

NOVA EVROPSKA MAGISTRALA RAJNA—MAJNA—DUNAV

— Značaj i saobraćajno-ekonomski efekti —

I

1. Saobraćajno-ekonomski značaj unutrašnjih plovnih puteva — regulisanih reka, kanaliziranih reka i kanala — u unutrašnjem saobraćaju, dolazi sve više do izražaja u čitavom svetu. Ovo posebno važi za zemlje sa visokim stepenom razvoja materijalnih proizvodnih snaga i izgrađenom mrežom unutrašnjih saobraćajnica. Relativno rastući procentualni udio plovnih puteva u ukupno izvršenom radu (tkm) svih grana saobraćajnog sistema jedne zemlje ima, ukupno rečeno, svoje osnovno objašnjenje, a to su prednosti svojstvene ovoj saobraćajnoj grani.

Razume se, ovaj relativno rastući udio rečnog saobraćaja, odnosno nesmanjujući udio u robnom saobraćaju, nije svugde istovetan. Stanjih plovnih puteva je jedan od determinantrnih faktora njihovog saobraćaja znatno zaostaje, što opet sa svoje strane ne predstavlja nešto neoubičajeno, jer se drumski saobraćaj kao mlađa saobraćajna grana brže razvija.

Pre svega, rečna plovila pokazuju specifična svojstva i ekonomска preim秉stva koja ih čine veoma privlačnim transportnim sredstvima za prevoz masovnog transportnog supstrata u unutrašnjem i međunarodnom transportu. Kao što je poznato teretno rečno plovilo odlikuje se velikom nosivošću u odnosu na nosivost železničkih vozila i teretnih motornih vozila. Otuda i ekonomičnije iskorišćavanje rečnih transportnih sredstava. Dalje, teretno rečno plovilo odlikuje se povoljnim odnosom korisnog tereta i sopstvene težine, i zahteva relativno neznatnu vučnu snagu i manju posadu. Isto tako, od značaja je preim秉stvo inherentno rečnom transportu, naime, na unutrašnjem plovnom putu mogućno je usled njegovog neznatnog otpora trenja sa jednom konjskom snagom vučne snage transportovati 4 tone korisnog tereta, prema 0,5 tone u železničkom saobraćaju i 0,15 tona u motorizovanom drumskom saobraćaju.¹ Veća proizvodnost vučne snage na plovnim putevima može se izraziti i putem ostvarenog učinka izraženog u neto-tonskim kilometri-

¹ »Verkehrspolitik 1949 — 1965« — Hof 1965, st. 140. O specifičnostima plovnih puteva videti takođe: R. Ostojić: Razmeštaj svetskog saobraćaja — Ekonomsko-geografski Atlas sveta i Jugoslavije, Beograd 1958, str. 115 — izdanie Instituta za ekonomsku izučavanja Ekonomskog fakulteta u Beogradu.

² V. Petrov: Effektivnost kapitalnih vloženij v transport SSSR — »Voprosi ekonomiki«, 1958, sv 1 — prema R. Bjelica: Obim investicija kao kriterijum efektivnosti investicija u saobraćaju — »Ekonomist«, Beograd 1965, sv 1 — 2, str. 185.

ma, koji postigne jedna konjska snaga u jednom satu. Za kamion učinak je 4, za železničku lokomotivu 15, a za tegljač odnosno motorni te-retnjak 35. Međutim ne bi trebalo gubiti iz vida činjenicu da se sa porastom brzine kretanja plovila troškovi pogonske snage rapidno povećavaju.

Rečni saobraćaj je karakterističan i po tome što su za regulaciju ili kanalisanje rečnog puta potrebna znatno manja investiciona ulaganja nego za železnički i drumski saobraćaj. Tako je prema jednoj proceni, za izgradnju jednog kilometra železničke pruge potrebno 4 do 10 puta više investicija nego za izgradnju jednog kilometra rečnog puta.³

2. Unutrašnji plovni putevi su značajni za razvitak pomorskih luka. Naime, dobra povezanost pomorskih luka sa zaleđem preko unutrašnjih plovnih puteva je jedan od determinantnih faktora njihovog saobraćajno-ekonomskog razvijenja. Otuda i opšta pojava da se pomorske luke pretežnim delom nalaze na ušću većih reka. Nije preterivanje ako se ističe da su unutrašnji plovni putevi upravo prirodne saobraćajnice koje pomorske luke povezuju sa zaleđem.⁴ Razume se pomorske luke moraju imati dobre saobraćajne veze i preko železničkog i drumskog saobraćaja. Međutim, potrebno je posebno istaći da one pomorske luke imaju opštu značajnu prednost u koje se sa širokim ušćem ulivaju veliki unutrašnji plovni putevi,⁴ koji se uz to odlikuju ekonomskom razvijenošću svog gravitacionog područja. Iz toga proizilazi zaključak da između rečnog i pomorskog saobraćaja postoji uska povezanost. Pomorski transport daje prednost lukama koje su neposredno povezane sa mrežom unutrašnjih plovnih puteva, reka i kanala, koji se sa svoje strane prilagođavaju potrebama pomorskog saobraćaja. Ovde se pre svega misli na osnovne elemente rečnog plovnog puta, i to širinu, duzinu, poluprečnik krivine plovnog puta, dimenzije ustava itd. Tako Rajna i Dunav su delom pogodni za direktni pomorski saobraćaj ili za kombinovani rečno-morski saobraćaj. Rajna ne samo što protiče kroz industrijski razvijena područja nego je i direktno uključena u pomorski saobraćaj. Tako u Saveznoj Republici Nemačkoj pristaništa Duisburg, Diseldorf i Nojs su izvanredno pogodna za prevoz robe namenjene za izvoz preko prekomorskih luka, što znači da rečni saobraćaj u znatnoj meri učestvuje u transportu robe koja se izvozi. Isti je slučaj i sa rumunskim pristaništem Braila na Dunavu do koga saobraćaju pomorski brodovi. Uzeli smo namerno samo neka rečna pristaništa iz područja koje je obuhvaćeno ovim radom.

Dalje, zahvaljujući novoj tehnici u oblasti rečnog saobraćaja, sistem modernizacije rečnih transportnih kapaciteta je znatno napredovao. To se pre svega odnosi na izgradnju motornih brodova tegljača,

³ Ne treba gubiti iz vida činjenicu da značaj rečnog puta u saobraćajnom sistemu ne zavisi toliko od njegove dužine i veličine sliva i od sposobnosti za obavljanje saobraćaja, koliko od pravca njegovog toka, stepena privredne razvijenosti područja i gustine nastanjenosti područja kroz koja plovni put teče, od obima mreže plovnih kanala i od geografsko-klimatskog momenta, tj. i od toga u koje se more uliva.

⁴ M. Stakić: Međunarodni transport i špedicija, Beograd 1963, str. 18; S. Obradović: Organizacija i tehnika spoljne trgovine, Zagreb 1966, str. 128.

motornih teretnjaka, motornih potiskivača i motornih tankova.⁵ Putem motorizacije rečne flote povećava se i njen ukupni prevozni kapacitet. Dalje, pretovar iz pomorskog broda u rečni brod je nezavisan od pristajanja broda na kej. Naime, u rečno-morskim pristaništima pretovar se može da obavlja na oba boka pomorskog broda, što znatno skraćuje vreme utovara i istovara, a time se smanjuju i troškovi prevoza. Prema tome, pretovar je jedinstven i ekonomičan.

3. Treba reći da unutrašnji plovni putevi nisu samo saobraćajnice — saobraćajne komunikacije. Oni se za razliku od puteva u železničkom i drumskom saobraćaju čije osnovne funkcije su isključivo saobraćajnog karaktera imaju posmatrati i sa aspekta vodoprivrede. Poznat je izvanredni značaj vodoprivrede za razvoj industrijske i poljoprivredne proizvodnje (melioracije) za razvoj i dinamiku urbanizacije itd.⁶ Ove vansaobraćajne funkcije unutrašnjih plovnih puteva su za pričvršćiti razviti užeg gravitacionog područja skoro od istog značaja od koga su i same saobraćajne funkcije⁷.

4. Posmatrajući rečni saobraćaj i neke njegove opšte karakteristike, treba ukazati na to da se u ovom pogledu uočavaju sledeća globalna empirička kretanja odnosno tendencije. Kratak osvrt na savremene tendencije nužan je i s obzirom na osnovni naslov našeg rada u kome je akcenat dat ispitivanju i utvrđivanju saobraćajno-ekonomskog značaja konačne izgradnje nove evropske saobraćajnice Rajna—Majna—Dunav. Pri tome se polazi od postavke da nije uopšte sporna ugrentnost izgradnje te međunarodne rečne magistrale. Pre svega treba istaći da velike plovne reke u zapadnoj i istočnoj Evropi, zatim veliki unutrašnji plovni putevi u Sjedinjenim Američkim Državama, Kanadi i Sovjetskom Savezu, beleže vidan napredak i pogledu svojih osnovnih elemenata, zatim tehničke opremljenosti pristaništa, transportnih kapaciteta i efektivnosti plovila, uključujući tu i smanjenje troškova prevoza (izražene u nt/km), opremljenosti skladišta, organizacije prevoza itd. Ukratko, ostvarili su upadljiv napredak u pogledu eficijencije svojih saobraćajnih kapaciteta. To razume se ima uticaja na efektivnost čitavog saobraćajnog sistema na područjima kroz koja protiču ti rečni tokovi — magistralne saobraćajnice, nezavisno od toga što mreža unutrašnjih plovnih puteva ne čini osnovnu infrastrukturu.

⁵ U SR Nemačkoj stepen motorizacije rečne flote u 1964. godini došao je 64,5 odsto prema 15,3 odsto u 1949. godini — »Verkehrspolitik 1949 — 1965«, str. 190.

⁶ Razmatrajući regionalni razvoj K. Mihailović u svom članku: Prilog izgradnji concepcije regionalnog razvoja — »Ekonomist«, 1965. sv. 4, konstatuje da Savsko-dunavsko-moravski basen raspolaže najpotpunijim uslovima za razvoj proizvodnje, minimiziranje društvenih troškova i razvoj društvenog standarda. »Opredeljenje za ovo područje zasniva se na jednoj potpunijoj valorizaciji vode za razvoj industrijske i poljoprivredne proizvodnje...«

⁷ Isto tako M. Lekić u svom napisu: Značaj nekih elemenata prirodnogeografske sredine za razvitak i razmeštaj proizvodnih snaga — »Ekonomski anali«, Beograd 1966, sv. 18 do 19, str. 42, posebno ističe preim秉stvo dolina naših velikih reka (Save, Dunava, Drave, Morave, Tise, Vardara i dr.) za razvoj industrije i drugih privrednih aktivnosti; videti takođe i »Verkehrspolitik 1949 — 1965«, str. 140.

Kao što je već ranije istaknuto dugoročni proces regulisanje rečnih tokova javlja se u svim mogućim oblicima, počev od korekcije plovog puta, zatim bagerovanja, pa sve do regulisanja nivoa vode putem ustava. Iako je regulisanju prirodnih unutrašnjih plovnih puteva svojstven određeni saobraćajni efekt, nesumnjivo da kanalisanje reka predstavlja dalji korak u pogledu poboljšanja bitnih svojstava unutrašnjih plovnih puteva. Putem kanalisanja se plovni put preko izgradnje brana razdvaja u pojedine sektore radi povećanja i izravnjanja vodostaja. Razvoj tehnike ustava (prevodnica) znatno je doprineo izvođenju kanalisanja i izgradnji kanala. Izgradnja velikih unutrašnjih plovnih puteva obuhvata vremensko razdoblje koje premašuje čitavo jedno stoljeće.

Prva zamašna izgradnja kanala datira još iz doba prve industrijske revolucije. Međutim, do epohe intenzivne izgradnje rečnih kanala veće propusne moći došlo je tek krajem prošlog i početkom ovog stoljeća. To će reći posle izgradnje jedinstvenog železničkog sistema u industrializovanim zemljama. Ovo se posebno odnosi na evropski kontinent, i to na zemlje kao što su Francuska, Nemačka, Holandija i Belgija. Nemačka je u to doba ostvarila izgradnju svojih unutrašnjih plovnih reka, kao i izgradnju osnovne kanalske mreže. Od većih poduhvata treba pomenući povećanje plovidbenih kapaciteta na Rajni, a od kanala: Dortmund—Ems kanal (dug 296 km obuhvatajući i Ems do ušća), zatim Elba—Libek kanal (61 km), Rajna—Herne kanal (46 km), Datteln—Hamm kanal (47 km) i Wesel—Datteln kanal (60 km). Već u 1916. godini su pojedini sektori Mitteland kanala između Rajne, Vesera i Hanovera (259 km) bili otvoreni za javni saobraćaj (kanal je konačno izgrađen 1930. godine). Dalje, potrebno je istaći izgradnju magistrale Berlin—Šćećin i veze između Visle i Odre, kao i kanalisanje gornjih tokova Odre i Majne, a docnije i Nekara.⁸ Od projekata koji su počeli da se ostvaruju, odnosno koji su dostigli novu etapu svog razvoja u posle-ratnom periodu, pažnju zaslužuju sledeći: kanalisanje srednjeg sektora Vezera, proširenje Dortmund—Ems kanala i kanalisanje Majne i Nekara. Inače, kad je reč o kanalima u Saveznoj Republici Nemačkoj, koji nas interesuju s obzirom na samu osnovnu temu ovog rada, tj. integriranje Dunava u mrežu plovnih puteva regiona Rajne i Majne, a preko toga i povezivanje Dunava sa Severnim morem, i to putem izgradnje kanala Rajna—Majna—Dunav u čijoj izgradnji učestvuje isključivo Savezna Republika Nemačka, treba navesti još tri kanala. To su: kanal koji povezuje Severno i Istočno more (Kiel—Brunsbuttelkoog) kroz koji prolazi oko 90.000 brodova u toku jedne godine, drugi je Ems—Jade kanal (Wilhelmshaven—Emden) i na kraju, priobalni kanal. Od ukupne mreže unutrašnjih plovnih puteva Savezne Republike Nemačke, koja iznosi 4.700 km. na kanale otpada 918 km ili 19% od ukupne dužine plovnih puteva (na regulisane reke otpada 2.057 km ili 44% a na kanalizirane reke 1.738 km ili 37%).⁹

U pogledu intenzivnije izgradnje kanala i Sovjetski Savez je isto tako ostvario značajne uspehe. Od velikih unutrašnjih plovnih kanala

⁸ A. Predöhl: »Verkehrspolitik«, 1958, str. 39.

⁹ Značajno je da 2.273 km plovnih puteva, odnosno 48% od ukupne mreže, su podesni za saobraćaj plovila od 1.350 tona nosivosti.

treba posebno istaći Belomorsko-baltički kanal, zatim Moskva—Volga kanal, Volga—Don kanal, kao i kanal prema Crnom moru. Otuda je i razumljivo što u Sovjetskom Savezu, kao i u Nemačkoj, Francuskoj i Holandiji gde, kao što je izloženo, postoji razvijena mreža reka i savremenih plovnih kanala, rečni saobraćaj ima veći ekonomski značaj i važnu ulogu u saobraćajnom sistemu. To ukazuje da se rečni saobraćaj sporo ne razvija (što je međutim slučaj u Jugoslaviji). Na kraju, od najnovijih dostignuća na polju izgradnje plovnih puteva, koji štaviše imaju međunarodni saobraćajno-ekonomski značaj, svakako na prvo mesto dolazi kanal Sen Lorens—Velika Jezera.¹⁰

5. Ograničavajući se na razmatranje plovnih reka i kanala zapadne i srednje Evrope, sa jedne strane i plovnih puteva Jugoslavije sa druge strane, i to sa aspekta uključivanja Dunava u postojeću mrežu reka i kanala napred označenog geografskog regiona Evrope, ukazaćemo u širokim crtama na osnovnu funkciju kanala, tj. povezivanja pojedinih plovnih puteva, i opštu problematiku. Prethodno ćemo dati nekoliko uvodnih napomena. Prema intenzitetu izgradnje unutrašnji plovni putevi mogu se podeliti u sledeće grupe:

- u prirodne plovne reke i jezera;
- u rečne tokove koji su putem regulisanja postali plovni;
- u rečne tokove koji su putem kanalisanja postali plovni;
- u veštačke vodene puteve (plovne kanale).¹¹

Međutim, značajna je opšta karakteristika da vodeni putevi i posred uvođenja tehničkih novina zadržavaju specifično svojstvo — svojstvo najprirodnijeg saobraćajnog puta među savremenim saobraćajnicama unutrašnjeg saobraćaja (železnički, drumski i saobraćaj cevovodima). Iako se očigledno u tome ispoljava izvesna prednost ipak to istovremeno znači i izvestan nedostatak. Preim秉stvo je pre svega u tome što unutrašnji plovni putevi u svom prirodnom stanju stoje slobodno na raspolaganju, ili se uz odgovarajuća investiciona ulaganja mogu prilagoditi uslovima potrebnim za odvijanje redovnog prevoza. Kod svih unutrašnjih plovnih puteva prisutna su određena povoljna tehnička svojstva, pre svega u pogledu prevoza velikih tereta, prevoza masovnih vrsta robe. Međutim, pored toga što, po pravilu, plovni putevi ne mogu biti ravnomerno izgrađeni da bi predstavljali razgranatu mrežu na svim područjima jedne zemlje, kao nedostatak javlja se u značajnoj meri i zavisnost plovnih puteva od prirodnih uslova. Naime, prevozni kapacitet nije konstantan usled razlika u vodostaju, površinske brzine vode, atmosferskih prilika na pojedinim sektorima plovnog puta. Isto tako, pojave leda, magle i noći neposredno se odražavaju na plovidbu saobraćajnih sredstava. Suvišno je naglašavati da su prirodni uslovi (atmosferske prilike) važan element u vazdušnom saobraćaju.

¹⁰ R. Ostojić: Novi plovni put St. Lawrence — »Međunarodni transport«, Beograd 1959, sv. 10.

¹¹ H. Press: Binnenwasserstrassen und Binnenhäfen, Berlin 1956. str. 3.

Pored već istaknutih svojstava, značajna specifična odlika svakog plovног puta, pa prema tome i svakog kanala, je u tome što je trasa najvećim delom uslovljena faktorima geološke prirode.¹²

Prirodnu osnovu evropskih unutrašnjih puteva sačinjavaju veliki rečni tokovi. Obuhvatajući šire geografsko područje javljaju se tri značajne reke: Rajna koja protiče kroz industrijski razvijeno područje čijem razvitku je ona u znatnoj meri doprinela, zatim Rona i Dunav. Prvac najvažnijih plovnih puteva osim Dunava, vodi od juga prema severu (Rajna, Elba, Veser, Ems, Sena, Mozel, sa izuzetkom Rone koja teče od severa prema jugu). Primarnu magistralu ovog prirodnog sistema plovnih puteva čini Rajna.

Smatra se da iz ovakve osnovne strukture rečnih tokova proističe funkcija evropskih kanala koja se sastoji u povezivanju prirodnih plovnih puteva koji u saobraćajnom pogledu daleko premašuju lokalni, odnosno interregionalni značaj.

Što se tiče saobraćajne funkcije srednjoevropskog sistema plovnih puteva, ona se pre svega sastoji u produženju pomorske plovidbe dublje u kontinent sve do kanaliziranih sekundarnih plovnih puteva osnovnih rečnih magistrala, sa jedne strane i povezivanju industrijskih centara sa perifernim područjima, sa druge strane.¹³

Nesumnjivo da ovako skiciranu saobraćajnu funkciju uspešno vrši niz kanala izgrađenih na širokom području između značajnih luka, kao što su Amsterdam, Rotterdam i Anvers. U vezi s tim da pomenemo Amsterdam—Rajna kanal, zatim kanalisanu reku Mas, Julijana kanal i Albert kanal. Dalje treba navesti Severni kanal, zatim Rajna—Mas kanal, kanalisanje Mozela i dr. U izvođenju radova na kanalisanju reke Mozel na relaciji Koblenz—Disdenhofen (Thionville) dugoj 270 km učestvovali su Francuska, Savezna Republika Nemačka i Luksemburg. U finansiranju izgradnje Francuska je učestvovala sa dve trećine sredstava, a Savezna Republika Nemačka sa jednom trećinom sredstava. Radovi su završeni u prvoj polovini 1964. godine, kad je otvoren redovni teretni i putnički saobraćaj. Izgradnjom hidrocentrala na ustanama omogućena je proizvodnja električne energije oko 900 mil. kWh godišnje. Treba pomenuti da na dosad izgrađenom delu kanala Rajna—Majna—Dunav proizvodnja električne energije hidrocentrala iznosi 1,4 mld. kWh godišnje.

6. I pored značajnog napretka ostvarenog u oblasti rečnih kanala većih kapaciteta, potrebno je dalje dograđivanje evropskog sistema kanala shvaćeno u širem smislu. Ne bi se moglo reći da ne postoje određene koncepcije i konkretni predlozi za dalji razvitak unutrašnjih plovnih puteva uopšte, naročito onih plovnih puteva koji imaju širi značaj kao saobraćajnice u okviru evropskog saobraćajnog sistema. Treba pomenuti okvirne preporuke Evropske ekonomski zajednice, kao i zaključke stalne Evropske konferencije ministara saobraćaja (CEMT), međunarodne institucije osnovane 1953. godine u Briselu, kojoj pripada i Jugoslavija. Kao što je već naglašeno preporuke i zaključci usredsre-

¹² W. Doni: Die Binnenschiffahrt in der europäischen Integration, Göttingen, 1965. str. 10 i 11.

¹³ Predöhl A.: navedeno delo, str. 45 ff.

đeni su na dalji razvitak unutrašnjih plovnih puteva koji imaju međunarodni značaj. Prema tome, te preporuke i zaključci su relevantne i za naša uža razmatranja. Naime, projektom je obuhvaćeno i dovršenje velikog plovnog puta između Rajne, Majne i Dunava. Neće biti suvišno ako navedemo i ostale projekte obuhvaćene ovim programom koji je izradila komisija za razvitak saobraćaja Evropske ekonomiske zajednice:¹⁴

- poboljšanje plovnog puta između Šelde i Rajne;
- povezivanje Rajne sa Ronom (Rajna—Roma kanal) povezivanje Rone sa Rajnom imalo bi svog dejstva i na robni promet na Dunavu, kad se konačno bude izgradio kanal Rajna—Majna—Dunav;
- poboljšanje uslova plovidbe na reci Mas (za plovila do 2.000 t nosivosti);
- izgradnja plovnog puta od reke Po do Lago Madjore i Jadranske obale.

II

1. Među područjima Evrope Dunav, najduža reka srednje Evrope, i njegov sliv zauzimaju poseban položaj. Ono što treba najpre istaći jeste da retko koji drugi evropski unutrašnji plovni put protiče kroz tako različita područja, posmatrano kako sa geografskog tako i sa ekonomskog stanovišta. Napominjenom da se ovom prilikom ne bi mogli razmatrati uloga i posebno mesto Dunavskog područja u istoriji podunavskih zemalja pa i u novijoj istoriji Evrope. Pogotovo ne bi se moglo prići respektivnom razmatranju, sa aspekta ekskluzivne istoriografije.

Može se prihvati da uglavnom postoji jedinstveno gledište da se pojam Dunavskog područja ima pre svega shvatiti u hidrografском smislu. To će reći da se kao Dunavsko područje smatra područje Dunava, reke duge 2.850 km koja dolazeći iz zapadnog dela srednje Evrope delom prelazi poprečno kontinent u zapadno-istočnom pravcu, i u graničnom pojasu srednje i istočne Evrope uliva se u Crno more.

U okviru opštih razmatranja treba istaći da se posle drugog svetskog rata povećao broj podunavskih zemalja.¹⁵ Naime, na levoj obali Dunava, u regionu ušća u Crno more, u Kilijskom rukavcu (ustvari u jednom od tri kanala na ušću, od kojih je u saobraćajnom pogledu naj-

¹⁴ Evropska ekonomска zajednica — »Zajedničko tržište« — EEZ je, kao što je poznato, počela da funkcioniše počev od 1958. godine.

¹⁵ Okolnost da Dunav već ionako pruža uslove za saobraćajno povezivanje pojedinih regiona Evrope, se još više potencira povećanjem broja pribrežnih zemalja. Dalje, dovršavanjem radova na sektoru Đerdapa, tj. izgradnje brodskih prevodnika na brani, u kojima će moći stati tegljač i devet teretnjaka, pored radikalnog uklanjanja smetnji za plovidbu, biće povećana propusna moć za tri puta. Na taj način značaj Dunava kao plovidbenog puta će još više doći do izražaja. Konačno, maksimalizacija značaja Dunava će se odraziti povezivanjem Dunava preko Majne sa Rajnom, a time i sa Severnim morem, koje se odlikuje izvanredno intenzivnim pomorskim saobraćajem.

važniji Sulina kanal) sa glavnim pristaništem Izmail, Sovjetski Savez iako po svom udelu u ukupnoj dužini Dunava zaostaje za drugim pribrežnim državama, spada po volumenu prevoza robe u vodeće podunavske zemlje (1963. godine 28 mil t, a za 1970. godinu predviđa se da će obim robnog saobraćaja doći 70 mil. t). Ova predviđanja su sasvim realna, naročito ako se ima u vidu brz tempo posleratnog razvoja pričvrstog potencijala Sovjetskog Saveza, kao i intenzivna spoljnotrgovinska razmena sa podunavskim zemljama, pre svega sa zemljama članicama područja SEV-a i sa Jugoslavijom.

Bitna promena je nastupila i u pogledu međunarodnog regulisanja i ostalih respektivnih pitanja koja se odnose na Dunav. Za razliku od stanja pre drugog svetskog rata kad su postojale dve rečne komisije: Evropska i Međunarodna dunavska komisija,¹⁶ sada na osnovu Dunavske konvencije, usvojene na Beogradskoj konferenciji, isključivo podunavske zemlje učestvuju u rešavanju svih pitanja koja se odnose na Dunav i plovidbu na Dunavu. Dunavska komisija osnovana 1949. godine je glavni organ pribrežnih država za plovidbu Dunavom.

3. Kao i na drugim značajnim plovnim putevima i na Dunavu i plovidbi na Dunavu došlo je u manjoj ili većoj meri do značajnih strukturnih promena. Promene se zapažaju kod svih podunavskih zemalja i one su uz to višestruke:

— Promene u pogledu prevoznog plovne parka. Do promena je došlo kod tegljača i njihovih dimenzijskih odnosno njihove nosivosti, snage ugrađenih mašina (IKS), zatim kod potiskivača, motornih teretnjaka i motornih tankova. Ukratko, promene su nastale u sva tri sistema pogona odnosno vuče:

— Tegljerje (plovila — parni i motorni tegljači koji tegle tankove i kombiteretnjake, kao i teretnjake bez motora različite nosivosti).

— Potiskivanje. Uvođenje brodova-potiskivača, iako u nešto modificiranom obliku, na pojedinim evropskim unutrašnjim plovnim putevima izvršeno je u drugoj polovini proteklete dekade.¹⁷ Treba napomenuti da Društveni plan razvoja SR Srbije u periodu 1966 — 1970. godine predviđa da se uporedo sa modernizacijom i proširenjem osnovne saobraćajne mreže izvrši i nabavka novih i neophodna zamena za starelih prevoznih kapaciteta. Pored ostalog, povećaće se i broj potiskivača.

— Motorni teretnjaci i tankeri. Motorni teretnjaci sa pogonom dizelmotora su u posleratnom periodu zabeležili dalji napredak. U okviru ovog sistema pogona primenjuju se plovila različitih dimenzijskih oblika, nosivosti itd.¹⁸ Što se tiče primene pojedinog tipa plovila sa odgovarajućim pogonom, smatra se, gledano u celini, da je sistem tegljenja podesan: pri transportu masovne robe, na relativno kraćim relacijama; pri nepostojanju fiksnih termina za izvršenje prevoza, na

¹⁶ O osnovnim elementima regulisanja plovidbe Dunavom videti »Malu političku enciklopediju«, Beograd 1966. str. 261 do 263.

¹⁷ Prema sadašnjem stanju tehnike potiskivanje se ne može u istom obimu primenjivati na svim evropskim rekama. Samo potiskivanje se može da obavlja, bilo u vidu nepokretno (ukočeno) bilo u vidu pokretno kuplovanog potiskivača (W. Doni: navedeno delo, str. 19).

rekama koje se odlikuju manjom širinom plovog puta. Kao što je istaknuto širina predstavlja jedan od osnovnih elemenata plovog puta (ostali elementi su dubina, poluprečnik krivine i površinska brzina rečnog toka).¹⁹

Osnovna podesnost odnosno prednost sistema potiskivanja ispoljava se pri transportu masovne robe, zatim pri dužem vremenskom trajanju pretovara, ako nema međustanica u toku procesa prevoza itd. Motorni teretnjaci i tankeri imaju osnovne prednosti: pri prevozu različitih vrsta tereta (komadne i masovne robe), zatim pri kraćem čekanju, kao i pretovaru, kod čestih međustanica, pri nepostojanju ograničenja brzina kretanja motornih plovila i dr.²⁰

U vezi sa razvijkom rečne flote na Dunavu treba istaći da je proces motorizacije plovog parka, bilo putem izgradnje motornih brodova bilo putem motorizacije teretnjaka i tankera, gledano u celini, daleko spomiji nego na drugim značajnim evropskim rečnim saobraćajnicama, na kojima se uz to ne ispoljavaju u ovom pogledu osetnije razlike kao što je to međutim, slučaj na Dunavu. Tako na primer, u Saveznoj Republici Nemačkoj stepen motorizacije rečnog plovog parka dostigao je 1964. godine 64,5%, a u okviru ukupne novogradnje na motorizovani brodski prostor otpada preko 90%. To znači da će uskoro novogradnja rečnog plovog parka — brodova biti usmerena na brodove sa sopstvenim pogonom, što je već ostvareno u pomorskom saobraćaju.

Upravo okolnost da se približava finalna etapa izgradnje evropskog plovog puta Rajna-Majna potencira aktuelnost otvaranja procesa brže modernizacije i rekonstrukcije plovog parka brodarskih preduzeća na Dunavu, posebno na jugoslovenskom delu Dunava. Ovaj problem se takođe postavlja kako sa gledišta ekonomije brodarskih preduzeća tako i sa šireg saobraćajno-ekonomskog stanovišta. Naime, na samu efektivnost privrede odražava se neusklađenost između rastućeg nivoa materijalne proizvodnje i mogućnosti prevoza. Ova pojava je upravo karakteristična za Jugoslaviju, a posebno za SR Srbiju, na koju otpada najveći deo mreže plovnih puteva i robnog prometa (1964. godine Srbija 10,8 mil. tona, Hrvatska 2,2 mil. tona a Bosna i Hercegovina 978.000 tona)²¹ i u kojoj razvoj saobraćaja u dosadašnjem periodu nije bio usklađen sa opštim razvojem Republike.²² Pri tome u rečnom saobraćaju kapaciteti su se veoma sporo razvijali.

Ukoliko plovni park na Dunavu bude savremeniji utolikو će, posred drugih prednosti, kao što su brži obrt plovnih sredstava, porast proizvodnost rada i dr., dobrim delom biti stvoreni poveljniji uslovi i za intranacionalno integrisanje rečnog saobraćaja, odnosno delom pomorskog i kombinovanog rečno-pomorskog saobraćaja u gravitacionom području novog međunarodnog plovog puta. U vezi sa rečno-pomorskom plovidbom treba dodati da se zahvaljujući poboljšanju elemenata plov-

¹⁸ W. Doni, navedeno delo, str. 20.

¹⁹ Dukić, D.: O plovidbenim prilikama u saobraćaju na rekama i kanalima crnomorskog sliva u Jugoslaviji, Beograd, 1953. str. 21 do 22.

²⁰ W. Doni, navedeno delo, str. 21 i 22.

²¹ Statistički bilten, br. 373, Beograd 1965, str. 87.

²² Društveni plan razvoja SR Srbije u periodu 1966 — 1970. godine.

nog puta i tehnike brodogradnje, kao i povećavanju spoljnotrgovinske razmene između podunavskih zemalja i zemalja Srednjeg istoka zapaža i na Dunavu uvećana primena rečno-morske plovidbe. Doduše, i u ovom pogledu postoji velika razlika između stepena razvoja pomorskog i kombinovanog rečno-pomorskog saobraćaja na Dunavu i, recimo, na Rajni. Ova razlika bi nesumnjivo bila još veća da ne postoji intenzivan saobraćaj na delu Dunava koji pripada Sovjetskom Savezu.

4. Pored pomorskih brodova koji zahvaljujući kanalisanju na ušću (Sulina kanal) i stalnom bagerovanju rečnog korita mogu koristiti donji Dunav, tzv. maritimni deo, do pristaništa Braila, što znači da je to pristanište uključeno u direktni pomorski saobraćaj a time i u izvoz,²³ na Dunavu saobraćaju i kombinovani rečno-pomorski brodovi. Iako se još uvek uglavnom radi o incijalnim zahvatima u ovoj oblasti saobraćaja, ipak kombinovani rečno-pomorski saobraćaj je našao svoje mesto.

Treba, međutim, istaći da se problematika ne iscrpljuje motorizacijom plovног parka. Jer, pored problema primene nove tehnike kod plovila, ovde dolaze do izražaja i suštinska pitanja kao što su pitanja poboljšanja uslova plovidbe na pojedinim delovima Dunava, izgradnje pristaništa i pristanišnih uređaja, poboljšanja saobraćajnog puta putem-regulisanja (regulacija plovног puta na jugoslovenskom Dunavu finansira se iz sredstava federacije) i saradnje sa ostalim saobraćajnim granama. Ovde se, pre svega, ima u vidu saradnja sa železničkim saobraćajem. Ovo, pored ostalog, i zbog samog karaktera saobraćajnog sistema, koji nužno u svojoj osnovi ostaje i dalje pluralistički. Naime, u uslovima razvijene privrede i brzog tempa njenog razvitka, kao i detaljne društvene podele rada, ne može se uopšte zamisliti da se potrebe privrede za saobraćajem mogu da kažemo »monistički« iole uspešno zadovoljavati, tj. samo sa jednim jedinim saobraćajnim vidom.²⁴ Ovaj »pluralizam« saobraćajnog sistema, od čije eficijencije zavisi, potpunost, obuhvatnost, kao i sama struktura tržišta posmatrana kao ekonomski kategorija,²⁵ upućuje takođe na neophodnost i intranacionalnog regulisanja plovidbe na unutrašnjim plovним putevima koji protiču kroz teritorije više zemalja. Ovo pitanje je posebno relevantno za Dunav, jer on protiče kroz teritorije osam zemalja. Regulisanje plovidbe na Dunavu je nužno i sa aspekta višestrukog ekonomskog dejstva ove međunarodne saobraćajnice na intenziviranje robnog prometa između pojedinih područja gravitacionog regiona Dunava. Ovo se međutim često ispušta iz vida. Afirmaciji Dunava kao međunarodnog plovног puta ne može se dalje doprinositi bez stalnog usavršavanja instrumenata intranacionalnog regulisanja plovidbe.

5. U okviru razmatranja otvorenog problema rečnog plovног parka i strukturnih promena u ovom pogledu na čitavom Dunavu, potrebno je kritički ukazati na karakteristike plovног parka jugoslovenskih brodarskih preduzeća. U vezi s tim želimo istaći da, iako je naš rad usmeren na tretiranje značaja i saobraćajno-ekonomskih efekata nove ev-

²³ R. Ostojić: Razmeštaj svetskog saobraćaja — Ekonomsko-geografski Atlas sveta i Jugoslavije, Beograd 1958, str. 116 ff.

²⁴ Edgar Salih: Die Entwicklung des Internationalen Verkehrs, Basel 1964, str. 58.

ropske rečne magistrale, smatramo da se na sve probleme koji se odnose na jugoslovenski rečni saobraćaj mora posebno ukazati. Ovo se naročito odnosi na aktuelne probleme koji kao takvi zahtevaju i radikalne mere radi daljeg razvijanja ove saobraćajne grane posmatrane kao deo unutrašnjeg transporta. Osim toga Jugoslavija je podunavska zemlja, te je ona najtešnje povezana sa izgradnjom nove evropske saobraćajnice Razna-Majna-Dunav.

Rečni plovni park jugoslovenskih brodarskih preduzeća karakteriše nepovoljna struktura plovnih kapaciteta. Još uvek dominiraju ploveva bez pogona, dok samo manji deo otpada na motorne teretnjake i motorne tankere, kao i na potiskivače. U eksploataciji se nalazi relativno veliki broj tegljača tehnički zastarelih. Krajem 1964. godine bilo je 154 tegljača sa 53,883 IKS, potiskivača svega 3 sa 4,260 IKS,²⁶ motornih teretnjaka i motornih tankera 13 sa 5.969 IKS, tankova i kombiteretnjaka 117 (nosivost 100.000 tona), teretnjaka bez motora 554 (nosivost 296.000 tona). I na kraju treba navesti i 3 rečno-pomorska broda sa ukupno 3.000 KS i 3.300 tona nosivosti kao i jedan pomorski brod sa 2.400 KS i 4.785 tona nosivosti.²⁷ Ovakav plovni kapacitet i njegova nepovoljna struktura su jedan od osnovnih faktora koji sprečava da Jugoslavija, iako raspolaže sa mrežom plovnih puteva u dužini od blizu 1.500 km (uzimajući u obzir dužinu plovnih puteva za brodove nosivosti do 1.500 tona) od čega na Dunav otpada 588 km, zauzme ono mesto u rečnom saobraćaju koje joj stvarno pripada kao jednoj od vodećih podunavskih zemalja. Zbog toga bi napori koji bi se uložili sa ciljem smanjenja pretežnog učešća zastarelog sistema vuče u rečnom saobraćaju zasluživali posebnu pažnju. Radne organizacije u rečnom saobraćaju teško mogu same da ostvare bitno poboljšanje sistema vuče. Radne organizacije mogu sopstvenim sredstvima samo malim delom da učestvuju u finansiranju kako proširenja kapaciteta tako i modernizovanja sistema vuče. Stoga biće potrebno koristiti mogućnost zaduženja u raznim vidovima u inostranstvu. Povoljno treba oceniti okolnost što su skoro sve podunavske zemlje razvile brodogradnju, te se mogu realizovati finansijski aranžmani (npr. isporuka brodova na bazi srednjoročnih kredita i sl.) koji će biti prihvatljivi za oba partnera.

III

1. Rečni plovni putevi imaju uglavnom važnost u unutrašnjem saobraćaju, a samo nekoliko velikih reka imaju međunarodni značaj. Ova konstatacija važi i za veštačke unutrašnje vodene puteve — plovne kanale — od kojih, takođe, samo nekoliko imaju izrazito međunarodni značaj (npr. Suecki i Panamski kanal, zatim Kilski kanal, kanal Sen Lorenc, kanal Rajna-Majna-Dunav). Doduše, Rajna-Majna-Dunav kanal

²⁵ R. Ostojić: Teorijska razmatranja o dugoročnom međusobnom funkcionalnom odnosu između fizičkog obima materijalne proizvodnje i saobraćaja, itd. — »Zbornik radova Pravno-ekonomskog fakulteta u Nišu«, 1965, str. 1, ff.

²⁶ i ²⁷ Saobraćaj i veze: »Statistički bilten« 373, Beograd 1965.

nema status internacionalne rečne saobraćajnice, i to na potezu od Majne do Ulma na Dunavu na kome su radovi na izgradnji ovog dela saobraćajnice još u toku. Međutim, može se učiniti pretpostavka da će se, bilo putem bilateralnih bilo putem multilateralnih ugovora, obezbediti maksimalna liberalizacija saobraćaja na navedenom delu kanala koji se nalazi isključivo na teritoriji Savezne Republike Nemačke. Uostalom, ne treba ispustiti iz vida posebne preporuke o principima koji se odnose na tranzitnu trgovinu, usvojene na konferenciji Ujedinjenih nacija o trgovini i razvoju, održanoj u Ženevi 1964. godine. Preporuke se odnose na pitanje zagarantovanosti slobodnog i neograničenog tranzita, zatim na oslobođenje od carine robe u tranzitu i priznavanje postupka nacionalnog tretmana i pogledu dažbina na transportna sredstva u tranzitu i na zaštitu suverenih prava tranzitnih država.²⁸ Iako su ovi usvojeni principi razrađeni za brodove i tranzit za države bez morske obale, dalje, iako se pitanje pravne snage usvojenih načela ima da reguliše putem odnosno prema opštem međunarodnom pravu, nesumnjivo da će se oni respektovati i u tranzitnom saobraćaju na nacionalnom delu evropskog kanala Rajna-Majna-Dunav.

2. Očigledno je da se naša razmatranja ograničavaju na jedan od međunarodnih plovnih kanala, naime, na Rajna-Majna-Dunav kanal, i njegov značaj za dalji razvoj međunarodnog robnog saobraćaja u ovom delu Evrope. Dalje, istaknuto je da se naša razmatranja odnose na značaj i ekonomski efekte kanala Rajna-Majna-Dunav. Sa izgradnjom se počelo još pre tri decenija, tj. 1921. godine.²⁹ Ovaj kanal će, kao što je istaknuto doprinositi integrisanju Dunava u evropski sistem unutrašnjih plovnih puteva — sistem koji se permanentno proširuje i moderniže. Kad je reč o značaju ovog međunarodnog kanala misli se, pre svega, na uticaj na razvoj spoljnotrgovinskih odnosa između balkanskih zemalja, sa jedne strane i zemalja srednje i zapadne Evrope, s druge strane. Pri tome u prvi plan dolazi jačanje jugoslovenske robne razmene. Ovde treba odmah dodati da sam povoljni položaj Dunava je takođe jedan od relevantnih faktora robne razmene između podunavskih zemalja i zemalja Bliskog i Srednjeg istoka. U tu svrhu u saobraćaj su uključeni, u manjoj ili većoj meri, i rečno-pomorski brodovi koji plove pod zastavama pojedinih podunavskih zemalja.

3. Od značaja je da se istakne posebna prednost svojstvena Dunavu kao hidroenergetskom izvoru. Do sada su već izgrađene pojedine velike hidrocentralne u Saveznoj Republici Nemačkoj i Austriji. Međutim, sada je u izgradnji gigantska hidroelektrana »ĐERDAP« kod Kladova koja će proizvoditi preko 11 mld. kwh. električne energije godišnje za podmirivanje potreba jugoslovenske i rumunske privrede u električ-

²⁸ M. Sukijasović: »Ekspanzija međunarodne trgovine i principi za regulisanje ekonomskih odnosa« — Konferencija UN o trgovini i razvoju, Beograd 1964, izdanje Instituta za međunarodnu politiku i privredu, str. 282.

²⁹ O ovome videti napis prof. K. Förstera sa Univerziteta u Minhenu, objavljen pod naslovom: »Das wirtschaftliche Potential der Donau — Sonderdruck 1964. god. Profesor Dr. K. Förster stavio nam je rado na raspolaganje deo značajne dokumentacije o kanalu Rajna-Majna-Dunav.

noj energiji. Sa izgradnjom ove zasad najveće hidrocentrale na Dunavu istovremeno se i reguliše Dunav na sektorу Đerdap, tako da se faktički izvode zamašni radovi na izgradnji značajnog hidroenergetskog i plovidbenog sistema (poboljšanje uslova plovidbe koji su dosad bili izrazito nepovoljni). Utoliko pre ovaj kompleksni zajednički poduhvat Jugoslavije i Rumunije dobija svoj specifični značaj za šire područje Dunava i za plovidbu na Dunavu.

4. Kao što je već naglašeno mi ne bi istraživali značaj najvažnije evropske rečne magistrale za svaku od pribrežnih država, kao ni ocenjivali ostale projekte građenja kanala na Dunavu.³⁰ To bi naime značilo prekoračenje okvira ovog rada. Štaviše, to bi istovremeno značilo i prekoračenje fiksiranog maksimuma raspoloživog prostora za pojedini prilog u »Zborniku«. No nezavisno od relativno nužnih limitiranih okvira tretirane tematike, tj. značaja novog kanala posebno za Jugoslaviju, potrebno je da nam se dopusti da u širokim potezima učinimo najpre kratak osvrt na ekonomski potencijal Dunava. Pri tome se potencijal Dunava izražava kroz kretanje robnog transporta u predratnom i posleratnom periodu, uključujući tu i promet robe na jugoslovenskom Dunavu, a zatim se pruža uporedni pregled o nekim opštim karakteristikama regiona Dunava i Rajne,³¹ dva ekonomski šira regiona koji će biti neposredno povezani i preko nove međunarodne rečne saobraćajnice. Nalazimo da će opisivanje ekonomskog potencijala Dunava putem jednog od sintetičkih indikatora: prometa robe (postoje i drugi indikatori ekonomskog potencijala jednog regiona), kao i nekih najosnovnijih kvantitativnih karakteristika regiona Dunava i Rajne, dakle, radi se o empiričkim podacima, moći uneti više jasnoće u razumevanju pojava i određenih tendencija. Isto tako ti podaci omogućavaju izvlačenje nekih opštih zaključaka u pogledu promena do kojih može doći u odnosima, i to pre svega u sektoru robne razmene i robnog transporta (između ova dva regiona) kao posledica izgradnje nove rečne saobraćajnice.

Posmatrajući razvitak robnog transporta na Dunavu u toku jednog dužeg vremenskog razdoblja javlja se dugoročni trend porasta, kako volumena tako i izvršenog rada dunavskog rečnog brodarstva (u tkm).

Naredni uporedni statistički pregled pokazuje promet robe u najvažnijim pristaništima na Dunavu, i to po količini. Znači ne i po vrsti robe niti rasčlanjen na unutrašnji obim prometa i obim prometa sa inostranstvom. Time se svakako umanjuje vrednost ovog inače važnog pregleda. Međutim, pregled je ipak koristan, jer se iz njega može videti kretanje robnog prevoza na čitavom Dunavu 1911. godine, zatim 1937. godine i najzad 1960. godine (podaci iz časopisa »Der Donauraum», 1964, sv. 2, str. 85.).

³⁰ Od projekata građenja nekih kanala na Dunavu treba kao realne oceniti sledeće: Dunav-Morava-Odra kanal u Čehoslovačkoj, zatim u Jugoslaviji kanal Vukovar-Šamac, kanal Dunav-Tisa-Dunav (koji će istovremeno biti korišćen kao plovni put te se zato na ovom mestu i pominje) i kanal Dunav-Velika Morava.

³¹ v. »Međunarodni transport«, Beograd 1964, sv. 1.

Istovar i utovar

(u hiljadama tona)

Pristanište	1911.	1937	1950.	indeks 1937=100
Regensburg	262	1.277	2.744	215
Pasava	151	181	41	23
Linz	151	343	3.464	1.010
Beč	1.773	1.065	2.275	214
Bratislava	40	876	1.846	211
Komarno		338	992	293
Budimpešta	3.089	1.296	2.518	194
Beograd*	265	1.060	2.298	217
Ruščuk	121	82	1.203	1.467
Durđevo	388	1.233	1.302	106
Braila (more)	1.883	1.207		43
	4529		2375	1.025
Braila (Dunav)	2.646	1.165		
Galac (more)	1.065	506		
Galac (Dunav)	560	1.625	359	69
Izmail-Reni				6.214

Posmatrajući razvoj robnog prometa u razdoblju 1936 — 1963. godine smatra se da je 1936. godine bilo prevezeno oko 7 miliona tona robe. Isti obim prevoza ostvaren je i 1950. godine. Na kraju naredne dekade, tj. 1960. godine, obim prevoza iznosio je daleko više tj. oko 23 miliona tona, a 1963. godine oko 28 miliona tona. U vezi sa prikazom kretanja prevoza robe na Dunavu treba pomenuti da je na jugosloven-

* Obim prometa robe u pristaništima (u 1.000 tona) u Jugoslaviji. Promet obuhvata istovar u unutrašnjem prometu, kao i izvoz i uvoz. Godine 1939. — 3.018 t, 1947. godine 2474 t, 1950. godine 3.575 t, 1955. godine 3.285 t, 1960. godine 5.893 t, 1962. godine 5.666 t, 1963. godine 6.869 t, i 1964. godine 8.083 t. Promet robe u Beogradu u 1964. godini iznosio je ukupno 2.588.671 t. Od toga u unutrašnji promet: 2.328.580 tona, a na promet sa inostranstvom 260.091 tona. Interesantno je da su iste godine dva druga jugoslovenska pristaništa tj. Prahovo i Vukovar imala veći promet sa inostranstvom nego Beograd — Izvor: »Saobraćaj i veze 1964« — Beograd 1965, str. 95 do 97. Promet robe na jugoslovenskom Dunavu u periodu 1936. do 1939. i 1946 do 1951. godine prikazan je u navedenom radu prof. D. Dukića: O plovivbenim prilikama i saobraćaju na rekama i kanalima crnomorskog sliva u F. N. R. Jugoslaviji, Beograd 1953, str. 26, izdanje Srpskog geografskog društva, sv. 31.

U vezi sa prometom robe u Beogradu u 1964. godini vredno je pomenuti da je iste godine ukupni promet u pristaništima na Dunavu u SR Nešmačkoj iznosio 3,3 mil. tona.

skom Dunavu prevoz robe u 1964. godini; i to:³² ukupan prevoz robe na Dunavu sa tranzitom 10,856.000 tona od toga:

Unutrašnji promet	4,119.000	tona
Međunarodni promet:	1,908.000	"
izvoz	817.000	"
uvoz	1,091.000	"
Tranzit:	4,829.000	"
uzvodni	4,023.000	"
nizvodni	806.000	"

5. Podaci o međunarodnom prometu robe na jugoslovenskom Dunavu u 1964. godini po zemljama utovara i istovara obuhvataju kako volumen prometa (izvoza i uvoza) tako i pravce kretanja po zemljama (u 1000 tona).

Zemlja	Izvoz	Uvoz
Sovjetski Savez	94	592
Rumunija	—	381
Bugarska	15	6
Mađarska	86	15
Čehoslovačka	67	36
Austrija	245	46
SR Nemačka	310	25

Prednji pregled, koji indicira pravce kretanja robe, treba dopuniti podacima o spoljnotrgovinskom prometu Jugoslavije po pojedinim saobraćajnim granama. Ti podaci služe kao elementi za orientaciju u osnovnim proporcijama među saobraćajnim granama u spoljnoj trgovini naše zemlje. Prema tome, iz podataka će se videti učešće rečnog saobraćaja u izvozu i uvozu robe između Jugoslavije i podunavskih zemalja. Ukupni izvoz i uvoz robe odnosi se samo na promet robe u Evropi, na koji otpada skoro celokupni promet rečnim saobraćajem: 726.742 tona od ukupno 727.970 tona. Podaci predstavljaju neto-težinu robe (bez ambalaže). Otuda i odstupanja od podataka o robnom prometu u pristaništima. Podaci su iz Statističkog biltena, br. 373, Beograd 1965, str. 24 do 30.

Zemlja namenja	Ukupni izvoz	Rečni saobr. (u tonama)	Zemlja porekla	Ukupni izvoz	Rečni saobrać.
Austrija	505.043	230.444	Austrija	98.938	38.931
Bugarska	34.496	19.996	Bugarska	206.393	595
Čehoslovačka	285.866	20.743	Čehoslovačka	409.115	31.021
Mađarska	576.390	46.752	Mađarska	285.468	2.688
Rumunija	28.564	—	Rumunija	360.135	50.818
SR Nemačka	1.034.728	284.285	SR Nemačka	301.288	38.130
Sovjetski Savez	286.824	73.904	Sovjetski savez	1.924.657	596.367

³² Izvor: »Saobraćaj i veze 1964« — Beograd, 1965, str. 90.

Uzeto po robnim sektorima u uvozu, u kome je učestvovao rečni transport, na prvo mesto dolaze čvrsta i tečna goriva sa 610.490 tona (od ukupno 763.802 tone) tj. blizu 80%, zatim drvo, đubrivo, građevinski materijal, prehrambeni proizvodi itd. U izvozu na prvo mesto dolaze rude i koncentrati obojenih metala sa 285.000 tona (od ukupno 727.969 tona), zatim tečna goriva sa 238.000 tona, đubriva sa 88.000 tona itd. I na kraju, daje se prednost tranzita robe Dunavom u pojedinim godinama.

Godina	Tona (u 000)
1939.	2.424
1954.	2.784
1958.	2.965
1960.	3.232
1962.	3.854
1964.	4.829
1965.	4.716

Od ukupnog tranzita od 4.716.000 tona na uzvodni otpada 3.761.000 tona, a na nizvodni 995.000 tona (obuhvaćeni domaći i strani brodovi).

6. U vezi sa tranzitom na Dunavu koji je predominantan u pravcu zemalja srednjeg i gornjeg toka ove saobraćajnice, potrebno je ukažati na njegov značaj, pre svega na platni bilans koji, kao što je poznato, obuhvata sva primanja i plaćanja po svim transakcijama jedne zemlje s inostranstvom u toku jedne godine. Iako spoljnotrgovinska razmena (izvoz i uvoz robe) predstavlja primarnu stavku u platnom bilansu, to nikako ne znači da stavka »saobraćaj«, odnosno transportne usluge, igra neku podređenu ulogu bilo u odeljku »priliv« bilo u odeljku »odliv« (nerobni) tekućeg bilansa.^{32a} Naprotiv, problem izvoza transportnih usluga u vidu transporta robe je stalno prisutan što posebno važi za našu zemlju. Naime, s obzirom na svoj geografski položaj, kao i na to da su u Jugoslaviji zastupljene sve grane saobraćaja, Jugoslavija ima uslove da razvije tranzit robe preko odgovarajućih domaćih saobraćajnica: železničkih, pomorskih, drumske, rečnih, vazdušnih i ptt saobraćajnica, a delom i kombinovano, jer u tranzitnom saobraćaju mogu učestvovati i lučko-pomočki tranzitni saobraćaj (železničko-lučko-pomočki i pomorsko-lučno-rečni saobraćaj i rečno-železničko-pomočki saobraćaj).

Razume se ovde se isključivo ima u vidu direktni tranzit kao jedan od oblika tranzitne trgovine. »Tranzitna trgovina dobija oblik direktnog tranzita kad se strana roba samo prevozi preko teritorije do tične zemlje«.³³ Prema tome, direktni tranzit je predmet samo transportnog posredništva. Otuda i zaključak da direktni tranzit ne predstavlja deo spoljne trgovine (zemlje preko koje se vrši direktni tranzit robe). Treba dodati da direktni tranzit robe spada u domen transportnih usluga, što znači da se ponuda i potražnja realizuju na posebnom tržištu — tržištu transportnih usluga. Tržište transportnih usluga za

^{32a} U 1965. godini ukupni neto devizni prihod u delatnosti saobraćaj-mezunarodni robni i putnički saobraćaj i tranzit — iznosio je 117 mil. dolara. Izvor: Društveni plan razvoja Jugoslavije od 1966. do 1970. godine.

³³ S. Obradović: Uvod u analizu spoljne trgovine, Beograd 1962, str. 3.

prevoz tranzitne robe je poseban vid tržišta transportnih usluga. Ovo posebno tržište pokazuje strukturu oligopola. Ovakva struktura je prisutna i na Dunavu. Naime, na Dunavu istupa Međunarodni tarifski savez koji sporazumno određuje zajedničke tarife (obavezne po svom karakteru) za prevoz tranzitne robe na Dunavu.³⁴

Kad je reč o direktnom tranzitu i njegovom ekonomskom efektu,³⁵ relevantna je okolnost ko pretežnim delom učestvuje u direktnom tranzitu, tj. da li domaći ili inostrani prevoznik. Rečni saobraćaj pokazuje u ovom pogledu specifično preim秉stvo koje se izražava u tome što domaći transporter može da učestvuje u međunarodnom transportu robe, a time i u direktnom tranzitu i na inostranom delu unutrašnjeg plovog puta, što će reći na celoj relaciji.³⁶ Međutim, i pored tih očiglednih prednosti rečnog saobraćaja, naše rečno brodarstvo nije uspeло da takve prednosti iskoristi u adekvatnom obimu. Tako u direktnom tranzitnom saobraćaju Dunavom pretežnim delom učestvuju inostrani prevoznici (strana prevozna sredstva). To znači da je u tranzitu robe učešće brodova jugoslovenske zastave još uvek minimalno. Naime, u 1963. godini u ukupnom tranzitu robe od 4 mil. tona učešće brodova jugoslovenske zastave iznosilo je samo 108.000 tona, i to pretežnim delom uzvodno. Skoro isti odnos pokazuje i tranzit u 1964. godini. Od ukupnog tranzita robe od 4,9 mil. tona na tranzit brodovima jugoslovenske zastave otpadalo je svega 195.000 tona. Postavlja se pitanje šta treba preduzeti da bi se postiglo veće učešće jugoslovenskog brodarstva u tranzitu robe? Odgovor u vezi s ovim pitanjem može se formulisati kako sledi:

S obzirom da je veoma teško u jednom kratkom napisu objasniti sve faktore koji mogu delovati na povećanje učešća jugoslovenskog rečnog brodarstva u tranzitu, ovde ćemo izneti one najvažnije koji mogu u načelu delovati, na povećanje učešća jugoslovenskih rečnih saobraćajnih sredstava u tranzitu robe, a to su:

- proširenje i modernizovanje kapaciteta jugoslovenske rečne flote,³⁷ uključujući i izgradnju savremenih rečno-pomorskih brodova na Dunavu (Jugoslavija, Čehoslovačka i Mađarska imaju ukupno 24 rečno-pomorska broda);
- racionalnije poslovanje brodarskih preduzeća;
- porast mehanizacije transportnih manipulacija;
- cene transportnih usluga u oblasti direktnog tranzita robe i saobraćaja među stranim pristaništima, moraju se obrazovati u skladu sa cenama na međunarodnom tržištu transportnih usluga na Dunavu;
- poboljšanje uslova plovidbe;
- stvaranje novih linija rečnog saobraćaja;

³⁴ E. Kukoč: Ekonomski aspekt tranzita robe preko Jugoslavije, Beograd 1965, izdanje Železničkog instituta, str. 205.

³⁵ E. Kukoč, navedeno delo, str. 18 ff.

³⁶ M. Stakić: Međunarodni transport i špedicija, Beograd 1963, str. 103.

³⁷ Društvenim planom razvoja Jugoslavije od 1966. do 1970. godine predviđeno je povećanje kapaciteta rečnog saobraćaja na 745.000 tona nosivosti prema 470.000 tona nosivosti u 1965. godini.

— povećanje propusne moći pojedinih sektora Dunava, naročito sektora na Đerdapu;³⁸

— povećanje spoljnotrgovinske razmene, pre svega sa podunavskim zemljama i zemljama centralne Evrope,³⁹ koje je uslovljeno i sa dostignutim razvojem materijalnih proizvodnih snaga, kako naše zemlje tako i ostalih zemalja Dunavskog regiona, zatim sa ekonomskom politikom integrisanog područja Evropskog zajedničkog tržišta;

— izgradnja evropskog kanala Rajna-Majna-Dunav i izgradnja železničke pruge Beograd-Bar.

Kao što se iz prednjeg izlaganja vidi međunarodni prevoz i tranzit mogu, pod određenim prepostavkama, da postanu značajan činilac u ostvarivanju deviznog prihoda. Izgradnja kanala Rajna-Majna-Dunav pruža u tom pogledu realne uslove i jugoslovenskom rečnom saobraćaju. Razumljivo, naš rečni saobraćaj mora da bude efikasan, što nije neostvarljivo ako se blagovremeno budu preduzele potrebne ekonomsko-političke mere za jačanje ove saobraćajne granice, koja može do prineti i svestranijem i racionalnijem uključivanju naše privrede u međunarodnu podelu rada.

7. U vezi sa tranzitom robe istaknuto je relativno neznatno učešće jugoslovenskog brodarstva. Međutim, što se tiče učešća jugoslovenskih rečnih saobraćajnih sredstava u izvozu i uvozu robe, odnos je upravo obrnut onome u tranzitnom saobraćaju. Naime, u ukupnom prometu sa inostranstvom najvećim delom učestvuju jugoslovenska rečna saobraćajna sredstva. Tako na primer, u 1963. godini rečni saobraćaj je u izvozu učestvovao sa 784.000 tona, od toga jugoslovenska saobraćajna sredstva učestvovala su sa 644.000 tona a inostrana saobraćajna sredstva sa 140.000 tona. Isto tako u uvozu rečni saobraćaj je učestvovao

³⁸ Gornji Dunav odgovara uslovima tzv. IV klase, dok donji Dunav odgovara uslovima klase V. Naime, u IV klasu spadaju unutrašnji plovni putevi koji omogućuju saobraćaj plovilima nosivosti do 1.500 tona, dužine do 80 m, širine do 5,50 m i gaza od 2,50 m. U Klasu V spadaju plovni putevi na kojima mogu saobraćati plovila nosivosti preko 1.500 tona. Za saobraćaj na Dunavu karakteristično je da se deo Dunava pojedinih pribrežnih država ne odlikuje istim uslovima plovidbe. Tako npr. jugoslovenski deo Dunava se diferencira na tri sektora. Međutim, u ovom pogledu će doći do kvalitativnog promena kad se realizuje plan izgradnje plovidbenog sistema na sektoru Đerdap.

³⁹ Razmatrajući ekonomsko-političke probleme spoljne trgovine u jugoistočnoj Evropi i evropsku magistralu Rajna-Majna-Dunav, prof. H. Gross, rukovodilac Instituta Univerziteta u Minhenu za proučavanje jugoistočne Evrope, ukazao je na razvoj spoljnotrgovinskog prometa (uvoza i izvoza socijalističkih podunavskih zemalja) koji istovremeno indicira i na učešće Dunava u robnoj razmени.

Pregled spoljnotrgovinskog prometa u 1937. godini i 1958., 1959., 1960., 1961., 1962. i 1963. godini sadrži vrednost ukupnog robnog prometa socijalističkih zemalja, zatim vrednost prometa sa Sovjetskim Savezom, sa ostalim zemljama područja SEV-a, zapadnom Evropom i ostalim svetom (izraženo u mil. SAD dolara). Značajan je podatak da je u 1963. godini spoljnotrgovinski promet podunavskih zemalja dostigao vrednost od 12.672 mil. dolara, od toga sa SSSR i ostalim zemljama SEV-a 8.006,0 mil. dolara ili 63,2 odsto, a sa zapadnom Evropom i ostalim svetom 4666,0 mil. dolara ili 36,8 odsto (videti: prof. H. Gross: Die wirtschaftspolitischen Probleme des Südostrandes und die Grossschiffahrtsstrasse Rhein-Main-Donau, Nürnberg 1964, str. 22).

sa 891.000 tona, od toga jugoslovenski brodovi su učestvovali sa 882.000 tona a inostrani brodovi sa 9.000 tona. Odnos se nije menjao ni u naредним godinama. U 1964. godini u izvozu rečnim saobraćajem koji je iznosio ukupno 817.000 tona, jugoslovenski brodovi su učestvovali sa 595.000 tona a inostrani brodovi sa 222.000 tona. U uvozu (ukupno 1.091.000 tona) domaći brodovi su učestvovali sa 1.074.000 tona, a inostrani brodovi sa 17.000 tona. Godine 1965. izvoz rečnim putem iznosio je 849.000 tona, od toga izvoz jugoslovenskim brodovima iznosio je 645.000 tona, a inostranim brodovima 204.000 tona. Istе godine uvoz rečnim putem iznosio je 1.026.000 tona, od toga uvoz domaćim brodovima iznosio je 1.016.000 tona a inostranim brodovima 10.000 tona.*

Dok je u jugoslovenskom izvozu i uvozu rečnim saobraćajnim sredstvima ostvareno znatno smanjenje relativnog udela inostranih brodova, posebno u uvozu gde je učešće brodova svedeno na 1 odsto (prema 22 odsto u 1939. godini), dok je učešće u izvozu preko 20 odsto (prema 31 odsto u 1939. godini) dotle je u pomorskom saobraćaju situacija drugačija. Naime, relativni deo inostranih morskih brodova u izvozu i uvozu se još uvek kreće na visokom nivou. Doduše, u izvozu relativni deo inostranih brodova se smanjio za nešto ispod 10 odsto, tj. na 48 odsto u 1965. godini prema 56 odsto u 1939. godini. Međutim, u prevozu uvezenih proizvoda relativni deo inostranih brodova se povećao na 47 odsto prema 40 odsto u 1939. godini.

8. Regionalna usmerenost jugoslovenske spoljne trgovine i njen noviji razvoj zaslužuju odgovarajuću pažnju. Potrebno je, naime, da se što je moguće preciznije sagledaju opšti robni tokovi i njihova geografska orijentacija u sklopu međunarodne robne razmene. Na taj način moguće je da se još bolje uoči relativni deo rečnog saobraćaja, pre svega Dunava, u jugoslovenskoj robnoj razmeni. Videli smo već da podunavске zemlje beleže i dalje privredni konjunkturu, što se, razumljivo, odražava i na nivo i obim robne razmene, odnosno na učinak saobraćaja u robnoj razmeni i to u celini i po pojedinim granama. Po svemu sudeći tendencija porasta robne razmene, a time i učešće i saobraćaja u robnoj razmeni, je dugoročna po svom karakteru. To se vidi i po tome što se poslednjih godina jugoslovenska razmena robe sa podunavskim zemljama i to sa zemljama članicama SEV-područja (Savoj Sovjetskih Socijalističkih Republika, Čehoslovačka, Mađarska, Rumunija i Bugarska), razvija na znatno višem nivou u odnosu na predhodni period. Posmatrajući jugoslovensku robnu razmenu sa SEV područjem u 1964. godini (polugodišnja kretanja) ista je pokazala veću dinamiku u poređenju sa ukupnim jugoslovenskim izvozom i uvozom. SEV-područje beleži porast procentualnog učešća izvoza odnosno uvoza u ukupnoj razmeni: u izvozu od 26% na 29%, a u uvozu od 18% na 29%.⁴⁰ Ponavljamо, ovde izostavljamo aspekt trgovinskog bilansa ove trgovinske razmene.

* Izvor: SGJ — 66, str. 207.

⁴⁰ Videti: Pregled unutrašnje konjukture i spoljne trgovine SFRJ, Beograd 1964, str. 94 ff — izdanje Instituta za spoljnu trgovinu; Arsić, D.: Tendencije u spoljno-ekonomskim odnosima zemalja SEV-a — Problemi međunarodnih ekonomskih odnosa i privrednog razvoja, Beograd 1964, str. 151 ff. U studiji o Ekonomiji Jugoslavije, objavljenoj na ruskom jeziku

S obzirom na karakter (strukturu) izvoza u područje SEV-a i uvoza iz područja SEV-a, kao i na dalji brz privredni razvoj (dakle, ne samo privredna konjunktura u užem smislu) podunavskih socijalističkih zemalja, može se zaključiti da postoje uslovi da u robnoj razmjeni i direktnom tranzitu rečni saobraćaj (Dunav) učestvuje znatnim delom. Ovde se prvenstveno ima u vidu prevoz robe, tj. onih proizvoda koji gravitiraju rečnom saobraćaju. Tome treba dodati da će pribrežne države-članice SEV-a, u okviru programa izgradnje, proširenja, rekonstrukcije i modernizacije industrijskih kapaciteta, pojedine hidroenergetske i industrijske kapaciteta locirati neposredno na Dunavu. Pored toga za podunavske zemlje, kao što su Čehoslovačka, Austrija i Mađarska koje nemaju prilaz na more (one su bez morske obale), Dunav predstavlja važnu saobraćajnicu u međunarodnom robnom prometu.

9. Jugoslovenska spoljnotrgovinska razmema sa zemljama Rajnskog područja, tj. sa Saveznom Republikom Nemačkom, Švajcarskom, Francuskom, Holandijom i Belgijom-Luksenburgom, zabeležila je dalji porast. Tako u jugoslovenskom izvozu u 1965. godini te zemlje učestvovali su sa 44,5 mld dinara prema 39,2 mld. dinara u prethodnoj godini. U uvozu učešće tih zemalja iznosilo je 65,4 mld. dinara prema 66,6 mld. dinara u prethodnoj godini. Razume se, nas ovde pre svega interesuju obim i intenzitet spoljnotrgovinske razmene između Jugoslavije i zemalja Rajnskog regiona. To znači da ne možemo analizirati pojavu da uvoz nadmašuje izvoz, i da prema tome naša zemlja beleži deficit u trgovinskoj razmeni sa industrijski razvijenim zemljama ovog područja, koje je uz to i integrisano.⁴¹ Ostavljajući zasad po strani problematiku koja proističe iz kretanja i razvoja spoljnotrgovinske razmene između Jugoslavije i zemalja Rajnskog regiona u uslovima debalansa, u kome pogledu se mogu očekivati i znatne promene, naročito posle izgradnje kanala Rajna-Majna-Dunav, potrebno je istaći sledeću činjenicu: u ukupnoj robnoj razmeni između Jugoslavije i zemalja Evrope koja je u 1965. godini iznosila: u izvozu 257 milijardi dinara a u uvozu 260,2 milijardi dinara, zemlje Rajnskog regiona učestvuju, kako je već istaknuto, sa 44,5 mld. dinara (izvoz) i 65,4 mld. dinara (uvoz). Iz ovoga proizilazi da zemlje ovog regiona učestvuju u izvozu sa 17% a u uvozu sa 25%. Kao što se vidi ti podaci ukazuju na to da Rajnsko područje apsorbuje dobar deo jugoslovenskog izvoza, a još u većoj meri uvoz. Ovakav značajan obim robnog prometa ukazuje istovremeno i na volumen i obavljeni rad pojedinih saobraćajnih grana koje najvećim delom učestvuju u prevozu proizvoda koji se izvoze odnosno uvoze.

(izdanje »Ekonomika« Moskva 1966), posebno se podvlači porast obima robne razmene Jugoslavije sa zemljama članicama SEV-a područja. Godine 1964. vrednost robne razmene dostigla je nivo od 685 miliona dolara prema 343 miliona dolara u 1960. godini, što znači da se vrednost robne razmene povećala za dva puta. Naročito se povećao obim razmene između SFRJ i SSSR-a.

⁴¹ Ubrzani privredni razvoj Jugoslavije nužno je praćen ne samo deficitom trgovinskog bilansa nego i platnog bilansa, čiju najvažniju stavku predstavlja robna razmema. O dejstvu ubrzanog razvoja uopšte i deficitarnog kretanja spoljnotrgovinske razmene na trgovinski i platni bilans Jugoslavije prema razvijenim zemljama, videti napis M. Aleksića, P. Mihailovića i I. Fabinca: »Jugoslavija u međunarodnoj podeli rada« — »Ekonomist«, Beograd 1964, sv. 1, str. 3 ff.

Tome treba dodati i direktni tranzit u kome pogledu unutrašnji plovni putevi imaju određeno preimcuštvo o čemu je već bilo govora. Preimcuštva svojstvena unutrašnjim plovnim putevima, odnosno prevoznicima, doći će do svog izražaja i na novom plovnom putu — kanalu Rajna-Majna-Dunav.

IV

1. U prethodnim odeljcima ovog rada u okviru opštih razmatranja uglavnom se konstantno ukazivalo na Dunavsko područje i njegove karakteristike. Pri tome osnovne specifičnosti posmatrane su, pre svega, sa aspekta privrednog razvoja, uključujući i ekonomski odnose (promet robe na Dunavu, spoljnotrgovinsku razmenu, relativno učešće brodova nacionalne i strane zastave u robnoj razmeni i dr.). Imajući ovo u vidu, u daljem izlaganju biće iznete neke opšte karakteristike Rajnskog regiona. Prikaz karakteristika Rajnskog regiona, koji će biti neposredno povezani sa Dunavskim regionom preko kanala Rajna-Majna-Dunav, doprineće boljemu sagledavanju perspektive razvoja rečnog saobraćaja posle dovršenja izgradnje tog kanala. Time što se upoznajemo sa oba regiona i njihovim karakteristikama omogućavamo da upoznamo i saobraćajno-ekonomski efekte nove evropske rečne magistrale, čijom izgradnjom će biti ostvarena zamisao da se stvori plovna saobraćajnica sa plovnim tokom koji će, računajući od Crnog mora do Severnog mora, biti dug ukupno 3.400 km. Uz to, ova rečna saobraćajnica odlikuje se velikim hidroenergetskim potencijalom, koji je nedovoljno iskorišćen. Iako je naglašeno da je nemoguće a da se ne zadržimo na pitanju ekonomskog potencijala Rajnskog područja, jedne od komponenata opšte privredne karakteristike, ograničeni raspoloživi prostor prisiljava da ekonomski potencijal Rajnskog područja objasnimo u osnovnim crtama;⁴²

— površina Rajnskog regiona je bezmalo identična sa površinom Dunavskog regiona: 910.000 km² prema 909.000 km²;

— stanovništvo: Rajnski region 133 miliona a Dunavski region 77 miliona stanovnika, što znači da ukupan broj stanovnika oba regiona premašuje broj stanovnika u Sjedinjenim Američkim Državama, a da je nešto manji od ukupnog broja stanovnika Sovjetskog Saveza;

— proizvodnja sirovog gvožđa: Rajnski region 63 mil. tona (od toga Savezna Republika Nemačka 11 mil. tona), a Dunavski region 18 mil. tona;

— kapacitet rafinerija nafte: Rajnsko područje 157 mil. tona a Dunavski basen 33 mil. tona nafte;

— proizvodnja sirove nafte: Rajnsko područje 12 mil. tona a Dunavski basen 18 mil. tona nafte (od toga najveći deo otpada na Rumuniju čija proizvodnja premaša 12 mil. tona godišnje);

— saobraćaj na Rajni 190 mil. tona, a na Dunavu 28 mil. tona;

⁴² Prof. K. Förster: Die Bedeutung der Rheinregion für den Donauraum und des Donauraums für die Rheinregion — München 1964, str. 7 ff. Prema tome, navedeni statistički podaci u uporednom pregledu odnose se na 1963. godinu.

— broj motornih vozila: Rajnski region 25 miliona a Dunavski region 2 miliona.

Prednji uporedni pregled o važnijim indikatorima ekonomskog potencijala ovih dvaju regiona, iako nepotpun, daje mogućnost za izvlačenje nekih opštih zaključaka:

(a) Radi se o dva ekonomski značajna regiona u ovom delu Evrope.

(b) Između ova dva regiona postoji razlika u pogledu dostignutog stepena razvoja materijalnih proizvodnih snaga. Naime, zemlje EEZ-a su industrijski visokorazvijene zemlje. Naprotiv, izrazito podunavske zemlje (bez Sovjetskog Saveza), i to prvenstveno one kojima pripada najveći deo Dunava i odgovarajuće gravitaciono područje, kao što su Bugarska, Rumunija, Jugoslavija i Mađarska, iako te socijalističke zemlje karakteriše brz tempo privrednog rasta uopšte i visoka stopa rasta materijalne proizvodnje na svim sektorima, naročito industrije, zaostaju, jer su manje industrializovane, za zemljama EEZ-a. Zemlje EEZ-a najvećim delom sačinjavaju Rajnski region karakterističan i po svojoj privrednoj ekspanziji koja se i danas nastavlja.

(v) Ova dva značajna regiona razlikuju se međusobno u pogledu društveno-ekonomskog uređenja, a istovremeno i u pogledu privrednog sistema. Naime, podunavske zemlje, osim Savezne Republike Nemačke i Austrije, su zemlje u kojima su već sada prisutni elementi socijalističkih proizvodnih odnosa, dok u zemljama Rajnskog regiona postoji državni kapitalizam. Razume se da u uslovima aktivne miroljubive koegzistencije, razlika u društveno-političkom uređenju ne predstavlja smetnju za razvijanje redovnih ekonomskih odnosa, što se uostalom već odavno potvrdilo, jer proističe iz realne nužnosti.

(g) Relativno visok procent robne razmene koji vrše kako podunavske zemlje (Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije i Bugarske), tako i zemlje Zajedničkog evropskog tržišta, otpada na međusobnu robnu razmenu. To će reći na međusobnu razmenu u okviru integrisanog područja EEZ-a i područja SEV-a,⁴³ ili sa drugim zemljama u okviru regionalnog tržišta.

(d) Integrисано Rajnsko područje svakako da predstavlja prepreku intenzivnije robnoj razmeni, pored ostalog i usled neadekvatnih uslova robne razmene koju treće zemlje vrše sa ovim integrisanim područjem naročito u pogledu primarnih proizvoda.⁴⁴

(đ) Industrializacijom, shvaćenom kao metod privrednog razvoja socijalističkih podunavskih zemalja i industrijski razvijenih zemalja Rajnskog regiona, nije se uopšte smanjilo učešće proizvoda industrije u ukupnom uvozu. Štaviše, usled kontinuelnog proširenja međunarodne podele rada, jedne dinamičke ekonomске kategorije, zapaža se

⁴³ Zemlje članice SEV-a su takođe ostvarile znatan porast spoljne trgovine sa zemljama u razvoju, pre svega sa Kubom, Indijom i UAR.

⁴⁴ v. M. Aleksić, P. Mihailović i I. Fabinc: Jugoslavija u međunarodnoj podeli rada — »Ekonomist«, Beograd 1964, sv. 1, str. 71.

posleratnih godina povećani udeo industrijskih proizvoda u strukturi uvoza. Ova pojava se zapaža, pre svega, u industrijski visokorazvijenim zemljama, kao što su Sjedinjene Američke Države, Švedska, Savezna Republika Nemačka, Velika Britanija i dr.⁴⁵ Porast industrijskih proizvoda u strukturi robne razmene javlja se i u uvozu koji vrše Mađarska i Jugoslavija. Tako 1960. godine udeo industrijskih proizvoda u mađarskom uvozu iznosio je 57,5%, s tim što u narednim godinama nije došlo do znatnijeg porasta.⁴⁶ Isto tako, udeo industrijskih proizvoda, i to proizvoda visoke obrade, u jugoslovenskom uvozu beleži porast (1963. godine 48% a 1964. godine 52%).⁴⁷ Neophodno je istaći da je u jugoslovenskom izvozu još više izražen porast učešća industrijskih proizvoda (od 37% u 1961. godini na 44% u 1964. godini).⁴⁸ Svakako da se može učiniti pretpostavka da su isti kvalitativni faktori delovali na porast učešća industrijskih proizvoda i u Čehoslovačkom uvozu.⁴⁹ Izlaganja o prednjim kretanjima imaju prvenstveno za cilj dà ukažu na stimulativna dejstva međunarodne podele rada na privredni razvoj, na industrijski razvoj i na strukturu robne razmene. Dakle, dejstva koja će se nesumnjivo još jače ispoljiti u robnoj razmeni između podunavskih zemalja (ako ne svih, ono barem većine) i zemalja područja EEZ-a. Što se tiče rečnog saobraćaja i njegovog daljeg razvoja, vidi se da industrijalizacija i izmena u strukturi robne razmene ne predstavljaju uopšte limitirajući faktor. Štaviše, ovakav razvoj deluje na porast rečnog saobraćaja, naročito s obzirom da industrijske sirovine i pogonsko gorivo predstavljaju značajan transportni supstrat rečnog saobraćaja.

2. Pored već navedenih činilaca relevantnih za razvoj saobraćaja na Dunavu, nalazimo da postoji i veći broj faktora koji mogu u vrlo velikoj meri doprineti razvoju i intenziviranju saobraćajnih tokova i tokova robne razmene na budućoj međunarodnoj saobraćajnici, koja će už to povezivati dva mora: Crno more i Severno more. Ne treba ponavljati činjenicu da Severno more ima poseban značaj u svetu u pogledu dostignutog stepena razvoja pomorskog saobraćaja.

Pod ovim faktorima koji doprinose razvoju saobraćaja na budućoj međunarodnoj saobraćajnici, a time i robnoj razmeni, podrazumevamo:

— kontinuitet porasta fizičkog obima materijalne proizvodnje, pri čemu u prvi plan dolazi kretanje industrijske i rudarske proizvodnje, sa približno dosadašnjom stopom rasta industrijske proizvodnje u socijalističkim zemljama u Podunavskom regionu;

⁴⁵ V. Vajda, I: Privredni razvoj i međunarodna podela rada — »Ekonomist«, Beograd 1965. sv. 4 str. 593 ff.

⁴⁶ Ibidem, str. 593.

⁴⁷ »Jugoslavija 1945 — 1964«, Beograd 1965, str. 207.

⁴⁸ Ibidem, str. 207.

⁴⁹ O kretanju udela proizvoda prerađivačke industrije u izvozu videti navedeni članak I. Vajde — »Ekonomist«, Beograd 1965, sv. 4 str. 595. O pomeranjima u jugoslovenskom izvozu videti »Ekonomist«, Beograd 1964. sv. 1, str. 4.

- izmenu strukture industrijske proizvodnje socijalističkih zemalja u Podunavlju;
- intenzivnije i efikasnije korišćenje proizvodnih resursa;
- porast poljoprivredne proizvodnje, sa naglaskom na specijalizovanu proizvodnju artikala za koje postoje relativno najpovoljniji uslovi;
- porast izvoza i uvoza, s tim da povećanje izvoza ide ispred porasta uvoza;
- dalja pomeranja u strukturi izvoza;
- šire otvaranje privrede socijalističkih zemalja svetskom tržištu i intenziviranje ekonomskih odnosa sa zemljama Rajnskog regiona, koje neće moći dalje forsirati politiku restrikcije i zaoštravati agrarni protekcionizam;
- prilagođavanje proizvodnje i izvoza opštim tendencijama svetske proizvodnje;
- porast nacionalnog dohotka;
- jačanje kupovne moći socijalističkih zemalja, a time i povećanje potencijalne snage tražnje;
- širu industrijsku kooperaciju radi povećavanja međunarodne razmene;
- međunarodnu saradnju u pogledu rešavanja kreditnih i monetarnih problema;
- ukidanje carinskih prepreka, posebno »prelevmana« od strane zemalja Zajedničkog tržišta na agrarne proizvode, čija cena je ispod nivoa cena na Zajedničkom tržištu.

3. Od činjenica u Jugoslaviji koji mogu delovati na jačanje robnih i saobraćajnih tokova treba posebno pomenuti:
- dalji ubrzani privredni razvoj Jugoslavije sa akcentiranim industrializacijom;
 - dalju diverzifikaciju njene privredne strukture;
 - izmene u strukturi i dinamici robne razmene (uvoza i izvoza);
 - izgradnju industrijskih proizvodnih kapaciteta, naročito na područjima Dunava i Save;
 - jačanje društvene akumulacije;
 - stabilizaciju domaće valute i uspostavljanje konvertibilnosti dinara;
 - usavršavanje spoljnotrgovinskog sistema a time i povećavanje njegove eficijencije;
 - jačanje oblika ekomske saradnje i kooperacionih odnosa između jugoslovenskih privrednih organizacija i preduzeća zemalja Dunavskog i Rajnskog regiona.

U neposrednoj vezi sa činiocima koji mogu efikasno doprinositi razvoju saobraćajnih tokova i tokova robne privrede na novom među-

narodnom rečnom putu jeste i faktor: kvalitet transportnih usluga. Prema tome, pred jugoslovensko rečno brodarstvo postavlja se kao bitan zadatak rešavanje problema poboljšanja kvaliteta transportnih usluga. U vezi s tim treba istaći da sadašnji srednjoročni plan privrednog razvoja Jugoslavije poklanja dosta pažnje problematici saobraćaja, posebno rečnog saobraćaja i njegovog daljeg razvoja.

Sa poboljšanjem kvaliteta transportnih usluga stvara se mogućnost da se jugoslovensko rečno brodarstvo, posle izgradnje nove saobraćajnice, u znatno većem obimu uključi u rečni i robni promet. Ovde se pre svega ima u vidu robni promet između Jugoslavije i ostalih podunavskih zemalja (tj. zemalja SEV-a, Austrije i Savezne Republike Nemačke, kao i zemalja Rajnskog regiona). Na taj način može se računati da će se intenzivniji robni i saobraćajni tokovi odraziti i u većem relativnom učešću rečnog saobraćaja u spoljnotrgovisnom prometu Jugoslavije.

RÉSUMÉ

L'édition de la nouvelle grande voie fluviale européenne Rhin — Main — Danube se trouve dans sa phase finale. Par cette voie de communication le potentiel s'accroît du réseau fondamental des voies navigables européennes intérieures, en premier lieu du Danube et du Rhin, qui sont les cours d'eau principaux en Europe. Ensuite, non seulement que cette voie de communication s'intègre dans le réseau existant des voies navigables intérieures (les fleuves et les canaux navigables) dans la région du Danube et du Rhin, mais aussi elle crée les conditions nécessaires pour le développement du transport fluvial dans cette partie de l'Europe. Bien entendu l'édition de cette grande voie de communication ne changera pas d'une manière substantielle l'infrastructure fondamentale dans le système de transport des pays dans le bassin danubien et rhénan.

La nouvelle voie de communication contribuera au renforcement des relations économiques entre les deux grandes régions européennes — les régions du Danube et du Rhin, d'où s'ensuit la conclusion que la nouvelle voie de communication représentera une contribution à l'intensification et en partie à une nouvelle orientation, des courants de marchandises et de transports.

Les effets de la nouvelle voie de communication se manifesteront au point de vue économique et de transport aussi dans la répartition des capacités productives, en premier lieu, de la capacité des industries de transformation dans la région de gravitation restreinte du Rhin et du Danube.

Etant donné que par cette voie la distance est raccourcie pour le transport des marchandises qui sont actuellement transportées par la voie maritime, c'est à dire par le Danube et ensuite par la voie maritime jusqu'à l'Europe occidentale et septentrionale, et inversement par le Rhin et ensuite par la voie maritime jusqu'à la partie maritime du Danube, ainsi que jusqu'

aux pays du Procheorient; alors elle rend possible la modification des courants de transport et de leurs directions.

Le seul fait de mettre en évidence certains indicateurs principaux de l'importance et des conséquences du Canal Rhin — Main — Danube — justifie la tentative de prendre connaissance de certaines questions essentielles qui se rapportent à l'édification de cette grande voie et à ses effets économiques. Il est bien entendu que des recherches plus vastes sont nécessaires de tous les aspects de cette voie de communication et de ses effets économiques et de transport, à savoir de ses effets sur les deux régions traitées, les régions du Danube et du Rhin, dont les domaines de gravitation constituent le noyau de la production industrielle, agricole et de l'énergie de l'Europe considérée dans l'ensemble, ensuite les effets sur les diverses régions et, enfin, les effets qui se manifesteront sur le pays riverains, son développement économique, son commerce extérieur etc. De telles études plus larges pourraient donner une estimation plus complète de la nouvelle voie de communication, de son importance et de ses effets.

L'importance du canal Rhin — Main — Danube est multiple. Son édification signifie la réalisation de l'idée de la mise en oeuvre de la plus importante voie de communication navigable européenne, dont la longueur totale, à partir de la Mer du Nord jusqu'à la Mer Noire, sera de 3.400 kilomètres.

C'est à bon droit qu'on peut affirmer que la nouvelle voie de communication aura une grande influence sur tous les Etats riverains du Danube et du Rhin. Cela se rapporte en grande partie aux pays qui par le réseau des canaux intégrés dans les courants de transport, leur développement et leur orientation.

La liaison directe de la région du Danube et du Rhin par la nouvelle voie de communication fluviale qui avec tout le réseau des canaux annexes englobe une région de gravitation très vaste, dont une grande partie constitue la région industriellement la plus développée dans le monde, agira comme nous l'avons souligné, dans plusieurs sens. En premier lieu, sur l'élargissement des échanges de marchandise, ensuite sur l'accroissement du transport de marchandises et sur l'accroissement de la participation relative du transport fluvial dans les échanges de marchandises globaux, c'est à dire sur la structure globale du transport.

Pour la Yougoslavie en tant que pays danubien prononcé la nouvelle voie de communication internationale sera également d'une grande importance. De plus, cette voie de communication peut contribuer à la renaissance du transport fluvial et au renforcement de sa position et de son rôle dans le système de transport de la Yougoslavie. Il faut y ajouter aussi qu'avec la construction de la voie ferrée Belgrade — Bar les conditions favorables seront créées pour le développement du transit combiné dans lequel pourra prendre une part très large la navigation fluviale yougoslave. Evidemment, en fonction des mesures économico-politiques dans le domaine du transport fluvial dans l'ensemble, ensuite des capacités disponibles de leur efficacité, du degré d'équipement des ports yougoslaves, de la rationalité des affaires des entreprises de navigation fluviale yougoslaves, de leur intégration, du volume et de l'importance effective des placements dans le transport fluvial

qui, comme on l'a souligné, conditionne moins d'investissements pour l'édition de la voie fluviale que n'importe quelle autre branche de transport.

Indépendamment du fait que les effets économiques de transport se manifesteront par des intensités différentes, ce qui est tout à fait compréhensible, eu égard à la complexité des différents facteurs déterminants de l'utilité de la nouvelle voie de communication considérée sous des aspects différents, on peut affirmer avec certitude que le canal Rhin — Main — Danube marque un grand progrès dans le développement des transports de marchandises internationaux. De même, cette nouvelle voie navigable internationale crée les conditions pour un accroissement plus accentué de la participation du transport fluvial dans la structure toute entière du transport des marchandises dans la région de gravitation du Danube et du Rhin et du réseau ramifié des canaux annexes.

