

Prof. dr. ZVONIMIR ARŽEK
Ekonomski fakultet
Zagreb

Tehnologija i organizacija prijevoza
Pregled

UDK: 656.628(4)

Primljeno: 27.04.1989.

Prihvaćeno 27.06.1989.

RIJEČNI TRANSPORT U EVROPI I KANAL RAJNA-MAJNA-DUNAV

SAŽETAK

U radu smo željeli ukazati na značenje i ekonomski položaj riječnog transporta u Evropi s posebnim osvrtom na kanal Rajna-Majna-Dunav.

S tim u vezi dali smo prikaz dvaju osnovnih središta u kojima se odvija riječni transport u Evropi: rajnskom i dunavskom plovidbenom području.

U prvom dijelu rada predložili smo neke najznačajnije karakteristike rajnskoga plovidbenog područja kao što su: flotni kapaciteti, plovni putovi, struktura flotnih kapaciteta prema vrsti i pojedinim zemljama rajnskoga plovidbenog područja, transportni učinak i dr.

U drugom dijelu rada ukazali smo na osnovne karakteristike, organizaciju i uvjete privređivanja na dunavskom plovidbenom području, pri čemu smo ustvrdili da postoje velike i značajne razlike između tih dvaju plovidbenih područja, koje prvenstveno proistječu iz različitosti njihovih društveno-političkih i privrednih sustava.

Iz tih rješenja proistječe da će sloboda plovidbe na budućoj vodenoj magistrali koja će biti puštena u promet 1992. godine biti u velikoj mjeri ograničena i podvrgnuta brojnim posebnim odobrenjima.

1. UVOD

U ovom radu želimo ukazati na značenje i ekonomski položaj riječnog transporta, kao značajne transportne grane u okviru transportnog sustava u Evropi¹, posebno s obzirom na promjene koje će se dogoditi u ovoj transportnoj grani izgradnjom kanala Rajna-Majna-Dunav.

Stoga ćemo u ovom radu ukazati na neke osnovne karakteristike i uvjete privređivanja na dvama osnovnim plovidbenim područjima u kojima se odvija riječni transport u Evropi, na rajnskom i dunavskom području.

Budući da postoje značajne razlike u uvjetima privređivanja između tih dvaju plovidbenih područja, pokušat ćemo odgovoriti

na pitanje - kako će se i pod kojim uvjetima odvijati plovidba odnosno prijevoz na budućoj jedinstvenoj "vodenoj magistrali", koja će se protezati od Sjevernog do Crnog mora u duljini oko 3500 km, kada ta dva, danas odvojena, plovidbena područja budu povezana kanalom R-M-D u jedinstvenu cjelinu.

2. RAJNSKO PLOVIDBENO PODRUČJE

2.1. Plovni putovi i flotni kapaciteti

Okosnicu rajnskoga plovidbenog područja čini Rajna sa svojim pritocima i izgrađenom mrežom plovnih kanala.

Rijeka Rajna plovna je u duljini od oko 850 km od Rheinfelda i Bazela, do ušća u Sjeverno more kod Rotterdama. U gornjem toku Rajna je plovna za brodove do 2500 tona, a u donjem toku, nizvodno od Manheima, i za brodove do 4 000 tona nosivosti. Rajna je svojim pritocima i čitavim nizom plovnih kanala povezana s drugim zapadnoevropskim rijekama.

Tako Schelde-Albert kanal (130 km) povezuje sjeverne francuske i belgijske luke s Rajnom, kanal Rajna-Majna (313 km) povezuje Rajnu i Seinu a kanal Rajna-Rhone (324 km) Rajnu i Rhonu.

Nadalje, preko Dortmund-Emsa i srednjonjemačkoga kanala Rajna je povezana s rijekama: Ems, Weser i Elbom odnosno sjevernom i srednjom mrežom plovnih putova Njemačke.²

Flotni kapaciteti, prema podacima Centralne komisije za plovidbu Rajnom (stanje 31.12.1986) predloženi su u tablici 1.³

Tomu treba dodati tegljače i gurače odnosno potiskivače: Švicarska 19; Francuska 233; Njemačka 383; Nizozemska 1125; Belgija 165, dakle ukupno 1925.

Kapaciteti riječnih brodova vrlo su različiti i kreću se od vrlo malih veličina tipa "Penisehe" nosivosti 360 tona, veličine 38,5 x 5,05 x 2,30 m, pa do potiskivačkoga konvoja od šest potisnica ukupne nosivosti 15 000 tona.

Najznačajniji tipovi su samoploveći

Tablica 1.

Zemlja	Brodovi za suhi teret uključujući teglenice i potisnice		Brodovi za tekući teret uključujući teglence i potisnice	
	Broj	Nosivost (t)	Broj	Nosivost (t)
Švicarska	168	305 118	126	216 050
Francuska	4188	1 935 468	411	293 986
SR Njemačka	2609	2 641 807	498	623 264
Nizozemska	9934	5 845 210	1031	852 044
Belgija	2091	1 482 014	281	232 612
Ukupno	18980	12 209 612	2347	2 217 956

brodovi od 3000 do 3500 tona nosivosti i potisnice do oko 2700 tona nosivosti.

Komisija za transport EEZ nedavno je objavila statističke podatke o sudjelovanju ceste, željeznice i riječnog transporta u međunarodnom transportu. Prema tim podacima ukupni prekogranični transport u zemljama EEZ (bez Španjolske i Portugala) iznosio je u 1985. godini 455 milijuna tona. U tom su sudjelovali cestovni vozari sa 43%, riječni transport sa 41% i željeznica sa 16%.⁴

U SR Njemačkoj udio riječnog transporta u ukupnim transportima iznosi oko 25%. Riječni transport prevezao je u 1986. godini 230 milijuna tona, željeznica 276 milijuna tona, a cestovni transport 351 milijun tona.

Od ukupnih količina prevezenog tereta (230 milijuna) riječnim putem 72% otpada na prekogranični transport a 28% na domaći transport.

Interesantni su i podaci koji se odnose na izvršeni transportni učinak. Tako je transportni učinak riječnih brodova u okviru zemalja EEZ, koji iznosi više od 100 milijardi tkm, gotovo jednak zajedničkom učinku njemačkih (59 milijardi tkm) i francuskih (51 milijarda tkm) željeznica.⁶

I ovdje se postavlja pitanje kakva će se prometna politika voditi u pojedinim evropskim zemljama nakon 1992. godine u odnosu na riječni transport. Pitanje je hoće li se ta politika postaviti, prema liberalnoj teoriji, kao nepristrani sudac i provoditi pravila slobodne konkurencije, ili će željeznica, subvencijama, zadržati povoljniji položaj i potisnuti riječni transport u ukupnim prijevozima.

2.2. Organizacija brodarstva i uvjeti privređivanja

Prema statističkim podacima Evropske ekonomske zajednice (EEZ) u SR Njemačkoj, Francuskoj, Nizozemskoj i Belgiji postoji oko

20 000 brodara, čija je djelatnost riječni transport.

Međutim, njihova veličina je vrlo različita. Osim velikih brodara od kojih neki imaju i više od 100 brodova, postoji i znatan broj srednjih ili tzv. malih brodara. Najmanji od njih posjeduju najčešće samo jedan brod, kojim sami upravljaju i obavljaju prijevoz. Takvi mali brodari, koji imaju samo jedan brod, nazivaju se pojedinačnim privatnim brodarima, tzv. "Partikuliere".

Interesantno je napomenuti da takvi privatni brodari postoje i u Njemačkoj Demokratskoj Republici (DDR), njih negdje oko pedesetak, od kojih svaki ima u privatnom vlasništvu manji riječni brod veličine od 150 do 450 tona. Takvi brodari prevezli su u DDR milijun tona robe od ukupno 18 milijuna tona tereta.⁷

Prema tome, osnovna karakteristika riječnog transporta u zapadnoevropskim zemljama odnosno u rajnskom plovidbenom području jest usporedno postojanje velikih riječnih brodarstava na Rajni s jedne strane, te velikog broja pojedinačnih brodara tzv. "Partikuliere", s druge strane, koji imaju u vlasništvu samo jedan brod neznatne tonaže i bez vlastite akvizicije tereta.

Da bi zaštitili svoje interese, u SR Njemačkoj i Nizozemskoj postoji Udruženje malih brodara, koje ima svoje burze u najvažnijim riječnim pristaništima i koje obavlja akviziciju tereta i raspoređuje ga svojim članovima. Na taj je način njihov položaj u međusobnoj konkurentnoj borbi s velikim brodarstvima u značajnoj mjeri poboljšan.

Što se tiče uvjeta privređivanja, postoje neke razlike između: a) međunarodnog transporta, i b) domaćeg transporta.

Ad a) Na međunarodnom tržištu transportnih usluga na Rajni vrijedi načelo međusobne slobodne konkurencije pojedinih brodara u pogledu određivanja visine vozarina i količine prevezenog tereta, bez izravnog uplitanja državnih organa. Slijedom toga, među brodarima postoji velika međusobna konkurentna borba, jer tržište transportnih usluga zavisi od ponude i potražnje brodskog prostora. To više, što je tijekom vremena došlo i do prekapacitiranja brodskog prostora u odnosu na količine robe.

Stoga su pojedini brodari koji obavljaju istovrsnu prijevozniku djelatnost stvorili posebna udruženja radi zajedničkog nastupa na tržištu transportnih usluga. Tako je 1987. godine stvoreno međunarodno udruženje tankerskog brodarstva radi utvrđivanja minimalnih vozarina, standardnih uvjeta brodarskog ugovora, te zajedničke suradnje sa svim zainteresiranim iz oblasti naftne privrede.

Osim toga, veliki krcatelji odnosno naručitelji prijevoza, kao što su naftna industrija, industrija željeza i čelika, te kemijska industrija, imaju također značajnu ulogu pri određivanju cijena i uvjeta prijevoza.

To se odnosi i na ugovore kojima se ugovaraju velike količine tereta na dulje razdoblje, tzv. broderski ugovori na vrijeme, i na ugovore koji se svakodnevno sklapaju za pojedinačna putovanja odnosno prijevoze, tzv. broderski ugovor na putovanje.

Ad b) Što se tiče domaćeg transporta, međusobna konkurentna borba je u znatnoj mjeri ublažena odgovarajućim propisima. Tako se obavlja dioba tereta preko tzv. tržišta tereta. Taj se princip primjenjuje u prijevozu na tzv. sjeverno - južnom prometnom pravcu između Nizozemske i Belgije.

I u SR Njemačkoj plovību odnosno prijevoz istočno od linije Dortmund-Ham mogu obavljati samo brodovi upisani u Njemački registar brodova. Ostali brodovi za takve prijevoze moraju posjedovati posebno odobrenje. I u Nizozemskoj je za domaći transport, izuzev plovību na internacionaliziranom toku rijeke Rajne, potrebna dozvola (licencija) za takav transport. Međutim licencije se još od 1981. godine više ne izdaju. Osim toga, za neka plovībena područja također se obavlja podjela tereta prema utvrđenom redoslijedu.

3. DUNAVSKO PLOVIDBENO PODRUČJE

3.1. Plovni putovi i flotni kapaciteti

Drugo plovībno područje u Evropi predstavlja rijeka Dunav sa svojim pritocima. Dunav je nakon Volge najveća rijeka u Evropi. Plovan je od ušća u Crno more pa do Regensburga u SR Njemačkoj, u duljini od 2379 km. Preciznije rečeno, danas je plovnost Dunava povećana, zapravo izgradnjom dvaju brodskih prijevodnica produljena za 32 km do mjesta Kelheim, u okviru radova na izgradnji kanala Rajna-Majna-Dunav. Praktički, Dunav je danas plovni do riječnog pristaništa Kelheim ili 2411 km.⁸

Za razliku od Rajne gdje sloboda plovidbe obuhvaća i njene pritoke i mrežu međusobno povezanih kanala, sloboda plovidbe na Dunavu isključivo se odnosi na njegov tok. Što se tiče pritoka Dunava, npr. u našoj zemlji Tise i Drave, plovidba trgovačkih brodova na tim rijekama regulirana je posebnim međusobnim ugovorom zainteresiranih zemalja.

U okviru plovidbe Dunavom je i plovidba novoizgrađenim kanalom (1984. godine) od rumunjskoga riječnog pristaništa Černa-

voda (300 km od ušća Dunava) do rumunjske crnomorske luke Konstanca. Taj kanal, duljine 64 km, širine do 130 km i dubine od 7 do 8 m s dvije brodske prijevodnice, u velikoj mjeri skraćuje riječni plovni put na relaciji Dunav - more.⁹

Flotni kapaciteti predloženi su u tablici 2.¹⁰

Tablica 2.

Zemlja	Brodarstvo	Nosivost (u tonama)	% udjela
SSSR	SDP	945 000	27,8
Rumunjska	NAVROM	750 000	22,1
Jugoslavija	JRB/DL	720 000	21,2
Mađarska	MAHART	275 000	8,1
Bugarska	BRP	270 000	7,9
Čehoslovačka	ČSDP	205 000	6,0
Austrija	DDSG	190 000	5,6
SR Njemačka	BL	45 000	1,3
Ukupno		3 400 000	100,0

Ti flotni kapaciteti sadržani su u oko 5200 različitih plovni jedinica. Interesantno je napomenuti, s obzirom na veličinu flotnih kapaciteta na Rajni i Dunavu, da na Rajni koja u usporedbi s Dunavom ima 1/3 njegova plovni puta plovi trostruko veći plovni kapacitet. Ili, obrnuto, na Dunavu čiji je plovni put trostruko veći od Rajne plovi 1/3 flotnih kapaciteta u odnosu na one na Rajni.

Slični odnosi su i u pogledu količine prevezenog tereta. Ukupno se Dunavom preveze negdje oko 110 milijuna tona, od čega polovina otpada na međunarodni a druga polovina količine tereta na domaći transport.¹¹

3.2. Organizacija i uvjeti privređivanja

Za razliku od odnosa koji vladaju na rajnskom plovībno području u pogledu organizacije i u pogledu uvjeta privređivanja i koji se, kako smo već rekli, temelje na zakonu ponude i potražnje broskog prostora, oni su zahvaljujući vrlo velikom djelovanju i utjecaju državnih organa na dunavskom plovībno području znatno drukčiji.

U prvom redu, organizacija riječnih brodara, posebno istočnoevropskih, prilagođena je njihovom društvenom i privrednom sustavu i organizirana je centralistički.

Na Dunavu, uglavnom u svakoj zemlji, postoji po jedno, mogli bismo reći, "državno" brodarstvo, iako ono to formalno ne sadrži u nazivu tvrtke. To posebno vrijedi za istočnoevropske zemlje: SSSR, Rumunjsku, Mađar-

sku, Bugarsku i Čehoslovačku. Ta su brodarstva:

- u SSSR-u - Sovjetsko dunavsko brodarstvo iz Izmaila,
- u Rumunjskoj - Rumunjsko morsko i riječno brodarstvo NAVROM iz Bukurešta,
- u Bugarskoj - Bugarska riječna plovidba, BRP iz Rusea,
- u Mađarskoj - Mađarsko brodarstvo, MAHART iz Budimpešte,
- u Čehoslovačkoj - Čehoslovačka dunavska plovidba iz Bratislave.

U Austriji postoji također jedno riječno brodarstvo - Prvo austrijsko parobrodarsko društvo DDSG iz Beča, a u SR Njemačkoj također jedini brodar na Dunavu - Bavarski Lloyd iz Regensburga.

U našoj zemlji postoji nekoliko riječnih brodara, ali samo neka od njih sudjeluju u međunarodnom transportu na Dunavu. To su Jugoslavensko rečno brodarstvo JRB iz Beograda, Dunavski Lloyd iz Siska, te Riječno brodarstvo Krajina iz Prahova.

Što se tiče uvjeta privređivanja, posebno istočnoevropskih zemalja, oni proizlaze iz društveno - političkog i privrednog sustava koji je planski i centralistički.

Stoga je i režim prijevoza sastavni dio državnog planiranja, pri čemu brodari kontaktiraju sa znatno manjim brojem krcatelja nego na Rajni. Ti krcatelji ili naručitelji veliki su industrijski kombinati i pojedine vanjskotrgovinske organizacije.

Međutim, i u tim zemljama se u zadnje doba zapažaju određene promjene u smislu većega privrednog osamostaljivanja pojedinih privrednih subjekata, pa tako i brodara, kao i njihove želje za vlastitim i samostalnim privrednim ponašanjem.

To dakako ne vrijedi za Austriju i SR Njemačku, a ni za našu zemlju.

Osnovni akt u kojemu su regulirani uvjeti prijevoza i vozarine jesu odredbe tzv. Bratislavskog sporazuma. Taj je sporazum sačinjen 1955. godine u Bratislavi između navedenih istočnoevropskih brodarstava.

Jugoslavenska brodarstva JRB Beograd i Dunavski Lloyd Sisak pristupila su Bratislavskom sporazumu 1968. godine, a austrijsko brodarstvo DDSG i zapadnonjemačko brodarstvo Bavarski Lloyd iz Regensburga 1969. godine.

Po pravnom karakteru odredbe Bratislavskog sporazuma predstavljaju autonomno poslovno pravo, koje su stvorili određeni privredno - pravni subjekti odnosno njihove asocijacije, u konkretnom slučaju pojedina riječna brodarstva, te imaju snagu određene pravne norme, jer je određeni pravni subjekt

dobrovoljno pristao na njenu primjenu.

Bratislavski sporazum predstavlja zapravo zbir od devet različitih sporazuma koje su sklopili dunavski riječni brodari. Navodimo neke važnije: Sporazum o jedinstvenim tarifama, Sporazum o remorkaži, pružanju pomoći u slučaju havarija i međusobnom agentiranju, Sporazum o općim uvjetima prijevoza, Sporazum o prijevozu teretnih i praznih kontejnera, Sporazum o uzajamnom obavljanju popravaka plovila, i dr.

Prema tome, cijene prijevoza na Dunavu utvrđene su unaprijed navedenim Sporazumom o jedinstvenim tarifama, a podložne su najčešće godišnjim promjenama.

Naime, odredbe Bratislavskog sporazuma predviđaju poseban organ, Konferenciju generalnih direktora svih dunavskih riječnih brodarstava koja se održava jednom godišnje, svaki put u drugoj podunavskoj zemlji. Na tim se konferencijama, na kojima sudjeluju pojedini stručnjaci za određena pitanja iz svakog brodarstva, utvrđuju odnosno mijenjaju vozarine, uvjeti prijevoza i druge odredbe pojedinih sporazuma.

4. KANAL RAJNA-MAJNA-DUNAV

4.1. Pojam kanala i stanje radova

Spajanje vodenih tokova Rajne i Dunava bio je cilj koji kao težnja vuče svoje korijenje iz daleke prošlosti. Izgleda da će se naposljetku ta ideja iz daleke prošlosti konačno ostvariti 1992. godine. Izgradnjom kanala Rajna-Majna-Dunav stvorit će se "vodena magistrala" koja će povezivati Sjeverno i Crno more, čime će se ostvariti još jedan transportni pravac što će povezati dvije svjetski značajne privredne regije: zemlje SEV-a s oko 343 milijuna stanovnika i zemlje EEZ s oko 320 milijuna stanovnika i time pridonijeti njihovoj većoj robnoj razmjeni.

Detaljnija razmatranja o kanalu R-M-D, uključujući povijesni pregled, karakteristike i stanje radova, financiranje, uvjete plovidbe i promet te pitanje slobodne plovidbe, već su poznata. Stoga ćemo u ovom radu ukazati na neke nove činjenice koje su se pojavile u međuvremenu, od ranijih razmatranja do danas.¹²

Radovi na spajanju Rajne i Dunava, na izgradnji kanala R-M-D, mogu se svrstati u tri osnovne skupine:

1. kanaliziranje odnosno osposobljavanje za plovidbu rijeke Majne u duljini od 297 km,
2. izgradnja "čistog" plovnoa kanala od Majne kod mjesta Bamberg do ušća rijeke Altmühl u Dunav kod riječnog pri-

3. staništa Kelheim, u duljini od 171 km i kanaliziranje odnosno osposobljavanje za plovību gornjeg toka Dunava od ušća rijeke Altmühl odnosno pristaništa Kelheim do njemačko - austrijske granice u duljini od 209 km.

Prema tome, cjelokupna trasa kanala R-M-D, na kojemu se obavljaju ili su već obavljani radovi, iznosi 677 km (297 + 171 + 209 km).

Na pojedinim navedenim dionicama kanala R-M-D stanje je radova danas ovakvo:

Ad 1) Kanaliziranje odnosno osposobljavanje za plovību rijeke Majne je završeno još 1962. godine, kad je završeno i riječno pristanište u Bambergu.

Ad 2) Radovi na "čistom" kanalu od Majne do Dunava u ukupnoj duljini od 171 km bili su podijeljeni u dvije dionice. Tzv. sjeverna trasa od Bamberga odnosno Majne do Nürnberga, u duljini od 72 km, i riječno pristanište u Nürnbergu potpuno su dovršeni u 1972. godini.

Južna trasa kanala jest onaj dio kanala R-M-D na kojemu se danas zapravo obavljaju radovi. Njena duljina je 99 km (171 - 72 = 99 km), sadrži nekoliko posebnih sekcija na kojima stanje radova izgleda ovako: sekcija Nürnberg-Roth u duljini od 22 km završena je i svečano puštena u promet 27. rujna 1985; na preostaloj sekciji Roth-Kelheim (riječno pristanište na Dunavu) također je u međuvremenu završeno 24 km kanala; na 28 km radovi su u toku, a ostatak od 25 km nalazi se u pripremnoj fazi (22 + 24 + 28 + 25 km = 99 km).

Ad 3) Radovi na Dunavu od riječnog pristaništa Kelheim do njemačko - austrijske granice uglavnom su gotovi. U prvom redu protegnuta je plovnost Dunava od Regensburga do Kelheima u duljini od 32 km (Regensburg km 2379 - Kelheim km 2411).¹³ Radovi su obavljani i nizvodno od Regensburga na prijevodnicima Straubing i Geisling što je pridonijelo povećanju plovnosti ovog dijela toka Dunava.

Međutim, djelomičnih poteškoća za plovību bit će i nakon puštanja u eksploataciju kanala R-M-D, posebno za brodove veće nosivosti, zbog nedovoljne dubine plovnog puta gornjeg Dunava, tako da će se radovi na njegovom daljnjem produbljivanju nastaviti i do 2000. godine, pa i dalje.¹⁴

Financiranje izvođenja radova obavlja Društvo za izgradnju kanala R-M-D, a godišnja potrebna sredstva iznose oko 250 milijuna DM. Dio tih sredstava osigurava se zajmovima koje daju savezna vlada i vlada Bavorske u omjeru 2:1 i iznose godišnje 180 milijuna DM, a dio sredstava čini prihod Dru-

štva R-M-D od korištenja ukupno 54 hidrocentrale. Osim toga, predviđa se da bi u godinama izvođenja najvećih radova trebalo osigurati kreditima još 45 milijuna DM.

Najveći dio predviđenih sredstava trebalo bi utrošiti u izgradnju preostalih dionica "čistom" kanalu (oko 180 milijuna DM), dok bi se ostatak koristio za poboljšanje plovidbe na Dunavu.¹⁵

4.2. Sloboda plovidbe

Načelo slobode plovidbe na rijekama međunarodnoga karaktera istaknuto je kao jedno od načela odnosno ideja francuske revolucije. Prema tom načelu država čijim teritorijem ili na čijoj granici protječe neka rijeka koja prolazi kroz više zemalja ili utječe u more dužna je omogućiti plovību trgovačkim brodovima drugih zemalja.

Ta ideja dobila je svoju snagu u odlukama Bečkoga kongresa 1815. godine, koji je održan nakon poraza Napoleona. Tim su odlukama regulirani novonastali odnosi među evropskim državama. Slijedom toga pojedine države zaključile su više ugovora o slobodi plovidbe na pojedinim rijekama međunarodnog značaja.

Tako je plovība Rajnom prvi put regulirana Sporazumom u Mainzu 1831. On je kasnije zamijenjen tzv. Revidiranom konvencijom o plovidbi Rajnom, Mannheimer Akte, iz 1868. godine, koja je i danas, uz neke manje izmjene, na snazi.

I režim plovidbe na Dunavu mijenjan je više puta. Danas važeći pravni regulativ plovidbe Dunavom jest Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu od 18. kolovoza 1948. Konvencija je donijeta u Beogradu, a potpisale su je ove države: SSSR, Bugarska, Rumunjska, Mađarska, Čehoslovačka i Jugoslavija. Austrija je pristupila Konvenciji 1960. godine a jedino SR Njemačka još nije službeno pristupila Konvenciji, iako je Savezna vlada SR Njemačke 17. prosinca 1987. donijela odluku o poduzimanju diplomatskih koraka radi pristupa Konvenciji.¹⁶

Konvencija u članu 1. proglašava slobodu plovidbe tokom rijeke Dunav od Ulma do Crnog mora trgovačkim brodovima i robi svih država na bazi ravnopravnosti u pogledu lučkih i plovidbenih taksa, kao i u pogledu uvjeta trgovačke plovidbe, izuzev plovidbe između luka koje pripadaju istoj državi (kabotaža).

Za provođenje odredaba Konvencije osnovan je poseban organ, Dunavska komisija sa sjedištem u Budimpešti, koju čine po jedan predstavnik svake podunavske zemlje.

S obzirom na to da će spajanje vodenih

tokova Rajne i Dunava biti dovršeno 1992. godine, već se u dugom razdoblju postavlja pitanje reguliranja plovidbe na budućoj jedinstvenoj "vodenoj magistrali" R-M-D. Očito je da to pitanje nije samo akademsko i "čisto" pravni problem, već je ono u suštini i ekonomsko i privredno, zbog, kako smo to istaknuli u prvom dijelu ovog rada, različite organizacije, veličine flotnih kapaciteta, uvjeta privređivanja, kao i čitavog niza drugih razloga.

U odnosu na pitanje slobode plovidbe na budućoj vodenoj magistrali Rajna-Majna-Dunav, koja će od 1992. godine spajati Sjeverno i Crno more postoje dva osnovna i u suštini različita stajališta.

Prvo stajalište koje uglavnom zastupaju istočnoevropske zemlje polazi od jedinstvenoga plovnog toka cjelokupnog sustava R-M-D i time u suštini i od njegova jedinstvenoga pravnog reguliranja, bilo da se to regulira jedinstvenom konvencijom za oba plovidbena područja: rajnsko i dunavsko, ili na jednakim načelima odnosno slobodi plovidbe za sve trgovačke brodove bez obzira na njihovu nacionalnu pripadnost.

To se stajalište temelji na već spomenutim principima o slobodi plovidbe, počev od Bečkoga kongresa, prema kojima se taj vodeni tok smatra jedinstvenom cjelinom.

Drugo stajalište zastupa SR Njemačka, dakako uz podršku ostalih zemalja rajnskog plovidbenog područja, i ono je potpuno suprotno. Naime, SR Njemačka smatra da je dio vodene magistrale R-M-D, što se posebno odnosi na plovidbu Majnom i "čistim" dijelom kanala od Majne do Dunava, isključivo njemački nacionalni vodeni put. Osim toga, kanal je izgrađen a i dalje se gradi isključivo sredstvima SR Njemačke (Savezna vlada 2/3 sredstava i Bavorska vlada 1/3 sredstava), bez bilo čije pomoći izvana.

Slijedom toga, sloboda plovidbe na vodenim tokovima koji se nalaze u SR Njemačkoj bit će regulirana posebnim bilateralnim ugovorima između SR Njemačke i svake pojedine podunavske zemlje.

Tako su već neki međusobni ugovori o plovidbi sklopljeni: s Austrijom je ugovor sklopljen i parafiran 1980. godine a ratificiran 1985. godine; s Mađarskom, Čehoslovačkom i SSSR ugovore su potpisali nadležni ministri za promet 1988. i 1986. godine, a njihova ratifikacija je u toku; s Jugoslavijom su pregovori počeli 1987. godine, ali ugovor još nije potpisan. To se odnosi i na Bugarsku i Rumunjsku¹⁷.

Što se tiče sadržaja ugovora o riječnoj plovidbi, valja istaknuti da u vezi s međunarodnim transportom njemački propisi razli-

kuju sljedeće vrste tog transporta:

1. tranzit sadrži pravo prijevoza osoba i/ili robe brodom jedne ugovorne strane kroz područje zemlje druge ugovorne strane, bez ukrcavanja/iskrcavanja putnika i/ili robe. Pritom je bitno da transport koji je započeo u jednoj zemlji, potpisnici ugovora, samo prolazi preko plovnih putova druge zemlje, i to onih koji su pojedinačno navedeni u međusobnom sporazumu;
2. transport za treće zemlje (Drittlandverkehr) sadrži pravo prijevoza putnika i/ili robe brodom jedne ugovorne strane, iz neke treće zemlje, u područje druge ugovorne strane i obrnuto. To pravo ovlašćuje brod druge ugovorne strane da može u državi koja ima to pravo ukrcati i iskrcati robu za neku treću zemlju i obrnuto.
3. uzajamni ili međusobni transport (Wechselverkehr) sadrži pravo prijevoza osoba i/ili robe brodom jedne ugovorne strane iz njenog područja u područje druge zemlje isključivo takvim plovnim putovima koji spajaju obje zemlje. Za međusobni transport sporazum predviđa podjelu tereta u omjeru 50 : 50, pri čemu vozarine moraju biti ugovorene u jednakim iznosima, te se ne mogu ugovarati dampinške cijene prijevoza;
4. kabotaža kao pravo prijevoza putnika i/ili robe brodom jedne ugovorne strane između dviju luka u drugoj stranoj zemlji zabranjena je i predstavlja isključivo pravo te druge zemlje.

Iz prikaza sadržaja bilateralnih ugovora između SR Njemačke i pojedinih podunavskih zemalja proistječe da je pravo slobode plovidbe na unutarnjim vodenim tokovima SR Njemačke u velikoj mjeri ograničeno u svim oblicima međunarodnog transporta.

U skladu s takvim stajalištem SR Njemačke, već i sada brodovi koji plove na novootvorenoj dionici plovnog puta između Regensburga (km 2379) uzvodno do Kelheima (km 2411) moraju imati posebnu dozvolu za plovidbu, iako taj transport za sada nije toliko značajan.

Prema tome, iako će se počev od 1992. godine raditi o jedinstvenom plovnom putu, velikoj vodenoj magistrali duljine 3500 km od Sjevernog do Crnog mora, u pravnom smislu riječi i dalje će postojati dva odvojena

plovidbena područja, rajnsko i dunavsko, na kojima će se plovidba brodova iz drugog područja odvijati na osnovi odredaba posebnih bilateralnih ugovora između SR Njemačke i pojedinih podunavskih zemalja.

ZAKLJUČAK

U radu smo željeli ukazati na značenje i ekonomski položaj riječnog transporta u Evropi s posebnim osvrtom na kanal Rajna-Majna-Dunav.

S tim u vezi dali smo prikaz dvaju osnovnih središta u kojima se odvija riječni transport u Evropi: rajnskom i dunavskom plovidbenom području.

U prvom dijelu rada predložili smo neke najznačajnije karakteristike rajnskoga plovidbenog područja kao što su: flotni kapaciteti, plovni putovi, struktura flotnih kapaciteta prema vrsti i pojedinim zemljama rajnskoga plovidbenog područja, transportni učinak i dr.

Posebno smo u okviru toga dali prikaz organizacije brodarka i s tim u vezi ukazali na značenje, ulogu i veliki broj pojedinačnih brodarka tzv. "Partikuliere", te njihov položaj u međusobnoj konkurentnoj borbi u odnosu na velika brodarstva. Također smo ukazali na uvjete privređivanja, i na međunarodnom i na domaćem tržištu transportnih usluga, za koje smo ustvrdili da se temelje na zakonu ponude i potražnje brodskeg prostora, posebno kad se radi o međunarodnom tržištu transportnih usluga, dok je u domaćem transportu ta konkurencija znatno smanjena i ublažena mjerama nadležnih državnih i drugih organa.

U drugom dijelu rada ukazali smo na osnovne karakteristike, organizaciju i uvjete privređivanja na dunavskom plovidbenom području, pri čemu smo ustvrdili da postoje velike i značajne razlike između tih dvaju plovidbenih područja, koje prvenstveno proistječu iz različitosti njihovih društveno-političkih i privrednih sustava.

Na kraju rada dali smo prikaz nekih značajnih pitanja što se odnose na kanal Rajna-Majna-Dunav, kao što su pojam kanala i sadašnje stanje radova. Posebno smo ukazali na pitanje slobode plovidbe budućom vodenom magistralom, kao i na rješenja koja nudi SR Njemačka za sklapanje međusobnih bilateralnih ugovora u kojima se detaljnije reguliraju pojedine vrste međunarodnog transporta kao što su: tranzit, transport za treće zemlje, uzajamni transport i kabotaža, s pojedinim podunavskim zemljama.

Iz tih rješenja proistječe da će sloboda plovidbe na budućoj vodenoj magistrali koja

će biti puštena u promet 1992. godine biti u velikoj mjeri ograničena i podvrgnuta brojnim posebnim odobrenjima.

SUMMARY

RIVER TRANSPORT IN EUROPE AND THE RHINE-MAIN-DANUBE CANAL

This paper deals with the meaning and economic aspect of river transport in Europe with particular reference to the Rhine-Main-Danube Canal.

The representation covers two principal hubs of river transport activities in Europe: the Rhine and Danube navigation region. The first section brings some most pronounced characteristics of the Rhine navigation region including: fleet capacities waterways (navigation routes), structure of fleet capacities by type and individual countries of the Rhine navigation region, transport output (volumes) etc.

The second section deals with the basic characteristics of organization/management and conditions of earning the income in the Danube navigation region; some great and significant differences have been observed between the two regions originating primarily from the different socio-political and economic systems.

The solutions recommended reveal the fact that the freedom of navigation on the future major waterway which will be ready for inland navigation in 1992. will be limited to a degree and subject to a variety of special permissions.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Precizan i zakonski izraz je unutarnja plovidba tj. plovidba odnosno prijevoz koji se obavlja na unutarnjim plovim putovima: rijekama, kanalima i jezerima. No taj izraz u nestručnjaka izaziva zabunu. Još se koristi i izraz prijevoz unutarnjim vodama. Budući da se u našoj zemlji taj transport obavlja najčešće a u međunarodnom transportu isključivo na rijekama, koristimo izraz riječni transport kao najprecizniji, najkonkretniji s obzirom na prijevozni put.
2. ROBERT FURTWANGLER: Marktordnungen in der Rheinschiffahrt. str. 11.
3. Internationale Transport Zeitschrift, 1988, 23.
4. Deutscher Kanal und Schifffahrtsverein Rhein-Main--Donau. Mitteilungsblätter, 1987, 55.
5. Ibidem, str. 12.
6. Internationale Transport Zeitschrift, 1988, 35.
7. Internationale Transport Zeitschrift, 1989., 1.
8. Plovnost svake rijeke računa se od njenog ušća. Tako se O km Dunava nalazi na srednjem rukavcu u mjestu Sulina na ušću Dunava u Crno more. Od

mjesta Suline počinje računanje plovnosti Dunava: Kladovo 934 km, Beograd 1172 km, Vukovar 1333 km, Budimpešta 1647 km, Beč 1929 km itd. (izračunano prema daljinaru unutrašnjih plovni putova, Beograd, 1955). Dunav je plovao i za morske brodove do rumunjskih riječnih pristaništa Galac (151 km) i Braila (170 km).

9. **JURAJ MAĐARIĆ:** Kanal Čemavoda-Konstanca. Pomorski zbornik, knjiga 22.
10. Deutscher Kanal und Schifffahrtsverein. Mitteilungsblätter, 1986, 51.
11. Deutscher Kanal und Schifffahrtsverein. Mitteilungsblätter, 1988, 58.
12. Članak Kanal R-M-D objavljen je u časopisu Suvremeni promet br. 2/1980. Skraćena verzija tog članka objavljena je i u časopisu Geografski horizonti, broj 1-2/1981, Zagreb, 1981.
13. Za osposobljenje za plovību tih 32 km Dunava bilo je potrebno izgraditi, radi podizanja razine Dunava, dvije brodske prijevodnice i to: Regensburg (km 2379) i Bad Abbach (km 2401).
14. Internationale Transport Zeitschrift, 1988, 46.
15. Deutscher Kanal und Schifffahrtsverein R-M-D, Mitteilungsblätter, 1988, 59.
16. Deutscher Kanal und Schifffahrtsverein R-M-D, Mitteilungsblätter, 1988, 57.
17. Deutsche Kanal und Schifffahrtsverein R-M-D, Mitteilungsblätter, 1988, 57.

LITERATURA

- [1] **R. FURTWANGLER:** Marktordnungen in der Rheinschifffahrt. Ettenheim-Baden, 1966.
- [2] Daljinar unutrašnjih plovni puteva, Beograd, 1955.
- [3] Deutscher Kanal und Schifffahrtsverein R-M-D. Mitteilungsblätter, 1987, 55; 1988, 57 i 1988, 59.
- [4] Internationale Transport Zeitschrift, Bazel, 1988, 23, 1988, 35, 1989, 1.
- [5] Revidierte Rheinschiffahrtsakte, 17. Oktober 1868, Manheimer Akte, Ninnenschiffahrts Verlag, Duisburg-Ruhrort, 1972.
- [6] Tekst Konvencije o režimu plovibe na Dunavu. Prema knjizi J. Paunović: Sloboda plovibe i uprava pribrežnih država na Dunavu, Beograd, 1957.