

## СТАЊЕ РЕЧНЕ ФЛОТЕ

### Основно о Управи

Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу, као правни следбеник СЈУ Југословенски регистар бродова унутрашње пловидбе – Југорегистар (основан 1949.), је формирана Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама (Службени гласник РС број 73/10) за обављање стручних и техничких послова у области утврђивања способности бродова за пловидбу (техничког надзора над бродовима унутрашње пловидбе). Формирање Управе у оквиру надлежног министарства је извршено у складу са одговарајућом регулативом ЕУ и било је неопходно ради укључивања Србије у савремене токове и усвајање стандарда у овој области који се већ примењују у државама ЕУ.

Технички надзор обухвата:

1. утврђивање конструкционе и техничке способности бродова за пловидбу, сигурност и надзор над изградом њихових уређаја, машина, опреме и материјала који служе за одржавање безбедности пловидбе тих бродова, заштиту живота, безбедност и здравље на раду чланова посаде и других лица на бродовима и спречавање загађивања унутрашњих вода са бродова;
2. утврђивање конструкционе и техничке сигурности уређаја за укрцавање терета на брод и искрцавање са брода;
3. утврђивање конструкционе и техничке сигурности опреме и уређаје које брод користи за коришћење услуга РИС-а;
4. баждарење бродова;
5. издавање бродовима исправа за чије је издавање законом овлашћена Управа

### Стање флоте

У претходном периоду је постојао тренд повећане понуде половних пловних објеката за превоз течних терета из ЕУ, и значајан број танкера је увезен од стране домаћих бродара и регистрован под заставом Републике Србије. Исти тренд је постојао и када су у питању танкери за превоз течног нафтног гаса, али имајући у виду тренутну економску ситуацију у унутрашњој пловидби, не очекује се даље повећање броја регистрованих пловних објеката у наредном периоду. Такође нема озбиљних индиција о градњи бродова унутрашње пловидбе у Србији за потребе домаћих бродарских компанија, искључиво због недостатка капитала. Једино се у области малих путничких пловила могу очекивати новоградње, јер долази до пораста активности у области туризма.

Преглед свих регистрованих пловних објеката – фебруар 2013.

	Дозвола истекла до 03.02.2008.		Дозвола истекла 04.02.2008. до 04.02.2013.		Са важећом дозволом		УКУПНО:	
	Број објеката	Просечна старост	Број објеката	Просечна старост	Број објеката	Просечна старост	Број објеката	Просечна старост
Несамоходни објекти	201	52	205	42	178	37	584	44
Самоходни објекти	95	49	127	41	133	39	355	43
УКУПНО:	296		332		311		939	

У књигу Регистра бродова која се води у Управи уписано је 939 објеката од којих је стално или повремено активно 643. Тренутно важећу дозволу има 311 бродова од којих је 133 самоходних.

Просечна старост износи приближно 40 година што је веома забрињавајуће уколико се у будућности предвиђа повећање значаја јефтиног транспорта роба. Последица ове чињенице

је да се бродари суочавају са високим трошковима експлоатације (гориво, мазиво, поправке...) и немогућношћу да испуне све релевантне стандарде који су неопходни за вршење њихове делатности, што би се једино градњом нових објеката могло превазићи. И поред тога, техничко стање овако застареле флоте се може окарактерисати још увек као задовољавајуће, што је последица чињенице да је већина флоте грађена под надзором и у складу са класификационим правилима бившег Југорегистра, а прегледи које врши Управа су по обиму и квалитету такви да се безбедност објеката и људи и даље одржава на захтеваном нивоу.

Треба међутим имати у виду да даље подизање стандарда у области техничких карактеристика, сигурности опреме, безбедности пловидбе и све строжији захтеви по питању заштите од загађења са бродова, ће нас довести до ситуације да наши бродови више неће моћи да плове изван граница Србије, а након усвајања комплетне Европске регулативе практично би 90% флоте постало неупотребљиво. Оваква констатација се базира на информацијама из свакодневне праксе и ширег увида у техничке аспекте унутрашње пловидбе, као и на чињеници да се морају испунити преузете обавезе усклађивања Техничких правила на основу којих делује Управа, са захтевима Директиве 87 ЕЦ.

Примери проблематике која произилази из нових прописа:

- танкери са двоструком оплатом постају обавезни после 2018;
- Еуро стандарди за издувне гасове бродских мотора тренутно на снази;
- минимална средња брзина састава (повећана на 13 km/h);
- нови захтеви за навигациону опрему (радари, радиостанице, РИС...);
- скеле за превоз људи морају бити самоходне, итд;

Да би се предупредила таква ситуација потребно је већ сада сагледати потребе бродарстава односно водног саобраћаја и направити анализу какви објекти су у будућности потребни, те који бродови из постојеће флоте би се могли реконструисати и модернизовати, а који би требали ићи у расход и бити замењени новоизграђеним.

Модернизација флоте српских бродарстава треба да се огледа пре свега у реконструкцији и градњи нове танкерске флоте која би била у функцији извоза нафтних деривата европског квалитета, затим флоте за транспорт разних врста житарица за које се планира годишњи раст извоза, као и разних врста руда. Посебан акценат треба дати оживљавању контејнерског саобраћаја на Дунаву, како градњом одговарајућих бродова тако и терминала.

Такође је потребно наћи модел финансирања овакве обнове флоте а претпоставка је да се без јачег учешћа државе тешко могу направити помаци. Једна од идеја је отварање фонда за изградњу бродова са неким оптималним почетним капиталом, где би бродари учествовали у доношењу плана потреба (које врсте нових објеката и по којој динамици би и им били потребни с обзиром на захтеве тржишта) а новоизграђене бродове би могли добити на лизинг, тако да би њиховом отплатом поново пунили фонд чиме би се на крају постигла његова самоодрживост. У тај круг би морала бити укључена домаћа бродоградилшта која су већином у тешком стању (стечаји, неуспеле приватизације) а која би, када се активирају, могла покренути и неке друге делове металског комплекса што би позитивно утицало на укупну привредну активност и повећање запослености.