

*Jelena Vapa-Tankosić**
*Vladimir Medović***
*Miroslav Stojsavljević****

UDK: 656.614.3
BIBLID: 0352-3713 (2013); 30, (7–9): 48–59
PREGLEDNI NAUČNI RAD

EKONOMSKO-PRAVNI ASPEKTI TRANSPORTA DUNAVOM U FUNKCIJI PRIDRUŽIVANJA ZEMALJA ZAPADNOG BALKANA EVROPSKOJ UNIJI

REZIME: Ovaj rad analizira proces primene i usvajanja zajedničke transportne politike Evropske unije od strane zemalja zapadnog Balkana kao veoma važan korak u uspostavljanju kako boljih međusobnih veza i odnosa ovih zemalja, tako i njihovog približavanja Evropskoj uniji. Kvalitetnija prekogranična trgovina i saradnja zemalja zapadnog Balkana je važan element budućeg razvoja ovih država. Značajnu ulogu u ovim procesima imaju i deregulacija i liberalizacija tržišta transporta. U ovom radu se razmatra trenutna situacija na polju zakonske regulative transporta u regionu, kao i transportna infrastruktura, pogotovo uloga Dunava kao evropskog i regionalnog saobraćajnog koridora. Poređenjem podataka o stepenu korišćenja rečnog saobraćaja pokazuje se da ovaj resurs nije iskorišćen na zadovoljavajući način, ali i da predstavlja značajan potencijal na koji treba računati u budućnosti.

Ključne reči: transport, Evropska unija, Dunav, plovni putevi, zapadni Balkan.

1. Zapadni Balkan i koordinisana transportna politika EU

Trgovinska politika je glavni ekonomski stub Evropske unije – ideja o slobodnoj trgovini među evropskim državama je i podstakla stvaranje Unije

* Docent, Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu, e-mail: ljvapa@libero.it

** Docent, Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu, e-mail: medlexx@gmail.com

*** Asistent, Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu, e-mail: minjast@eunet.rs

pre 50 godina. Približno petina svetske trgovine robom, i skoro trećina svetskog tržišta uslugama pripada EU jer je ona najveći entitet međunarodne trgovine robom i uslugama.¹ Specijalizovana intra-industrijska trgovina je najznačajniji faktor skorašnjih pokušaja globalizacije, i karakteriše veći deo integracije EU-15 i azijskih privreda.² Okviri trgovinske saradnje na zapadnom Balkanu su propisani Centralnoevropskim ugovorom o slobodnoj trgovini (CEFTA) i Procesom stabilizacije i pridruživanja (SAP). Međutim, dok robna razmena i dalje dominira, trgovina u regionu zapadnog Balkana ostaje koncentrisana a intra-industrijska trgovina je ispod svog potencijala.³

U spoljnotrgovinskoj razmeni zemalja zapadnog Balkana u velikoj meri dominiraju članice EU, a evropska perspektiva ovih zemalja je pokretač njihove regionalne saradnje.⁴ Handjski naglašava da bolja trgovinska integracija pre učlanjivanja u EU pruža višestruke koristi, obzirom da se države moraju prilagoditi pravilima EU u oblastima vezanim za trgovinu, dok bi firme mogle bolje da se izbere sa pritiscima konkurencije unutar Unije, a nacionalne administracije treba da izgrade kapacitete regionalne saradnje.⁵ Zbog rata u bivšoj Jugoslaviji, sankcija i NATO bombardovanja tokom 1990-ih, nedostatak održavanja i značajnijeg ulaganja u transportnu industriju, infrastruktura zemalja zapadnog Balkana je u lošem stanju. Kao posledica toga, Zapadni Balkan kasni u odnosu na druge zemlje istočne Evrope u razvoju transporta i relevantnim institucionalnim reformama. U periodu između 2000. i 2005. godine EU je sa oko 6 milijardi evra doprinela razvoju ove regije.⁶ EU 27 ima 5.000.000 km asfaltiranih puteva, od kojih su 65.100 km autoputevi, 212.800 km železničke pruge od kojih je 110.458 km elektrifikovano, a 42.709 km

¹ Vapa-Tankosić J., (2011). The role of trade in the global economic crisis: The Case of the European Union. *Journal of Economics: Theory and Practice*, 4 (1), pp. 39–49.

² De Wulf L., et. al. (2009). Economic Integration in the Euro-Mediterranean Region, Center for Social and Economic Research, Warsaw.

³ Vapa – Tankosić J., Redžepagić S., Stojsavljević M., (2012). Enhancing Regional Trade Integration towards Deep Regional Integration and Economic Growth. Paper presented at the Thirteenth Mediterranean Research Meeting, Florence and Montecatini Terme 21–24 March 2012, organised by the Robert Schuman Centre for Advanced Studies at the European University Institute.

⁴ Monastiriotis V., (2008). Quo Vadis Southeast Europe? EU Accession, Regional Cooperation and the need for a Balkan Development Strategy, GreeSE Paper No 10 Hellenic Observatory Papers, London School of Economics.

⁵ Handjski B., Lucas R., Martin P., Sarisoy Guerin S., (2010). Enhancing Regional Trade Integration in Southeast Europe, World Bank Working Paper 185, The International Bank for Reconstruction and Development. Washington.

⁶ Cameron F., (2006). The European Union's role in the Balkans, u: Blitz, Brad K., (ed.). *War And Change in the Balkans: Nationalism, Conflict and Cooperation*, Cambridge: Cambridge University Press.

su unutrašnji plovni putevi. Ukupna ulaganja EU u transportnu infrastrukturu u periodu između 2000. i 2006. godine su iznosila 859 milijardi evra.⁷ Procenjeni troškovi razvoja infrastrukture EU iznose preko 1,5 triliona evra za period između 2010. i 2030. godine. Završetak TEN-T mreže zahteva oko 550 milijardi evra do 2020. godine, od kojih je oko 215 milijardi evra namenjeno uklanjanju glavnih „uskih grla”.

„EU je trenutno u procesu uspostavljanja jedinstvene, multimodalne transevropske transportne mreže (Ten-T) širom evropskog kontinenta, koji će biti usko povezan sa osnovnom mrežom regionalnog transporta jugoistočne Evrope (Osnovnom mrežom), a koja se trenutno gradi u regionu zapadnog Balkana uz podršku EU. Prema tome, ispitivanje sektora transporta na zapadnom Balkanu je nepotpuno bez detaljne analize uloge EU u regionu.”⁸

Evolucija investicionog okvira zapadnog Balkana (WBIF) ima za cilj usmeravanje saradnje i povećanje finansijskih mogućnosti ulaganja koja doprinose društveno-ekonomskom razvoju i procesu pridruživanja na zapadnom Balkanu.⁹ Od 31.12.2011. godine WBIF je dodelio 220 miliona evra za odobrene projekte, uz više od 10 milijardi evra ukupno za 112 projekata, sa ciljnom vrednosti od 5,5 milijardi evra resursa MFI koji će biti maksimalno iskorišćeni.¹⁰ Zemlje zapadnog Balkana i Evropska komisija su 2006. godine potpisale rezoluciju da bi pokazale političke napore usmerene ka razvoju glavne regionalne osnovne transportne mreže jugoistočne Evrope. U januaru 2007. godine Evropska komisija je poslala saopštenje Savetu i Evropskom parlamentu u vezi produžetka glavnih transevropskih transportnih osovina na susedne zemlje (Smernice za transport u Evropi i susednim regionima). U ovom saopštenju, Komisija EU je navela pet glavnih međunarodnih transportnih osovina. Ukupni troškovi razvoja ovih pet osovina i horizontalnih mera su procenjeni na oko 45 milijardi evra.¹¹

⁷ The First Intermediate Report, Evaluation of cohesion policy programme 2000–2006 (2009), work package transport, preuzeto sa: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/doc/2009_intermediate_report_dg_regio.pdf

⁸ The Center for Strategic and International Studies (2012), Re-linking the Western Balkans: The transportation dimension, preuzeto sa: <http://ekemprogram.org/awg-gr/images/stories/staff/financialtransport.pdf>

⁹ Vitez M., Raičević V., (2008). Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima – potencijal za razvoj Srbije, *Pravo – teorija i praksa*, 25 (3–4), str. 10–19.

¹⁰ WBIF Annual Report (2011), Preuzeto sa: www.wbif.eu

¹¹ European Commission (2007). Extension of the major Trans – European transport Axes to the Neighbouring Countries, Office for Official Publications of the European Communities, Brussels.

Tokom procesa pregovaranja, 2008. godine, oko Sporazuma o transportnoj zajednici sa zapadnim Balkanom, Evropska komisija je usvojila paket mera poboljšanja transportnih veza. Ovaj paket mera je takođe predlagao direktive o pregovaranju oko Sporazuma i uspostavljanje transportne zajednice sa zemljama zapadnog Balkana radi stvaranja integrisanog tržišta za infrastrukturu, unutrašnje plovne puteve i pomorski transport, u procesu prilagođavanja relevantnog zakonodavstva regiona zapadnog Balkana sa zakonodavstvom Zajednice. Uklanjanje zakonskih i operativnih, kao i administrativnih prepreka promovisanjem ove mere čiji je cilj usklađivanje razvoja savremenog logističkog sistema za bolju povezanost nacionalnih transportnih mreža, predstavlja važan deo i uvod u razvoj međunarodnih transportnih koridora zapadnog Balkana.¹² Otvaranje nacionalnih tržišta će pokrenuti značajnu liberalizaciju transporta. Jugoistocna evropska transportna observatorija (South East Europe Transport Observatory – SEETO) predstavlja platformu regionalne saradnje u procesu koji prethodi pridruživanju EU u ovom sektoru, namenjena za razvoj i koordinaciju regionalne transportne politike i projekata u skladu sa Memorandumom o razumevanju o Osnovnoj transportnoj mreži, koji su potpisale zemlje zapadnog Balkana i Evropska komisija 2004. godine. Ukupna vrednost implementiranih infrastrukturnih projekata unutar SEETO sveobuhvatne mreže u periodu između 2005–2010. je iznosila 5,698 milijardi evra.¹³

2. Pravni okvir za transport na unutrašnjim plovnim putevima u procesu stabilizacije i pridruživanja

Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju potpisanim u Luksemburgu 29. aprila 2008. godine stvoren je institucionalni okvir za blisku, privilegovanu, saradnju između Srbije i Evropske unije i njenih država članica u čitavom nizu oblasti, uključujući rečni transport. Po svojoj prirodi Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između Srbije i Evropske unije spada u grupu sporazuma o pridruživanju koji su posebno osmišljeni i prilagođeni za države Zapadnog Balkana. Osnovni cilj ovih sporazuma je stabilizacija političkih, ekonomskih i socijalnih prilika u pridruženim državama, kao i u regionu, kroz uspostavljanje zone slobodne trgovine, harmonizaciju propisa, razvoj

¹² Regulation (EU) No 911/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 on the European Earth monitoring programme (GMES) and its initial operations (2011 to 2013), Preuzeto sa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010R0911:EN:NOT>

¹³ SEETO Comprehensive Network Development Plan (2012), preuzeto sa: http://www.seetoint.org/rubberdoc/SEETO_MAP_2012_web.pdf;

civilnog, društva, demokratskih institucija, reformu javne uprave, politički dijalog, regionalnu saradnju i sveobuhvatnu saradnju ugovornih strana u svim oblastima društvenog života. U poglavlju koje se odnosi na pružanje usluga u okviru zone slobodne trgovine, SSP sadrži odredbe o transportu. Ove odredbe se prevashodno odnose na kopneni, pomorski i vazdušni transport. Rečni transport se pominje samo u kontekstu tranzitnog saobraćaja, kombinovanog transporta u okviru drumskog i železničkog transporta, i kroz obavezu Srbije da uskladi svoje propise sa propisima EU.

Opštim odredbama o pružanju usluga ugovorne strane su se obavezale da će postepeno liberalizovati pružanje prekograničnih usluga. Uporedo sa procesom liberalizacije, ugovorne strane će dozvoliti privremeno kretanje fizičkih lica koji pružaju usluge ili koja su zaposlena kod onog ko pruža usluge kao ključni zaposleni. Nakon četiri godine od primene sporazuma Savet za stabilizaciju i pridruživanje će preduzeti neophodne mere za postepenu primenu slobode pružanja usluga. Ugovorne strane su se posebno obavezale da nakon stupanja sporazuma na snagu neće preduzimati nikakve mere ili radnje koje bi bitno ograničile pružanje usluga od strane državljana ili privrednih društava sa teritorije druge ugovorne strane. Navedene odredbe su opšteg karaktera i, ukoliko drugačije nije propisano, odnose se na pružanje transportnih usluga, uključujući rečni transport.

U okviru posebnog odeljka o transportnim uslugama, članom 61, SSP-a je predviđena je primena neograničenog tranzitnog saobraćaja preko Srbije i EU, zasnovana na načelu nediskriminacije, kao i postepeno usklađivanje srpskog zakonodavstva sa pravom EU u oblasti transporta. Detaljnije odredbe sadržane su u Protokolu 4 o kopnenom transportu. Cilj tog protokola je unapređenje saradnje između ugovornih strana u kopnenom transportu, posebno u tranzitnom saobraćaju, i obezbeđivanja uslova da se transport između i preko ugovornih strana razvija na usklađen način. Predviđeno je da ta saradnja obuhvata kopneni transport, posebno drumski, železnički i kombinovani transport. Za našu temu je od posebnog značaja saradnja u oblasti kombinovanog transporta koji u okviru drumskog ili železničkog transporta uključuje korišćenje unutrašnjih plovnih puteva. Saradnja u toj oblasti posebno će obuhvatiti razvoj transportne infrastrukture na teritoriji jedne ili druge ugovorne strane, osnovne pravne i upravne mere podrške, uključujući privredne, poreske, socijalne i tehničke mere, saradnju na razvoju sistema transporta koji ispunjava ekološke potrebe i redovnu razmenu informacija o razvoju transportne politike ugovornih strana, naročito u pogledu transportne infrastrukture.

U delu koji se odnosi na infrastrukturu, ugovorne strane su se obavezale da će usvojiti međusobno usklađene mere za razvoj multimodalne transportne

infrastrukturne mreže prevoza u cilju rešavanja problema koji utiču na prevoz robe kroz Srbiju. Takođe je predviđeno zajedničko planiranje razvoja multimodalne regionalne transportne mreže na teritoriji Srbije koja zadovoljava potrebe Srbije i regiona Jugoistočne Evrope i koja obuhvata glavne drumske i železničke pravce, unutrašnje plovne puteve i rečne luke od posebnog interesa za EU i Srbiju, u skladu sa Memorandumom o razumevanju za razvoj osnovne transportne infrastrukturne mreže za Jugoistočnu Evropu, potpisanog između država iz regiona i Evropske komisije u junu 2004. godine. Protokolom su predviđeni finansijski aspekti saradnje između ugovornih strana u ovoj oblasti, koji se pre svega odnose na finansijske doprinose od strane EU kroz kredite Evropske investicione banke ili u nekom drugom obliku.

Protokol 4 sadrži posebne odredbe o železničkom i kombinovanom transportu. Te odredbe predviđaju da će ugovorne strane usvojiti međusobno usklađene mere potrebne za razvoj i unapređenje železničkog i kombinovanog transporta kao načina kojim će se u budućnosti obezbediti obavljanje najvećeg dela njihovog bilateralnog i tranzitnog transporta kroz Srbiju, pod uslovima koji su pogodni za životnu sredinu. U tom smislu preduzeće se neophodne mere za modernizaciju kombinovanog transporta u Srbiji, posebno u pogledu razvoja ili izgradnje terminala, potrebnih profila i kapaciteta infrastrukture koji zahtevaju značajna ulaganja. S tim u vezi su Protokol predviđa mere podrške od strane ugovornih strana koje imaju za cilj da se podstakne korišćenje kombinovanog transporta, da se on učini konkurentnim drmskom prevozu, posebno kroz finansijsku područsku EU, kao i da se poboljša brzina i pouzdanost kombinovanog transporta.

Kad je reč o rečnom transportu, Srbija je Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju preuzela obavezu usklađivanja svog zakonodavstva, uključujući administrativne, tehničke i druge propise, sa važećim propisima Unije u oblasti rečnog transporta. Sporazum ne predviđa detaljnije odredbe i rokove za usklađivanje zakonodavstva u materiji rečnog transporta. Stoga će se na ovo pitanje primenjivati opšte odredbe o harmonizacije propisa sadržane u članu 39, SSP koje obavezuju Srbiju da izvrši postepeno usklađivanje postojećeg i budućeg zakonodavstva sa pravnim tekovinama EU do kraja prelaznog perioda od 6 godina. Srbija će takođe obezbediti da važeće i buduće zakonodavstvo bude pravilno primenjeno i sprovedeno. S tim u vezi, Srbija je već izvršila određene promene u svom zakonodavstvu usvajanjem Zakona o plovidbdi i lukama na unutrašnjim vodama iz 2010. godine koji je u dobroj meri usaglašen sa propisima EU. SSP takođe insistira na potpunom i savesnom izvršavanju preuzetih međunarodnih obaveza od strane ugovornih strana, što predstavlja jedan od suštinskih elemenata procesa pridruživanja.

3. Dunav kao važan evropski unutrašnji plovni put

U vezi sa Dunavom kao međunarodnim plovnim putem i značajnim transportnim koridorom, politika Evropske unije se oslanja na veći broj odluka i dokumenata, od kojih su posebno značajni: „Smernice Evropske komisije za razvoj transevropske transportne mreže TEN-T” (Prioritetni projekat 18 – Osovina plovnog puta Rajna/Meza-Majna-Dunav), „Evropski akcioni program za transport unutrašnjim plovnim putevima” (NAIADES) iz 2006. godine, „Bela knjiga transporta EK” (2011), kao i „Politika proširenja EU i susednih zemalja Evrope: Smernice EK za transport unutar Evrope i susednih regiona” i strategija „Nova Evropa 2020”. Dunavska strategija, sveobuhvatni program razvoja raznih aspekata saradnje podunavskih zemalja je usvojena od strane Saveta Evrope 2010. godine. Oko 60 pritoka Dunava je plovno, uključujući In, Moravu, Prut, Dravu, Tisu i Savu; poslednje tri navedene reke su najvažniji komercijalni plovni putevi. Dunav prolazi kroz 4 evropska glavna grada: Beč (Austrija), Bratislavu (Slovačka), Budimpeštu (Mađarska) i Beograd (Srbija). Ukupna dužina mreže unutrašnjih plovnih puteva u basenu je 35.000 km, dok je Dunav veštačkim kanalima povezan sa rekama Majnom i Rajnom, a na taj način i sa 14 zemalja Evrope, što dovodi do ukupne dužine direktnog plovnog puta od više od 3.500 km od Crnog do Severnog mora.¹⁴

Nakon stagnacije tokom 90-ih, nastale kao rezultat političke nestabilnosti na Balkanu, prenos tereta Dunavom se značajno povećao tokom poslednjih nekoliko godina. Uništenje sva tri mosta u Novom Sadu tokom NATO bombardovanja 1999. je poremetilo uobičajenu plovidbu u ovom regionu, ali transport tereta Dunavom i dalje ima dobru perspektivu. Tradicionalni prevoz teškog i rasutog tereta (žitarica, ruda i uglja), nafte i maziva je intenziviran u poslednjim godinama i nalazi se na do sada najvišem nivou: nakon normalizacije saobraćaja na Dunavu oko 4 miliona tona gvozdene rude se godišnje prenese uzvodno do železara u Lincu (Austrija), dok se u toku jedne godine nizvodno preveze preko pola miliona tona veštačkog đubriva. Oko 20% ukupne tonaže tovara prenetog Dunavom otpada na transport benzina i dizel goriva.¹⁵

¹⁴ Stojšavljević M., (2011). The River Danube – Important Euro-Mediterranean Connection, The EU Strategy for the Danube Region – Perspectives for the future, Proceedings of the 8th DRC Summer School, Publikon Books, Pecs.

¹⁵ Via Donau (2012). Danube Ports, Preuzeto sa: <http://www.danubeports.info/index.php?id=1271>

Tabela 1: Promet u teretnim lukama na Dunavu (2009)

Zemlja	Promet (000 t)	Broj luka
Austrija	7.184	7
Slovačka	3.214	3
Bugarska	4.409	14
Hrvatska	739	4
Nemačka	4.438	9
Mađarska	4.864	28
Moldavija	71	1
Rumunija	11.776	13
Srbija	6.997	11
Ukrajina	7.171	4
UKUPNO	57.910	90

Izvor: Istraživanje autora i „Danube River Basin Management Plan”, ICPDR, 2009¹⁶

Na Dunavu i njegovim najvažnijim pritokama se nalazi ukupno 90 komercijalnih luka, od kojih je 11 u Srbiji – 8 od njih su međunarodne luke (Apatin, Bogojevo, Bačka Palanka, Novi Sad, Beograd, Pančevo, Smederevo i Prahovo). Luke su locirane i izgrađene tako da mogu ostvariti značajan promet, ali trenutno nisu na odgovarajućem nivou tehnološkog razvoja – na primer samo luka u Beogradu ima terminal za kontejnere. Iskorišćenost srpskih luka na Dunavu iznosi oko 30–40% njihovih stvarnih kapaciteta. Problem je nastao zbog ekonomskih sankcija koje je EU uvela tadašnjoj SR Jugoslaviji, a nastavio se u narednim godinama odražavajući konstantno slabljenje proizvodnje i privrede Srbije uopšte. Promet srpskih rečnih luka 2000. godine je iznosio oko 40% onog iz 1989, ali bez obzira na povećanje obima posla u poslednjih nekoliko godina, one su i dalje iskorišćene daleko ispod svojih mogućnosti. Oko 80% tereta u srpskim lukama se transportuje brodovima sa stranim zastavama, dok se unutrašnji plovni putevi zemlje koriste za transport samo 4,7% svih dobara. Vlada planira da poveća ukupnu količinu ove vrste transporta sa trenutnih 8 na 12 miliona tona do 2015. godine, da bi taj broj do godine 2025. dostigao više od 30 miliona tona, što predstavlja gotovo 30% ukupnog tereta koji se transportuje u zemlji.

¹⁶ The International Commission for Protecting of the Danube River (2009). The Danube River Basin Management Plan, Preuzeto sa: http://www.icpdr.org/icpdr-pages/river_basin_management.htm

Tabela 2: Godišnji promet nekih od važnijih dunavskih luka

	Teretni promet (u tonama)			
	2007	2008	2009	2010
Regensburg (Nemačka)	2.278.000	2.505.000	1.873.000	1.642.000
Pasau (Nemačka)	312.156	346.000	396.000	323.000
Linc (Austrija)	n/p	n/p	909.506	1.065.684
Vidin (Bugarska)	302.000	354.000	298.000	209.000
Beograd (Srbija)	n/p	n/p	909.150	n/p
Pančevo (Srbija)	n/p	n/p	852.422	n/p

Izvor: Danube ports, 2012¹⁷

Dobar primer savremenog i ambicioznog plana razvoja je luka u Bačkoj Palanci. Godišnji potencijalni promet je 500.000 tona, a sama luka nudi mogućnost skladištenja, savremenu opremu za utovar i istovar, zimsko sidrište itd. U luci su počele da se razvijaju i razne sporedne aktivnosti, poput proizvodnje građevinskog materijala (peska, betona, montažnih betonskih delova itd.) koristeći prirodne resurse iz reke, kao i skladištenje i proizvodnja veštačkog đubriva. Ovaj pristup dovodi do poboljšanja finansijskih rezultata. Iako je malog obima (56.000 eura), prihod ostvaren od stranih klijenata 2010. godine se povećao tri puta u poređenju sa prethodnom godinom.¹⁸ I pored modernog pristupa poslovanju, puni potencijal ove luke još uvek nije iskorišćen.

Završne napomene

Cilj ovog rada je analiza nivoa integracije transporta između zapadnog Balkana i transportnih sistema EU. Povezivanje zemalja Zapadnog Balkana sa transportnom mrežom EU ima za cilj razvoj regionalnog transporta i lokalne infrastrukture uz sveobuhvatno unapređenje konkurentnosti. Budući koraci u integraciji zapadnog Balkana čine aktivnosti usmerene ka približavanju nacionalnih zakonodavstava propisima EU, kao na primer sprovođenje zakona o konkurenciji unutar i izvan EU (državna pomoć i subvencije) treba da se implementiraju na regionalnom nivou. U daljem razvoju robnog transporta i plovidbe uopšte posebno su važne aktivnosti u pravcu poboljšanja uslova i povećanja korišćenja Dunava kao evropskog saobraćajnog Koridora VII. Brojevi koji pokazuju obim transporta i promet u dunavskim lukama zemalja

¹⁷ Via Donau (2012). Danube Ports, Preuzeto sa: <http://www.danubeports.info/index.php?id=1271>

¹⁸ Luka Bačka Palanka (2009) Finansijski izveštaji, Preuzeto sa: <http://www.bloomberg.com/quote/LKBP:SG/income-statement>

članica Unije jasno ukazuju na to da države zapadnog Balkana, prvenstveno Srbija i Hrvatska, moraju mnogo bolje iskoristiti ovaj jedinstveni potencijal. Strategija EU za podunavski region, gde zapadni Balkan igra važnu ulogu, jasno pokazuje nameru Evropske unije da pomaže i razvija dalje korišćenje ovog jedinstvenog unutrašnjeg plovnog puta.

Jelena Vapa-Tankosić

Assistant Professor, University of Business Academy in Novi Sad

Vladimir Medović

Assistant Professor, University of Business Academy in Novi Sad

Miroslav Stojsavljević

Assistant, University of Business Academy in Novi Sad

***Economic and Legal Aspects of the Danube
Transport in the function of the Western Balkans
Countries Integration with the European Union***

A b s t r a c t

The main purpose of this paper is to examine the current process of adoption and transposition of EU Transport Acquis Communautaire and Common EU Transport Policy for the Western Balkans countries (WBC), as an important step in improving the intra-regional and inter-regional cooperation with each other and the EU itself. The implementation of regional infrastructure for the better inclusion of the cross-border trade, the gradual deregulation and liberalization of the transport market are considered to be a pivotal for overall economic regional development and better integration with the EU. This paper will explore the current situation in Republic of Serbia legislation, with a view to understanding the EU driven streamlining and harmonization the regional efforts of the WBC in transport acquis towards the coordinated transport policy. The current utilisation of the river Danube inland waterway is not optimal in spite of the fact that it represents a significant potential to be used in the near futurity.

Key words: Transport, EU, Transport Acquis Communautaire, the Danube Inland Waterway Network.

Literatura

1. Cameron F., (2006). The European Union's role in the Balkans, u: Blitz, Brad K. (ed.), War And Change in the Balkans: Nationalism, Conflict and Cooperation, Cambridge: Cambridge University Press.
2. De Wulf, L., et al. conomic Integration in the Euro-Mediterranean Region, Center for Social and Economic Research, Warsaw.
3. Handjiski B., Lucas R., Martin P., Sarisoy Guerin S., (2010). Enhancing Regional Trade Integration in Southeast Europe, World Bank Working Paper 185, The International Bank for Reconstruction and Development. Washington.
4. Luka Bačka Palanka (2009) Finansijski izveštaji, Preuzeto sa: <http://www.bloomberg.com/quote/LKBP:SG/income-statement>
5. Medović V., (2011). Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju – sa praksom Suda pravde EU, Službeni glasnik, Beograd.
6. Mišćević T., (2009). Pridruživanje Evropskoj uniji, Beograd, Službeni glasnik.
7. Monastiriotis V., (2008). Quo Vadis Southeast Europe? EU Accession, Regional Cooperation and the need for a Balkan Development Strategy, GreeSE Paper No 10 Hellenic Observatory Papers, London School of Economics.
8. Regulation (EU) No 911/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 on the European Earth monitoring programme (GMES) and its initial operations (2011 to 2013), Preuzeto sa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010R0911:EN:NOT>
9. SEETO Comprehensive Network Development Plan (2012), Preuzeto sa: http://www.seetoint.org/rubberdoc/SEETO_MAP_2012_web.pdf;
10. Stojavljević M., (2011). River Danube – Important Euro-Mediterranean Connection, EU Strategy for the Danube Region – Perspectives for the future, Proceedings of the 8th DRC Summer School, Publikon Books, Pecs.
11. The Center for Strategic and International Studies (2012). Re-linking the Western Balkans: The transportation dimension, preuzeto sa: <http://ekemprogram.org/awg-gr/images/stories/staff/finaltransport.pdf>
12. The Danube Commission Statistics (2009). Preuzeto sa: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/Danube%20STATISTICS%202008–2009.pdf> ;

13. The European Commission (2007). Extension of the major Trans – European transport Axes to the Neighbouring Countries, Office for Official Publications of the European Communities, Brussels.
14. The First Intermediate Report, Evaluation of cohesion policy programme 2000–2006 (2009), work package transport, Preuzeto sa: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/doc/2009_intermediate_report_dg_regio.pdf
15. The International Commission for Protecting of the Danube River, The Danube River Basin Management Plan, Preuzeto sa: http://www.icpdr.org/icpdr-pages/river_basin_management.htm;
16. Vapa-Tankosić J., (2011). The role of trade in the global economic crisis: The Case of European Union. *Journal of Economics: Theory and Practice*, 4 (1), pp. 39–49.
17. Vapa-Tankosić, J., Redžepagić S., Stojšavljević M., (2012). Enhancing Regional Trade Integration towards Deep Regional Integration and Economic Growth. Paper presented at the Thirteenth Mediterranean Research Meeting, Florence and Montecatini Terme 21–24 March 2012, Robert Schuman Centre for Advanced Studies at the European University Institute.
18. Via Donau (2012). Danube Ports preuzeto sa: <http://www.danubeports.info/index.php?id=1271>
19. Vitez M., Raičević V., (2008). Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima – potencijal za razvoj Srbije, *Pravo – teorija i praksa*, 25, (3–4), str. 10–19.
20. WBIF Annual Report (2011), Preuzeto sa: www.wbif.eu