

Елена Вакулина
Наталија Белоус

Русија, Брјански државни универзитет „И. Г. Петровски”

ПЕРСПЕКТИВЕ РУСКИХ ИНТЕРЕСА НА ДУНАВУ

Резиме

Чланак се дотиче историјског аспекта речне пловидбе Дунавом и разматра следећа питања: процедуре за издавање докумената државама које дају право пловидбе реком, дозволе и сертификате; обнављање руске пловидбе Дунавом, као и опште перспективе европске речне пловидбе.

Кључне речи: *дунавска сарадња, Русија, Дунав, речна пловидба, транзитни саобраћај, геополитичке промене.*

„Онај ко у својим рукама држи ушће Дунава, доминира и самим Дунавом – овим путем у Азију” – ове речи је изговорио Карл Маркс у 19. веку, али нису изгубиле на актуелности до данашњег дана. Геополитичке промене на европском континенту неминовно су довеле до промене доминантних снага у управљању дунавском пловидбом.

Тако је било и после Првог светског рата, када су Француска и Енглеска водиле „Дунавске” послове преко Европске дунавске комисије. Тридесетих година прошлог века Немачка је преузела иницијативу од њих, а после стратешке операције Јаши-Кишињев, главна улога у дунавском питању прешла је на Совјетски Савез.

Познато је да је Дунав међународна река. Пловидбу регулише Конвенција из 1948. године која предвиђа слободу трговачке пловидбе свих држава од „Улма до Црног мора кроз Сулинско грло са излазом

на море кроз Сулински канал”. Такође, царински преглед робе у транзиту се не врши и не наплаћују се транзитне накнаде. Војним пловилима свих недунавских држава забрањена је пловидба Дунавом.

Потписивање конвенције одржано је на Београдској конференцији, којој су присуствовале делегације СССР-а, Украјинске ССР, Бугарске, Мађарске, Румуније, Чехословачке, Југославије, САД, Велике Британије, Француске и Аустрије (са правом консултативног гласања). Упркос отпору савезника у Антихитлеровској коалицији, Конвенција је заснована на предлозима Совјетског Савеза, што је историјски резултат снажног положаја СССР-а, настао након Другог светског рата. Конвенцију су прихватиле све подунавске земље, што је променило однос снага у овом региону, успостављен од потписивања Париског уговора 1856. године и његових накнадних тумачења.

Пловидба Дунавом директно, без притока, пролази кроз 10 држава. Географски положај Дунава одређује његов економски, а пре свега геополитички значај, будући да се река налази у центру Европе, спајајући западни и источни, као и јужни и северни део. Сви народи који живе дуж реке неуморно су показивали велико интересовање за њене ресурсе, што је у прошлости постало основа сукоба и тако је остало до данас [2].

Слив Дунава заузима површину од 817.000 квадратних километара и обухвата 17 земаља: Румунија (28,9%), Мађарска (11,7%), Аустрија (10,3%), Србија (10,3%), Немачка (7,5%), Словачка (5,8%).), Бугарска (5,2%), Босна и Херцеговина Немачка (10,5%), Словачка (5,8%).), Бугарска (5,2%), Босна и Херцеговина (10,3%), Србија (10,3%), Немачка (7,5%), Словачка (5,8%).), Бугарска (5,2%), Босна и Херцеговина (4,8%), Хрватска (4,5%), Украјина (3,8%), Чешка (2,6%), Словенија (2,2%), Молдавија (1,7%), Швајцарска (0,32%), Италија (0,15%), Пољска (0,09%), Албанија (0,03%).

Лука Ђурђурлешти на потезу обале Дунава коју јој је уступила Украјина 1990-их, за Молдавију представља једини независни прозор у свет; сви остали превози морају бити у транзиту преко копнених територија других земаља. Изградњом луке на Дунаву, Молдавија је преко њега преусмерила значајан део спољнотрговинске размене, што је довело до смањења теретног саобраћаја кроз унутрашње луке Украјине. Почетком 2020-их, нова лука у Ђурђурлештију претоварила је више терета од свог директног конкурента и бившег

совјетског гиганта – луке Рени. Пловидба Дунавом има сличну улогу за Аустрију, Словачку, Мађарску и Србију [3].

Пошто је једна од последица украјинске кризе била пад вредности евра у односу на долар, може се претпоставити да ће следећи подстицај за слабљење европске привреде бити одређена ограничења пловидбе кроз ушће Дунава. Ова ограничења могу бити уведена након што Украјина изгуби контролу над релевантним областима Одеског региона [5].

Као резултат распада СССР-а, Русија је била одсечена од Европе новим независним државама на копну. То је довело до потребе за транзитним саобраћајем кроз њихове територије и одговарајућег повећања трошкова транспорта. У тим условима, једини пловни пут Азовског мора је Црно море и Дунав добија велики значај за Русију, пошто је пловидба Дунавом остала „слободна и отворена за грађане, трговачке бродове и робу свих држава”.

Стручњаци руске дипломатије, поморске и речне флоте морали су да уложе значајне напоре како у периоду најозбиљнијих геополитичких промена у сливу Дунава и почетка сложеног процеса прилагођавања Београдске конвенције новим условима у Европи, наша земља не би била избачена из дунавске сарадње. Изјаве Министарства спољних послова Руске Федерације о наставку чланства у Дунавској комисији у почетку су изазвале забринутост неких подунавских држава. У први мах, Украјина, која је добила целу флоту некадашњег Дунавског бродарства СССР-а, посебно се активно противила учешћу Русије у Дунавској комисији. Међутим, касније је било могуће ублажити антируске тенденције и отклонити претњу искључења Руске Федерације из Дунавске комисије. Скоро све њене старе и нове чланице имају одобрена документа која потврђују пуно учешће Русије у управљању режимом пловидбе Дунавом. Представници Руске Федерације настављају да активно учествују у раду владе и свих посебних органа Дунавске комисије [1].

Ипак, много се променило у позицији Русије на Дунаву. Пошто нема обалу Дунава и инфраструктуру на Дунаву, осим учешћа у међународном бродарству „Интерлајтер”, Русија је, ипак, одсечена од практичних питања пловидбе Дунавом, која се углавном решавају у оквиру конференција директора дунавских бродара, учесника Братиславских споразума. Ако анализирамо тренутно стање са учешћем Русије у дунавском пловидбеном систему, можемо издвојити два проблема која ометају активан развој овог процеса:

– одсуство купљених или изнајмљених пристаништа и других лучких објеката, земљишних парцела на располагању Русији, јер само присуство одређеног дела дунавске територије омогућава приступање Братиславским споразумима дунавских бродарских компанија, који предвиђају преференцијалне тарифе;

– недовољност бродске структуре на Црном или Азовском мору, за које би пловидба Дунавом била главни правац у раду.

Приликом решавања ових питања потребно је узети у обзир и да је пуштањем у рад канала Рајна-Мајна-Дунав и отпочињањем интеграционих процеса у европску унутрашњу пловидбу на Дунаву, поступак издавања докумената којима се даје право пловидбе на реци приморским државама промењен. Како је раније држава решавала све ове проблеме, пловило опремљено важећом бродском дозволом и опремљено у складу са списком залиха наведених у овом сертификату сматрало се пловидбеним. Све дипломе и сертификате бродских специјалиста су међусобно признавале подунавске земље, али сада се ситуација радикално променила [5].

Подунавске земље су развиле јединствена правила испоруке и јединствену форму докумената за цео Дунав, који у великој мери одговарају документима који се примењују на Рајни и другим унутрашњим пловним путевима западне Европе. Као чланица Дунавске комисије, Русија, коју представљају надлежни органи, сада може да издаје сва потребна документа својим бродовима за пловидбу Дунавом и сертификавање скипера. Потребно је само обезбедити да се препоруке усвојене у оквиру Дунавске комисије спроведу благовремено и да се заинтересованим странама укаже на релевантне документе, а одговарајуће информације доставе Дунавској комисији.

Јачање руског присуства на Дунаву може бити мотивисано чињеницом да је Дунав због свог међународног статуса оптималан коридор за транспорт руске робе и ослобађа државу од трошкова копненог транзита. Може се претпоставити да ће након решавања статуса Каспијског мора и оживљавања односа кроз економску сарадњу, улога Русије у Подунављу значајно порасти. С тим у вези, активира се транспорт преко Волга-Донског канала до лука Црног мора и даље Дунавом до Европе, укључујући и из трећих земаља (Иран, Азербејџан, Туркменистан, Казахстан). Стога је главни задатак данас да се обезбеди да Русија не остане по страни од новог Дунавског процеса [4].

Ово је тим важније што реализација идеје о стварању међународног конзорцијума, који би у догледно време организовао транспорт „Великим европским водним саобраћајним прстеном”, у великој мери зависи од Русије. У питању је скоро половина трасе која ће се протезати на деоници од Санкт Петербурга до Ростова на Дону као Јединствени дубоководни систем европског дела Руске Федерације.

Превела с руског Дајана Лазаревић

Литература:

Абрамов, Д. В. Морские транспортные коридоры и их место в системе транспортных коридоров мирового хозяйства / Д. В. Абрамов, А. А. Головлев // Вестник Самарского государственного экономического университета. – 2018. – № 10(168). – С. 37-46. – EDN KRJJSK.

Гиша А. Этапы придунайского сотрудничества. От европейской комиссии по Дунаю к Дунайской Комиссии // Родина. 2010. № 11. С. 125-128.

Енева-Симеонова С. Международная река. Правовой режим дунайского судоходства // Родина. 2010. № 11. С. 129.

Лункарь, И. Е. Транзитный потенциал и его влияние на формирование новой материально-пространственной инфраструктуры Приднестровского региона / И. Е. Лункарь // Архитектон: известия вузов. – 2014. – № 1(45). – С. 9. – EDN RZAODP.
<https://topwar.ru/163048-kak-dunaj-vpadaet-v-severnoe-more-a-rejn-v-chnoe.html>

Vakulina Elena ,Ph. D.

Belous Natalya ,Ph. D.

Russia, Bryansk State University

PROSPECTS FOR RUSSIAN INTERESTS ON THE DANUBE

Annotation:

The article touches upon the historical aspect of river navigation on the Danube, considers the following issues: procedures for issuing documents to states that give the right to navigation on the river, licenses and certificates; the resumption of Russian navigation on the Danube, as well as the general prospects for European river navigation.

Key words: *Danube cooperation, Russia, Danube, river navigation, transit traffic, geopolitical changes.*

Вакулина Елена, к.ф.м.н.

Белоус Наталья, к.п.н.

*Россия, Брянский государственный университет
имени академика И.Г. Петровского*

ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКИХ ИНТЕРЕСОВ НА ДУНАЕ

Аннотация:

в статье затрагивается исторический аспект речного судоходства по Дунаю, рассматриваются вопросы: процедуры выдачи государствам документов, дающих право на судоходство по реке, лицензий и сертификатов; возобновления российского судоходства по Дунаю, а так же общие перспективы европейского речного судоходства.

Ключевые слова: *Дунайское сотрудничество, Россия, Дунай, речное судоходство, транзитные перевозки, геополитические изменения.*
