

Ивана Лукнар*

Институт за политичке студије, Београд

ДУНАВ КАО СПОНА ИЗМЕЂУ СРБИЈЕ И ЕВРОПЕ**

Сажетак

Дунав је једна од најзначајнијих река на Европском тлу. Још у далекој прошлости на обалама Дунава су се водиле бројне битке. Због геостратешког положаја који ова река поседује, Дунав се налази у средишту сложених међународних геополитичких стремљења. Борба за контролу Дунава је занимљива и дугорочно актуелна тема. У раду су приказане различите иницијативе прибрежних и неприбрежних земаља за добијање контроле над Дунавом. Међународни карактер ове реке и природна спона са Црним морем чини ову реку једним од најактуелнијих природних ресурса.

Кључне речи: Дунав, Дунавска стратегија, међународни споразуми

Дунав са својим притокама и упоредним сувим путевима представља значајну саобраћајну целину. Међутим, саобраћајни, па следствено томе и геополитички значај Дунава се не ограничавају једино на могућност пловидбе. Дунав има велики привредни значај за све земље кроз које протиче, не само због богатства ове реке рибом, потребе за наводњавањем усева, речног саобраћаја и трговине, него

* ivana.luknar@ips.ac.rs

** Чланак је урађен у оквиру интерног пројекта „Србија и балканске геополитичке импликације украјинске кризе”, реализованог у партнерству Института за политичке студије и Факултета за међународну политику и безбедност, Београд.

и због природних лепота и склоништа које су народи подунавља користили да се сакрију и заштите од пљачкаша и бројних освајача.

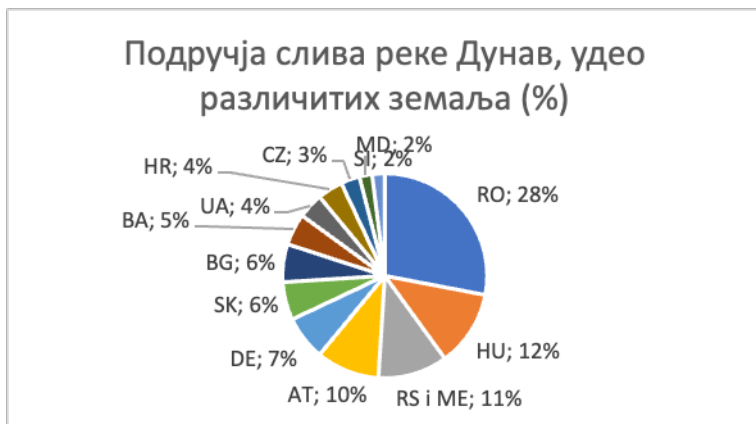
Ову реку одликује разнородност. Његов ток је кривудава, пробија се кроз клисуре и мења правац у равницама. Путник који би се Дунавом спустио наишао би на одсуство јединства. Дунав је река која спаја три самостална слива. „Основна подела Дунава и Подунавља је на три дела: горњи, од ушћа до Девињских врата, средњи од Девињских врата до Ђердапа, и доњи од Ђердапа до ушћа” (Ристић, б.г., 6). Геополитички значај Дунава као целине не јењава. Током времена су његови различити делови били у жижи интересовања. Политичка географија Дунава представља просторно временску матрицу засновану на смени политичке моћи европских земаља. „Светска друштвено политичка сцена уздрмана је постојећим процесима и вишеслојном кризом која се прелива из једне у другу сферу друштвеног постојања” (Лукнар, 2022а, 142). Последице вишеструке кризе (рат у Украјини, економска и енергетска криза, миграције, здравствена криза изазвана корона вирусом) стварају тензије у међународној заједници (Luknar 2020, Luknar, 2022d, 117). Поред тога, технолошки развој, који је изнедрио бројне промене и несигурности представља још један од изазова садашњице (Luknar 2022c, Luknar 2022e). У таквим условима Дунав је поново у жижи интересовања.

Иако по дужини свога тока представља другу реку европског континента, Дунав игра важну улогу у животу Европских народа. Потенцијал Дунава: економски, транспортни, водени (вода као природни ресурс), историјско-културна баштина народа насељених дуж обала чине ову реку аортом Европе.

ОБАЛЕ ДУНАВА КАО МЕСТО СУСРЕТА МНОГИХ НАРОДА

Површина целокупног слива Дунава је друга по величини у Европи и износи 801463 км² (ICPDR, 2004). Дунав је међународни речни слив који спаја 19 различитих земаља (Фигура 1) које повезују источну и западну Европу: Немачка (DE), Аустрија (AT), Чешка (CZ), Словачка (SK), Мађарска (HU), Словенија (SI), Хрватска (HR), Босна и Херцеговина (BA), Србија (RS), Црна Гора (ME), Румунија (RO), Бугарска (BG), Молдавија (MD), Украјина (UA) као и са веома малим уделима: Швајцарска, Италија, Пољска, Албанија и Македонија. (ICPDR, 2004).

Фигура 1. Подручја слива реке Дунав у % (ICPDR, 2004)¹ Швајцарска, Италија, Пољска, Албанија и Македонија нису укључене



Басен Дунава заузима значајну територију и простире се „заједно са сливовима Рајне, Елбе, Одре и Висле, басен Дунава оивичава средњоевропски геополитички простор, континенталну целину која се налази између Црног мора на истоку, Северног мора на западу, Балтичког мора на северу, те Јадранског и Егејског мора на југу” (Пророковић, 2014, 114).

Обале Дунава обележили су сусрети многих народа. На Подунављу су се одиграли значајни историјски догађаји и проливено је много људске крви. Истакнути светски освајачи су укрштали копља на обалама ове реке и уписали своја имена у светску историју. Још је Персијски краљ Дарије Велики (549-486 п.н.е.) видео геостратешки значај Дунава. Када је његова војска прешла Дунав током рата са Скитима 513 п.н.е, краљ Дарије је наредио Јонским Грцима да чувају мост на Дунаву. Македонски цар Александар Велики (356-323 п.н.е.) је такође био свестан геостратешког положаја Дунава и водио је битку са Гетима на обали ове реке. Римски цар Марко Улпије Нерва Трајан (53-117 н.е.) заслужан је за изградњу тзв. Трајановог моста на Дунаву који је спајао горњу Мезију (садашњу Србију) и Дакију (садашњу Румунију). Трајанов мост је хиљаду година био најдужи мост на свету. Хунско царство се простирало једним својим делом од обала Дунава до Балтичког мора, отуда су Атилини (406-453 н.е.)

¹ Фигура је преузета из ICPDR Document IC/077, рађеног 16. априла 2004. Имајући у виду да у то време Црна Гора још увек није била независна држава приказани су подаци за обе државе сумирано РС и МЕ у износу од 11%. Табела је измењена у том делу.

ратници предано бранили обале Дунава. За време Карла Великог (742-814 н.е) и Наполеона (1769-1821) укрштала су се копља на Дунаву. Карло Велики је ширио културу и хришћанство народа који су насељавали обале ове реке. Наполеон је био свесан значаја који ова река има за Европу и назвао је „краљем свих река” (Радовић, 1945, 9).

Након што су Римљани покорили Грчку и Илирију, владали су целим током Дунава више од четири века. Они су први и једини имали потпуну власт од извора до ушћа над Дунавом који су користили за саобраћај у трговинске и војне сврхе. Након пада Римског царства, разни народи населили су обале Дунава: Авари, Готи и Лангобарди, франачки народи. Такође, обале Дунава биле су интересантне бројним варварским хордама са истока (Татари, Печенези, Кумани, Мађари и др.) које су се смењивале на подунавском приобаљу све до X века. Након Крсташких ратова (1095-1291) значајно се развила трговина у Подунављу. Међутим, опсада Турака у XV веку осиромашила је насеља у Подунављу, успорила и уназдила трговину са Црним морем и Истоком. Тек крајем XVII века, након пораза Турака код Беча, Будима и Београда наставио се несметан саобраћај Дунавом и економски развој приобалних градова.

Ова река спаја припаднике различите културе, језика и историје. Више од 81 милиона људи насељава подручје око слива почев од од Црне шуме у Немачкој до обала Црног мора. Различити географски и политички услови обликовали су историју дунавског подручја. Још су се антички народи поносили њиме. „По чему је Дунав добио име, то је питање и данас спорно. Од римских писаца, први помен о Дунаву налази се код Цезара. Он га назива „*Данувиус*”. Германи доказују да је Дунав њихова реч и да потиче од „*Thon-ai*” или „*Топне-аи*” али у томе нису сложни. Грци и Римљани међутим називали су га у горњем току „*Данибиус*”, а од Ђердапа до Ушћа *Истер*. Највероватније је да је назив Дунава келтског порекла и да потиче од речи „*Донав*” – дубока вода” (Радовић, 1945, 8).

Историја је показала заинтересованост земаља ван дунавског басена пловидбом на Дунаву. То потврђују билатерални и међународни договори који се нису тицали само подунавских држава. Анализа међународно-правног режима пловидбе на Дунаву може послужити за боље разумевање развоја Подунавља.

РАЗВОЈ МЕЂУНАРОДНО-ПРАВНОГ РЕЖИМА ДУНАВА

Још су колонијалне империје у старом и средњем веку монополизовали ушћа великих река и на тај начин и спољну трговину. Борба око регулисања пловидбе Дунавом траје неколико векова.

Речно законодавство се за време Римљана заснивало на принципима слободе из природног права. Реке су сматране „*res communes*”, односно заједничким добром свих држава (Радовић, 1945, 11). Пловидба је за време Римске империје била слободна и релативно уређена. Међутим, у средњем веку под режимом феудалних господара реке су прешле у приватно добро. Одређени делови на Дунаву, нарочито његов доњи ток даривани су од стране суверена привилегованим личностима. Суверен је одобравао удружења која су била формирана у циљу да прикупљају пловидбене таксе и порезе. Тиме је значајно закомликована и ограничена речна пловидба.

Вековима уназад све до XVIII века на међународним рекама владао је принцип локалног суверенитета. Свака држава која је била господар над једним делом тока реке, могла је пловидбу да подреди својим таксама и наметима. Француска револуција (1789-1799) изнедрила је нов приступ према међународним рекама. Декларација о правима човека и грађанина од 1789. године је садржала основна начела државног и друштвеног уређења и постала је извор надахнућа за политичку праксу у многим земаљама (Милојевић, 1991). Идеје из Декларације прошириле су се и на уређивање речних токова. Односно, након Француске револуције развила се идеја да се на међународне реке гледа као на заједничку и неотуђиву својину која не може да буде у власништву једног народа; обзиром да природа не познаје разлике међу народима, ни привилегије. Потом је уследио покушај ослобођења међународне пловидбе на конгресу у Раштату 3. маја 1798. године. Међутим, тек је на Бечком конгресу 1815. године усвојено начело слободне пловидбе које се односи на све међународне реке, па и на Дунав. У прилогу су чланови који се односе на уређивање пловидбе на међународним рекама:

„Члан. CVIII Силе чије државе одваја или кроз које пролази иста пловна река, обавезују се да заједничким споразумом регулишу све што се односи на пловидбу на овој реци. Оне ће наименовати ради тога изасланике, који ће се састати најкасније у року од шест

месеци по завршетку конгреса и који ће узети за основу својих радова начела која су установљена у следећим члановима.

Члан. СІХ Пловидба у целом току река назначених у претходном члану, од места где свака од њих постаје пловна па до њиховог ушћа, биће потпуно слободна и неће моћи бити, у погледу трговине ником забрањена; разуме се да ће се сви морати подвргнути правилницима који се односе на полицију ове пловидбе, који ће бити једнообразни и што је могуће више повољни за трговину свих нација.

Члан СХ Систем који ће бити успосављен, како за убирање дажбина тако и за одржавање полиције, биће, колико год је то могуће исти за цео ток реке и важиће, изузев ако се томе неprotиве изузетне прилике, такође на токовима њених огранака и притока које у њиховим пловним токовима раздвајају разне државе или протичу кроз њих.

Члан СХІ Дажбине на пловидбу биће утврђене на једнообразан начин, непроменљив и доста независан од разног квалитета робе, да не би било потребно детаљно испитивање товара (шлепа), изузев ради кријумчарења и прекршаја. Износ ових дажбина, које ни у ком случају неће моћи да премаше оне дажбине које сада већ постоје, биће одређен према месним приликама. Приликом установљења тарифе поћи ће се са гледишта потстрека трговине олакшавајући пловидбу, а трошарина која је установљена на Рајни, моћи ће да послужи као приближна норма. Кад се тарифа једанпут регулише, она ће моћи да се повећа само заједничким споразумом прибрежних држава, а пловидба неће моћи бити оптерећена ма којим другим дажбинама, изузев оних које су утврђене правилником.

Члан СХІІ Уреди за убирање дажбина, чији ће број бити сведен на најмању могућу меру, биће утврђени правилником и ту се после тога неће моћи чинити никаква измена, изузев заједничким споразумом, сем случаја ако би нека прибрежна држава хтела да смањи број ових уреда.

Члан СХІІІ Свака прибрежна држава узеше на себе обавезу одржавања путева за пловидбу који прелазе преко њене територије, да пловидба не би осетила никакву сметњу.

Члан СХV Царине прибрежних држава неће имати ничега заједничког са пловидбеним дажбинама. Одредбама правилника спречиће се да вршење царинских функција не омета пловидбу,

али ће обалска полиција надзиравати сваки покушај становника да спроведе кријумчарење помоћу бродара.

Члан CXVI Све што је назначено у претходним члановима биће одређено једним заједничким правилником, који ће такође обухватити све оно што би било потребно да буде доцније утврђено. Када се једанпут правилник донесе, он ће се моћи мењати само по пристанку свих прибрежних држава, а оне ће се побринути за његово извршење на начин који одговара и који се може прилагодити приликама и местима” (Public International Law, 1815 у Радовић, 1945, 13-14).

Бечки акт је поставио темеље за слободну пловидбу на међународним рекама. Међутим, тек након мировних уговора 1919/1920. године (Версајски, Сен Жерменски, Трианонски и Нејски) начело слободне пловидбе је почело доследно да се примењује. „Подунавље у свом горњем и средњем делу представљало је извесну целину. Вештачку политичку, али ипак целину. То се јединство Подунавља (иако са узводно од Тердапа) звало Аустроугарска. Подунавска монархија, Двојна монархија, или кратко и можда најтачније Хабсбургија” (Ристић, б.г., 32). Немци су у свом продору ка истоку (*Drang nach Osten*) колонизовали Панонску низију немачким живљем. Аустрија је водила немачку политику и око 1840. године „помишља на просецање канала Чернавода-Констанца да би избегла тешкоће пловидбе на ушћу које се под руском управом почело нагло засипати” (Ристић, б.г., 36). Пловидба на Дунаву била је проблематична. Кримски рат и Париски уговор 1856. године пружили су Аустроугарској нове могућности да развије хегемонију над Дунавом. Царска Русија се противила слободној пловидби на доњем Дунаву и настојала је да развије Црноморско пристаниште. Улагала је у Одесу и запостављала доњи ток Дунава, док су велике дажбине одвраћале конкуренцију из подунавских земаља. Аустрија се највише противила оваквој политици у намери да обезбеди себи излаз на Црно Море. Надметање између царске Русије и Аустрије око доњег Дунава прекинуто је након Париског уговора којим је Русија „лишена контроле ушћа Дунава” (Ковачевић, 2011, 2). Париским уговором успостављене су две комисије: Европска Дунавска комисија (делегати Француске, Аустроугарске, В. Британије, Пруске, Русије, Сардиније и Турске) и Прибрежна комисија (делегати Аустрије, Баварске, Турске и Виртемберга, комесари Србије, Влашке и Молдавије) (Ристић, б.г., 17). Европска Дунавска комисија је имала задатак

да у року од две године уклони све препреке пловидбе низводно од Исакче, док је Прибрежна комисија имала задатак да сачини правилнике речне полиције, уклони све препреке у вези пловидбе, организује извршење потребних радова на целом току реке. Било је предвиђено да по престанку рада Европске Дунавске комисије (ЕДК), Прибрежна комисија уређује пловидбу на ушћу Дунава. Међутим, након саботаже од стране Аустроугарске Прибрежна комисија је престала да постоји, док је Европској комисији у више махова продужаван мандат.

Члан 17 Париског уговора гласио је: „Установиће се једна Комисија коју ће сачињавати делегати Аустрије, Баварске, Високе Порте и Виртемберга (по један за сваку од ових сила), којим ће се придружити комесари трију Дунавских кнежевина чије наименовање буде потврдила Порта...итд.” (Ристић, б.г., 36). Аустроугарска је у своју корист тумачила поменути одредбу и на тај начин је оспорила комесарима Дунавских кнежевина потпис Пловидбеног акта. Према поменутом акту из 7. септембра 1857. године усвојено је ограничење слободне трговине које је било супротно од начела Бечког конгреса 1815. и Париског уговора из 1856. „Општа слободна пловидба из Дунава у море и обратно ограничена је само на Приморски Дунав низводно од Браиле” (Ристић, б.г., 38). Овај пловидбени акт угрожавао је интересе многих сила јер је подразумевао монопол Аустрије и Немачке над целокупним током Дунава, отуда је остао само мртво слово на папиру.

На конгресу у Берлину 1878. године проглашена је неутралност Дунава од Ђердапа до ушћа. Двадесети век су обележила унутрашња превирања и кризе. На простору Србије: Мајски преврат (1903), смена династија, Анексиона криза (1908), Балкански ратови (1912-1913), потом је уследио Први светски рат (Лукнар, 2022b, 256). Током Првог светског рата (1914-1918) неутралност Дунава која је била прокламована Париским уговором није поштована. Државе чланице Европске дунавске комисије су биле супростављене на два различита тabora све до версајског мировног договора из 1921. године. У Паризу 23. јула 1921. године је закључена конвенција и формиране су две комисије с циљем регулисања режима пловидбе на Дунаву. Прва комисија је била наследница ЕДК и била је надлежна за морски део Дунава од Браиле до Црног мора. Док је Међународна дунавска комисија (МДК) била потпуно нова и њена надлежност је била узводно од Браиле са свим притокама. На тај начин је

пловидба на Дунаву постала „слободна и отворена свим заставама под условима потпуне једнакости на целом пловном току реке, тј. од Улма па до Црног мора, и на целој интернационализованој речној мрежи.” (Гулић, 2012, 42) Међутим, иако је Статут Дунава из 1921. потврдио оно што је договорено мировним уговорима, постојало је противљење од стране Краљевине СХС због интернационализације притока Дунава која је подривала суверенитет државе (Гулић, 2012, 43). Овим статутом су дата већа права неприбрежним државама (Енглеској, Француској и Италији) над контролом функционисања речне делте Дунава. Тако је Велика Британија уз помоћ Француске све до средине тридесетих година XX века контролисала Дунав. Иако Југославија заузима централни део подунавља, она није могла да буде примљена у Европску дунавску комисију. „Из овог се јасно види да су неприбрежне државе – чланице ове Комисије хтеле овом одредбом да осигурају себи доминантан и водећи положај у решавању дунавских питања. А ми се питамо, да ли би оне икад потписале такав споразум, којим би свакако оне изгубиле позиције одржаване на присилан и вештачки начин кроз цео један век” (Радовић, 1945, 23) Историја развоја правне регулативе пловидбе на Дунаву показује двоструко лице људских права и њихову злоупотребу у корист нечијег интереса. Као што Хофман примећује када један народ трампи (ограничи) своја права ради безбедности, најчешће не добије ни једно ни друго (Хофман у: Лукнар, 2018, 96). Борба за остварење слободне пловидбе није била једноставна и дуго је трајала.

Југославија и Краљевина Румунија су потписале Трипартитни споразум са Међународном дунавском комисијом, 28. јуна 1932. године у Бечу којим је успостављена Ђердапска администрација. Након пораста Немачког утицаја нацистички режим је деловао све агресивније и прилике на Ђердапу су се закомпликовале. Стварањем „међународне зоне” око Сипског канала директно би био нарушен територијални интегритет Краљевине Југославије (Гулић, 2012, 60-61). Рад Европске комисије за Дунав је често био блокиран услед Румунског незадовољства.

Након Бечке конференције 1940. године престале су да важе одредбе Париске конвенције из 1921. Тада је распуштена МДК и формиран је Дунавски речни савет који су чиниле Немачка, Словачка, Италија, Мађарска, Бугарска и Југославија (Роррег у: Пророковић, 118) са седиштем у Братислави. На тај начин је Ђердапска администрација изгубила на значају, обзиром да је била везана за

Међународну дунавску комисију. Права Међународне дунавске комисије која су била гарантована Сатутом Дунава и Трипартитним споразумом прешла су на Специјални комитет у коме је Немачка имала велики утицај у вези са администрирањем Ђердапа. Доласком Црвене армије у Румунију администрирање Ђердапа постало је деликатно питање између делегата Југославије и Румуније који су спроводили заједничке мере у циљу повећања безбедности дунавске пловидбе. Исте године је Совјетски Савез формирао Дунавску ратну флоту (ДРФ) која је била „саставни део Црноморске флоте али је у оперативном смислу била под Одеским војним округом, каснијим Јужним фронтом, у почетној фази рата” (Гулић, 2012, 114). Поменути флота је имала важно учешће у заједничком дејству НОВЈ и Црвене армије у оквиру тзв. Београдске операције. Дунавска ратна флота је била расформирана новембра 1941. године. Након што је ДРФ поново формирана у јуну 1944. године “Совјетска застава завијорила се поново на Дунаву након што је ДРФ успјела ући у делту Дунава у ноћи 24/25. августа 1944” (Гулић, 2012, 114). Током Другог светског рата Немачке окупационе снаге су брижљиво чувале дунавски пловни пут кроз Ђердап. „Било какав значајнији акт саботаже на Дунаву могао је потпуно зауставити транспорт нафте, жита, кокса, бакра и других важних сировина према Немачкој” (Гулић, 2012, 94-95). Током Другог светског рата војна дејства су нанела Дунавском басесу велику штету: уништене су флоте, мостови, разорене луке и сигналне ознаке на Дунаву. Судбина Дунава враћена је у руке прибрежних земаља тек након формирања Дунавске комисије (ДК) у Београду, 1948. године када је усвојена Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву. У почетку су одредбе Конвенције која се састоји од пет глава, 47 чланова и два прилога, и Специјални допунски протокол били на француском и руском. Након ступања на снагу ДК приметан је пораст пловидбе на Дунаву. 1960. године се Аустрија придружила Конвенцији. Током шездесетих и седамдесетих година усавршен је систем пловидбе и постигнут је ефикаснији транспорт, као и већа носивост пловила помоћу гурача и бродских састава без посаде. У периоду од шездесетих до осамдесетих година XX века постигнут најинтензивнији развој Дунавског басена, а Дунав је постао веза између држава Западне Европе, Блиског и Средњег Истока. Услед нових политичких и економских околности уследила је стагнација и смањење транспорта у земљама Источне Европе. Политичке промене у подунавским земљама и ратна дејства у

Југославији значајно су изменила пловидбене услове. Донешен је Додатни протокол 1998. године. Тада се Конвенцији придружила Савезна Република Немачка и уведен је немачки као трећи службени језик. Услед НАТО бомбардовања Србије причињена је значајна материјална штета. „НАТО је срушио три моста у делу југословенске луке Нови Сад, мост на 1254,1. km, на 1255,0. km и мост на 1257,6. km Дунава, тако је пловидба била у потпуности спречена.” (Кунц, 2012, 189). Тиме су остварени велики губици у речној привреди, што није било у интересу ни осталим државама чланицама Дунавске комисије. Стога је на 57. сесији у складу са чланом 4. Београдске конвенције одлучено да се предузму све могуће мере и пружи средства за рашчишћавање пловног пута Дунава код Новог Сада. Интересовање о раду ДК је расло током времена. Отуда су 2002. године допуњена Правила процедуре ДК чиме је омогућен статус посматрача заинтересованим странама које имају могућност да практично помогну побољшању услова слободне пловидбе и уз поштовање услова територијалне близине коридору Рајна-Мајна-Дунав (Протокол 2003 у: Кунц, 2012, 191).

СЛИВ ДУНАВА У СРБИЈИ

Дунав обogaђује простор Србије и њен геополитички положај. „Дужина целог басена Дунава, посматрано са запада на исток, износи 1690 km, а ширина је 820 km, па се са правом може рећи да, у склопу система са Рајном и Мајном, Дунав представља економску жилу куцавицу читаве Европе. Делтом дужине од 75 km (запад – исток) и ширине од 150 km (север – југ), Дунав се прво преко два рукаваца – Килијског и Тулчинског, а потом из Тулчинског рукавца кроз канал Светог Ђорђа и Сулински канал, слива у Црно море” (Кунц, 2012, 191). Током вишевековне историје пловидбе Дунавом два догађаја су нарочито била значајна за развој пловног пута. Изградња Ђердапа I и експлоатација канала Рајна-Мајна-Дунав омогућили су обједињење водено-транспортне магистрале и знатно увећале важност Дунава у Европи.

Европска комисија је усвојила макрорегионалну Стратегију Дунава 19. јуна 2009. године, док је примена стратегије отпочела 2011. године. Примарни циљ ове Стратегије је да успостави оквир за сарадњу међу државама чланицама: земље чланице ЕУ (Аустрија, Бугарска, Хрватска, Чешка, Немачка, Мађарска, Румунија, Словачка

и Словенија) и државе које нису чланице ЕУ (Босна и Херцеговина, Молдавија, Црна Гора, Србија и Украјина) (EUSDR, 2016).

Регулисање пловидбе на Дунаву представља један од најранијих примера међународне сарадње. „Држава је на националним рекама суверени господар, док на међународним рекама, које се сматрају као природни међународни пут и опште добро свих држава (базирано на логичној консеквенци слободе мора), она је принуђена, не само да трпи ограничења своје суверености, већ штавише да жртвује нешто од своје суверености за принцип искоришћавања реке за међународну пловидбу и трговину, ако се жели да се постигне колаборација у међународно-привредним односима, нормална и без потреса” (Радовић, 1945, 12).

Упркос томе што је имплементација стратегије деловала обећавајуће, изостали су очекивани резултати, „и то из два разлога: (а) унутрашња криза у ЕУ проузроковала је промену приоритета и друга питања су добила на значају; (б) мање државе и слабији партнери у овом пројекту (као што је нпр. Србија) немају ни политичку моћ, ни финансијска средства, а ни административне капацитете да би иницирале неке активности. Ово посебно важи за Јадранско-јонску стратегију у оквиру које готово ништа није урађено” (Пророковић, 2019, 185).

Република Србија предано ради на усклађивању својих развојних стратегија са Стратегијом ЕУ за Дунавски регион. Тако је у оквиру Стратегије за развој туризма за период од 2016. до 2025. године (Стратегија РСРТ) као један од три система вредности за туристичко позиционирање Републике Србије наведена „туристичка валоризација Дунава”. Обзиром да „величина и важност дунавског коридора кроз Републику Србију може усмерити жељени развојни залет у све делове Републике Србије („spill-over”). При томе треба посебно истаћи да ниједан други туристички ресурс у Републици Србији није истовремено и национално кохезиван и глобално конкурентан” (Стратегија РСРТ, 2016).

У Стратегији развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године (Стратегија РСРВС) је наведено да Србија настоји да развије нову европску политику која отвара значајне могућности за боље позиционирање и развој водног саобраћаја у Републици Србији (Стратегија РСРВС, 2015).

Дунавски регион се суочава са неколико изазова на чијем решавању је потребно радити да би се остварила боља координација

и сарадња између земаља и региона. Савет Европе је указао на следеће изазове:

- „претње по животну средину (загађење воде, поплаве, климатске промене)
- неискоришћени бродски потенцијал и недостатак савремених друмских и железничких саобраћајних веза
- недовољне енергетске везе
- неуједначен друштвено-економски развој
- некоординисани системи образовања, истраживања и иновација
- безбедносни ризици” (European Commission, 2023).

Европска комисија је препознала предности сарадње ради лакшег превазилажења поменутих изазова. Отуда је у периоду од 2012. до 2014. покренула процес израде Стратегије за Јадранско-јонски регион. По узору на Дунавску стратегију и Стратегију ЕУ за Балтички регион предложене су четири приоритетне области, односно стуба за остварење циљева поменуте стратегије:

1. „Плави развој” – Циљ овог стуба је подстицање поморског раста у региону кроз иновације одрживи привредни развој, подстицај кроз радна места и пословне прилике у „плавој привреди” која поред осталог укључује рибарство и аквакултуру. Координатори овог стуба су Република Грчка и Црна Гора.
2. „Повезивање региона” – Циљ овог стуба је побољшање саобраћајне и енергетске повезаности у региону, као и са остатком Европе кроз развој инфраструктурних мрежа и регулаторних оквира, смањивање броја „уских грла” ради повезивања морских и речних лука са друмским и железничким коридорима како би се повећала конкурентност Јадранско-јонског региона. Овим стубом координирају Република Србија и Република Италија.
3. „Квалитет животне средине” – Циљ овог стуба је побољшање квалитета животне средине кроз регионалну сарадњу. Координатори овог стуба су Република Словенија и Босна и Херцеговина.
4. „Одрживи туризам” – Циљ овог стуба је развој региона кроз иновативан, одржив, одговоран и квалитетан туризам. Овим стубом координирају Република Хрватска и Република Албанија.

Република Србија је препознала потенцијал Дунава и стратешки ради на развоју његове пловне инфраструктуре, туристичких и других потенцијала. Међутим, потребно је још улагања, стратешког планирања и координирана међународна сарадња како би се у потпуности искористили капацитети ове реке.

ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Дунав представља спону Републике Србије са земљама Европске уније, обзиром да својим великим делом протиче кроз простор Европске уније и простор Републике Србије. Међународно-правни режим на Дунаву треба да омогући формирање јединственог тржишта и хармонизоване правне прописе. Србија иако поседује велики водени потенцијал њен речни транспорт није довољно развијен у одосу на друге видове транспорта. Пред Србијом је задатак да развија ову врсту саобраћаја за превоз робе и путника и да интегрише унутрашње водене путеве. Помоћу дунавског региона Србија може кроз превоз робе и путника да интегрише европску заједницу у економском, социјалном и територијалном смислу.

Речни превоз је безбеднији и чистији по окружење, енергетски је мање интезиван. Међутим, за бољи економски учинак у циљу бољег и бржег развоја речног транспорта потребно је:

- унапређење пловидбене инфраструктуре и решавање постојећих уских грла пловидбе.
- инвестиције за развој пловне инфраструктуре Дунава и његових притока, развијање међувеза и лука у сливу реке Дунав.
- унапређивање логистичких центара
- унапређење људских ресурса за потребе унутрашње пловидбе
- ускладити правну регулатива са захтевима европског речног права.

ЛИТЕРАТУРА

- Гулић, Н. М. (2012). *Дунав у југословенској политици према Совјетском савезу (1944-1953)*, Универзитет у Београду: Филозофски факултет.
- Калић, Јованка (1983). *Дунав у ратовима века*, Београд: Српска академија наука и уметности.
- Ковачевић, М. Д. (2011). Спољна политика Русије од Кримског рата до почетка велике источне кризе (1856–1875), <https://istrazivanja.ff.uns.ac.rs/index.php/istr/article/download/509/528/>, последњи приступ 11. априла 2023.
- Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву, “Službeni list FNRJ”, br. 8/49, “Službeni list SRJ”, Međunarodni ugovori, br. 6/98 <https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/Konvencija%20o%20rezimu%20plovidbe%20na%20Dunavu.pdf>
- Кунц, Ивана (2012). Међународни правни оквир пловидбе Дунавом на прелазу из XX у XXI век, У *Дунавом од Бездана до Београда*, ур. Ђорђе С. Костић, 179-203, Београд: Балканолошки институт САНУ.
- Лукнар, Ивана (2022а). Прошлост као инструмент геополитике, У *Историја као инструмент геополитике*, ур. Зоран Милошевић, 141-161. Београд: Институт за политичке студије.
- Лукнар, Ивана (2022б). Допринос жена у међуратној Краљевини Јуославији (1918-1939), *Национални интерес* 43 (3), 253-268. <https://doi.org/10.22182/ni.4332022.12>.
- Лукнар, Ивана (2022с). Злоупотреба информационих и комуникационих технологија: појам и уређење у Републици Србији, *Политика националне безбедности*, 22(1), 171-188
- Милојевић, М. (1991). Француска револуција и људска права, *Анали правног факултета у Београду*, 39 (4), 369-390.
- Пророковић, Душан (2014). Битка за контролу Дунава и утицај на геополитички положај Србије, *Међународна политика* 65 (1153-1154), 113-128.
- Пророковић, Душан (2019). Макрорегионална стратегија ЕУ за Дунавски регион и иницијативе “16+1”: студија случаја Србије, У *Појас и пут: реалност и очекивања: Искусство*

Србије, ур. Владимир Н. Цветковић, 179-191. Београд: Факултет безбедности.

Радовић, М. Мелентије (1945). *Дунав и његов међународни положај*, Београд: Просветни отсек Главне управе речног саобраћаја Министарства саобраћаја Ф.Н.Р.Ј.

Ристић, М. Андрија (б.г.). *Дунав: геополитичка студија*, Београд: Политика и друштво.

Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године (2015). “Службени гласник РС”, бр. 3 од 14. јануара 2014, 66 од 7. маја 2020. <https://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/eli/rep/sgrs/vlada/strategija/2015/3/2/reg>, последњи приступ 12. маја 2023.

Стратегија развоја туризма Републике Србије за период од 2016. до 2025. године (2016). “Службени гласник РС”, број 98 од 8. децембра 2016. <https://www.pravno-informacioni-sistem.rs/SlGlasnikPortal/eli/rep/sgrs/vlada/strategija/2016/98/1>, последњи приступ 12. априла 2023.

The EU Strategy for the Danube Region (EUSDR), Government of the Czech Republic, December 2, 2016; <https://www.vlada.cz/en/evropske-zalezitosti/evropske-politiky/podunajska-strategie/the-eu-strategy-for-the-danube-region-eusdr-151489/> last accessed 3 April 2023.

European Commission (2023). Macro Regional Strategies, https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/cooperation/macro-regional-strategies/danube_en last accessed 12 May 2023.

International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR). (2004). Press Information. Facts and Figures about the Danube River Basin, <https://www.icpdr.org/main/sites/default/files/INFO%20Danube%20River%20Basin%20EN.pdf>, last accessed 7 April 2023.

Luknar, Ivana (2018). „Terrorism and Human Rights” In: *Security System Reforms as Precondition for EuroAtlantic Integrations*, Marjan Gjurovski (Ed. in chief), Vol. 2, p. 94-99. Ohrid; Skopje : Faculty of Security.

Luknar, Ivana (2020). Cyber Terrorism Threat and the Pandemic, In *The Euro-Atlantic values in the Balkan countries*, Ed. Cane T.

Mojanoski, Vol. 3, 29-38. Bitola:University “St. Kliment Ohridski”, Skopje: Faculty of Security.

Luknar, Ivana (2022d). International and National Cybersecurity Standards, In *Thematic Conference Proceedings „Protection of Human Rights and Freedoms in Light of International and National Standards”*, Ed. Dragan Blagić, Faculty of Law: University of Priština-Kosovska Mitrovica.

Luknar, Ivana (2022e). Social control theory and cybercrime, *Nacionalni interes* 41(1), 147-159

Public International Law (1815). Final Act of the Congress of Vienna/General Treaty. https://www.hlrn.org/img/documents/final_congress_viennageneral_treaty1815.pdf