4. aprila 1976.
- 4) Nosilac izrade Studije bila je Polytechna-Hydroprojekt iz Praga, u kooperaciji sa firmom Carlo Lotti iz Rima.
- 5) Prema raspoloživim informacijama Koordinacioni odbor Studije je 1973. g. sačinio "Konačan izvještaj", ali se ne raspolaže informacijama o daljem psotupku u toku usvajanja Studije u našoj zemlji.
- 6) Utvrdjene na sastanku Medjurepubličko-pokrajinske radne grupe, održanom u Beogradu, 28. oktobra 1987.
- 7) A. KOVAČIĆ: "Budući kontejnerski terminal Vukovar i kanal Dunav-Sava u funkciji srednjoevropskog kopnenog mosta", Promet br. 2/89, str. 316. (Izvor podataka: Publikacija "Kanal Dunav-Sava", izdanje Republička vodoprivredna interesna zajednica Zagreb i Samoupravna vodoprivredna interesna zajednica "Bidj-Bosut" Vinkovci, ožujak 1987. g. str. 8).
- 8) P. ĐIDARA, V. MESNER: "Naznake ekonomskog značenja višenamjenskog kanala Dunav-Sava", referat na savjetovanju-znanstvenoj raspravi "Uloga i značaj višenamjenskog kanala Dunav-Sava", u organizaciji Privredne komore Slavonije i Baranje, Osijek i Biotehničkog znanstveno-nastavnog centra Osijek, održanog u Vinkovcima 03. marta 1989.
- 9) Ibidem
- 10) V. MIRIĆ: "Aktuelni problemi plovidbe na unutrašnjim plovnim putevima", "Transport", Beograd, br. 11/1978.