

# HRVATSKI SABOR

2208

Na temelju članka 3. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda («Narodne novine», br. 109/07. i 132/07.), Hrvatski sabor na sjednici 16. svibnja 2008. donio je

## STRATEGIJU

### RAZVITKA RIJEČNOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ (2008. – 2018.)

#### 1. UVOD

Razdoblje u kojem se kreira Strategija razvitka riječnog prometa u Hrvatskoj obilježava proces političke i gospodarske integracije zemalja jugoistočne Europe u Europsku uniju. Taj proces stvara pretpostavke za povećanje ekonomske razmjene roba na jedinstvenom europskom tržištu. To znači i potencijalno povećanje transportne potražnje i premještanje robnih tokova ka jugoistoku Europe. Europska prometna politika temelji se na nekoliko osnovnih načela kojih se trebaju pridržavati sve zemlje članice i koja trebaju predstavljati vanjske determinante strateškog planiranja razvitka pojedinih prometnih grana, pa tako i riječnog prometa. Ta načela jesu:

- uspostavljanje ravnoteže u razvitku različitih načina prometa,
- ravnomjerno iskorištenje svih prometnih resursa,
- sloboda tržišta,
- ujednačavanje propisa i standarda,
- koordinirani i održivi razvitak.

Europska komisija je u tzv. »Bijeloj knjizi« odredila načela prometne politike u sljedećih 10 godina u zemljama EU. Razvoj riječnog prometa potrebno je uskladiti s radom Dunavske komisije čija je zadaća izrada jedinstvenog sustava regulacija na Dunavu i harmonizacija regulacije unutarnje plovidbe među članicama EU i najnovijim dokumentom Međunarodne komisije za zaštitu rijeke Dunav – ICPDR koji je vezan uz održivi razvitak riječne plovidbe. Za budućnost riječnog prometa na europskom kontinentu važno je dostignuće usvojeni Europski akcijski plan za riječni promet – »NAIADES« koji definira okvir djelovanja Europske unije i zemalja članica kroz različite provedbene instrumente u pet segmenata i to: tržište, flota, zapošljavanje i edukacija, promidžba te infrastruktura.

#### 2. POLAZIŠTE ZA STRATEGIJU, IDENTIFIKACIJA PROBLEMA

Hrvatska u definiranju strategije riječnog prometa, slijedeći europsku prometnu politiku, treba uvažiti i vlastite specifičnosti i posebnosti kako bi proces prilagodbe bio što uspješniji i na korist hrvatskih gospodarskih subjekata. Europski akcijski plan integriran je u ovoj Strategiji u šest područja:

1. Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša,
2. Tržište,
3. Infrastruktura,
4. Brodarstvo, zapošljavanje i edukacija,
5. Promidžba,
6. Administrativna sposobnost.

Dokument koji definira strateški razvitak prometa u Hrvatskoj je Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine. Iako je nastala prije početka integracijskih procesa, ova strategija u dijelu riječnog prometa upućuje na glavni problem funkcionalnosti prometnog sustava na unutarnjim vodnim putovima, a to je dezintegriranost mreže. U tom smislu postavlja se dugoročni cilj integriranja mreže u sklopu kombiniranoga prometnog koridora Podunavlje – Jadran.

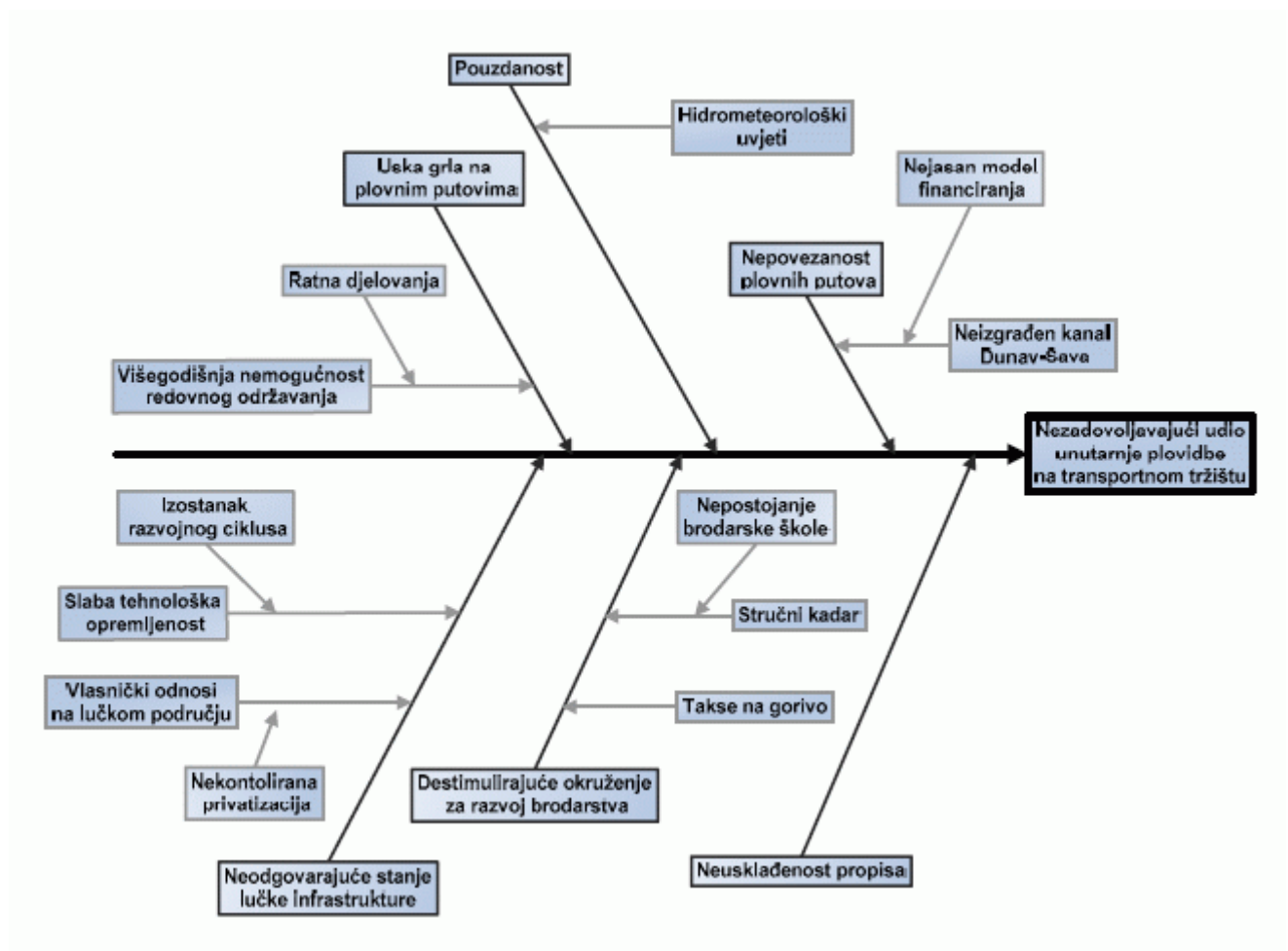
Pored ove Strategije uvažiti treba i sljedeće dokumente:

- Nacionalni program Republike Hrvatske za pridruživanje EU, 2008.,
- Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije za 2008 godinu – Dodatak A NPPEU 2008.,
- Strategija upravljanja vodama (u izradi),
- Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske, 1997.,
- Okvir za usklađenost strategija 2007. – 2013.,
- Strategija gospodarenja otpadom Republike Hrvatske, 2005.

Polazište za definiranje strategije jest činjenica da je mreža vodnih putova Republike Hrvatske integralni dio europske mreže vodnih putova – paneuropskog dunavskog koridora VII.

Problemsko stablo – uzročno-posljedična analiza ograničavajućih čimbenika razvitka riječnog prometa prikazana je sljedećim dijagramom:

Slika 1: UZROČNO-POSLLJEDIČNA POVEZANOST UTVRĐENIH PROBLEMA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI



### 3. SIGURNOST PLOVIDBE I ZAŠTITA OKOLIŠA

Uspostavljanje, održavanje i unapređenje uvjeta sigurne i pouzdane plovidbe unutarnjim vodnim putovima kontinuirana je zadaća države. Ovaj aspekt treba posebno analizirati s obzirom na vrstu tereta i očekivani porast potražnje transporta opasnog tereta. Iako u proteklih 5 godina broj nesreća na vodnim putovima Republike Hrvatske nije velik, očekivani rast prometa i posljedično povećani rizik

od mogućih nezgoda te veličina učinaka potencijalnih incidentnih događaja na vodi zahtijevaju da se postojeći stupanj sigurnosti dovede na višu razinu. Da bi se to ostvarilo u Hrvatskoj je potrebno pored implementacije riječnih informacijskih servisa i dostupnosti pravodobne i točne informacije o kretanju i boravku plovila uspostaviti jasne procedure djelovanja u slučaju nastanka incidentnih situacija te unaprijediti postojeće sustave obilježavanja i snimanja stanja plovnosti vodnih putova.

Sigurnost plovidbe na razini europske mreže vodnih putova dobiva novu dimenziju uvođenjem sustava Riječnih informacijskih servisa (»River Information Services« – RIS) posebice usluge praćenja i usmjeravanja plovidbe (»Vessel Tracking & Tracing System« – VTS). Razvitak riječnih informacijskih servisa Hrvatska je postavila na sam vrh prioriteta u riječnom prometu. Jezgra sustava već je u probnoj primjeni na hrvatskom dijelu Dunava i Drave čime je dovršena prva faza projekta CRORIS. U tehničkom smislu ostvarena je visoka razina zahtjeva prema Direktivi Vijeća 2005/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o usklađenim riječnim informacijskim uslugama (RIS) unutarnjih plovnih putova u Zajednici. Potrebno je međutim, jasnije i potpunije definirati pravni okvir za implementaciju RIS-a, ovlasti nadležnog tijela, kao i ojačati administrativne kapacitete korisnika sustava.

Sljedeći je korak uspostavljanje nacionalne središnjice za RIS koja će biti nacionalni koordinator i centar za međunarodnu razmjenu informacija koje sustav generira na način koji je propisan navedenom direktivom. Također je potrebno definirati organizacijsku i hijerarhijsku strukturu RIS-a u Hrvatskoj.

Hrvatska planira u suradnji sa susjednim državama razmotriti mogućnost proširivanja implementacije RIS-a na ostale vodne putove. Glavni motiv za to je činjenica da upravo RIS može pridonijeti smanjenju rizika od nezgoda koji postoji zbog smanjenih plovnih gabarita i postojećih ograničenja za plovidbu.

U skladu sa Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN) preventivne mjere zaštite od potencijalnog rizika onečišćenja s brodova uključuju obvezu odvojenog skladištenja, obrade i odlaganja opasnog i neopasnog otpada u lukama, te prihvata otpada nastalog eksploatacijom plovila. Svaki brod dužan je voditi Knjigu o uljima u koju se unose bilješke o deponiranju otpada u prijemne postaje odobrene od strane nadležnog tijela. Bilo kakvo ispuštanje s brodova u vodu korištenih ulja ili maziva, kaljužnih ili fekalnih voda strogo se zabranjuje. Implementacija navedenih mjera u svrhu zaštite od onečišćenja zahtijeva izgradnju specijaliziranih postrojenja za prihvata i obradu otpadnih voda u prvom redu u međunarodnim lukama, a prema potrebi i u drugim lukama kako bi se osigurao prihvata sa svih plovila na svim vodnim putovima. Za njihovu provedbu važno je povećati efikasnost inspekcije, poglavito inspektora sigurnosti plovidbe kroz jačanje administrativnih sposobnosti sektora.

Prilikom valorizacije riječnog prometa Hrvatska nastoji slijediti jediti iju integralnog pristupa utjecaja transporta na okoliš. Prema »European Water Framework Directive« vodni putovi postaju dio integriranog plana upravljanja vodama radi očuvanja njihove biološke raznolikosti i ekološke vrijednosti. Okvirni sporazum o slivu rijeke Save koji je Hrvatska inicirala, a koji je operacionaliziran osnivanjem Međunarodne komisije za upravljanje slivom rijeke Save, upravo na tim principima uređuje pitanja upravljanja vodnim resursima, korištenja vodnog puta za plovidbu i zaštitu voda.

Ciljevi u području sigurnosti:

- Puni nadzor u području sigurnosti plovidbe,
- Osigurati pouzdanu, točnu i kompletnu informaciju o vodnom putu, opasnostima ili ograničenjima za plovidbu,
- Minimizirati moguće štetne posljedice u slučaju incidenta.

Mjere za implementaciju u području sigurnosti:

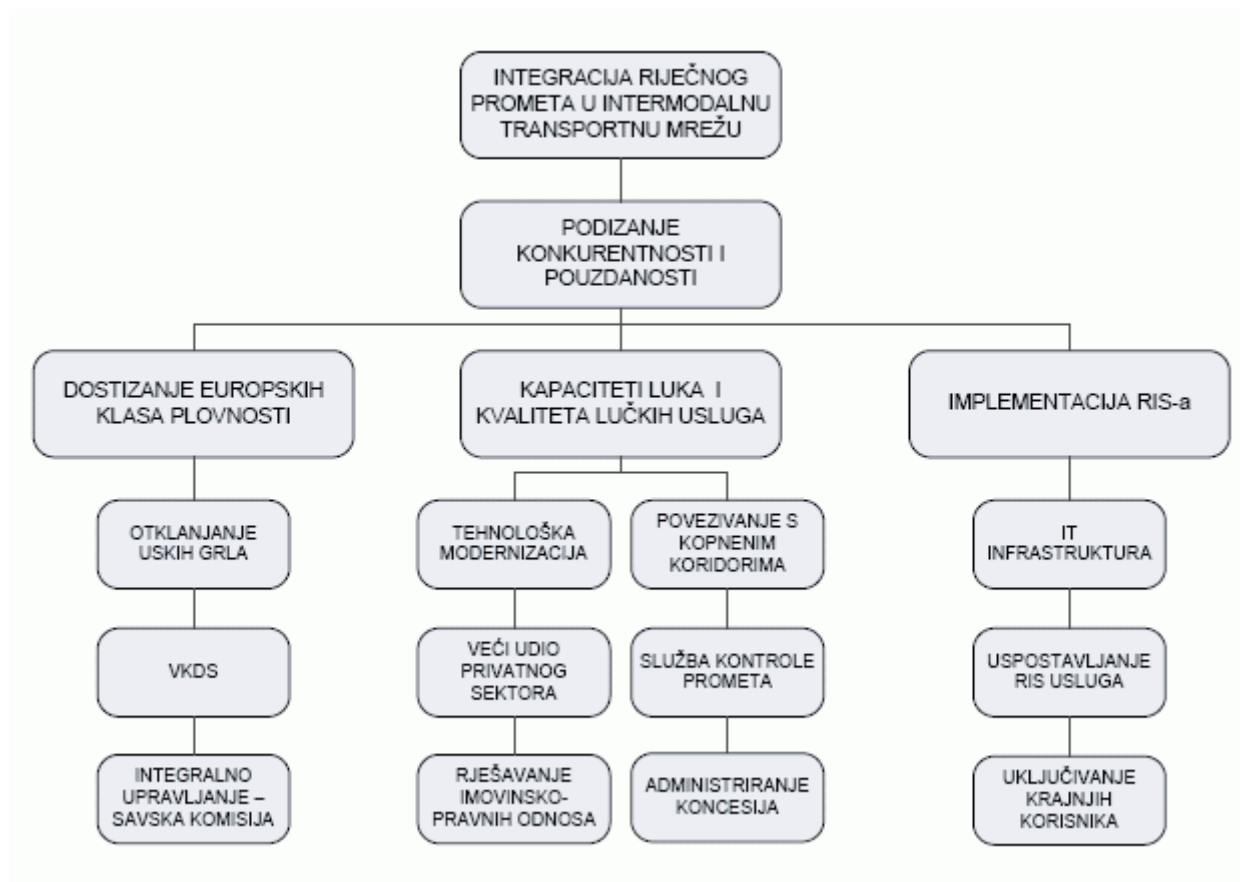
- Puna implementacija Riječnih informacijskih usluga – RIS,
- Uspostaviti nacionalnu središnjicu za RIS,
- Modernizirati sustav signalizacije, orijentacija na pouzdanost i jednostavnost održavanja,
- Izraditi opći plan te posebne područne planove traganja i spašavanja te interventne planove u slučaju onečišćenja voda kako bi se omogućila jedinstvena koordinacija i mobilizacija raspoloživih nacionalnih resursa,
- Opremiti u prvom redu međunarodne, a po potrebi i druge luke postrojenjima za prikupljanje i obradu fekalnih i kaljužnih voda i uspostaviti sustav kontrole rizika od onečišćenja u lukama.
- Ojačati administrativne kapacitete tijela nadležnih za sigurnost plovidbe

#### 4. TRŽIŠTE

Pouzdanost vodnih putova valorizira se stupnjem zadovoljavanja minimalnih zahtjeva plovnosti kojima moraju udovoljiti da bi plovidba bila tržišno isplativa. Porast udjela riječnog prometa na tržištu prometnih usluga može se ostvariti ako se ovaj sektor integrira u intermodalnu transportnu mrežu za što je preduvjet podizanje razine pouzdanosti vodnih putova te izgradnja najvećega infrastrukturnog projekta u riječnom prometu – višenamjenskog kanala Dunav-Sava.

Pokretanjem razvojnih ciklusa u hrvatskim riječnim lukama, procesa tehnološke obnove lučkih građevina i objekata te povezivanje luka s glavnim cestovno-željezničkim koridorima stvaraju se preduvjeti za razvoj tržišta u riječnom prometu. Veliku ulogu u tome ima i sustav riječnih informacijskih servisa koji čini jezgru informatičkog povezivanja i elektroničke razmjene podataka.

Slika 2: SHEMA CILJEVA I AKTIVNOSTI ZA INTERMODALNOST RIJEČNOG PROMETA



Ciljevi u području tržišta:

- Integrirati riječni promet u intermodalnu transportnu mrežu

Mjere u području tržišta:

- Uređenje vodnih putova po mjerilima međunarodne klasifikacije,
- Pokretanje razvojnog ciklusa u riječnim lukama,
- Implementacija Riječnih informacijskih servisa.

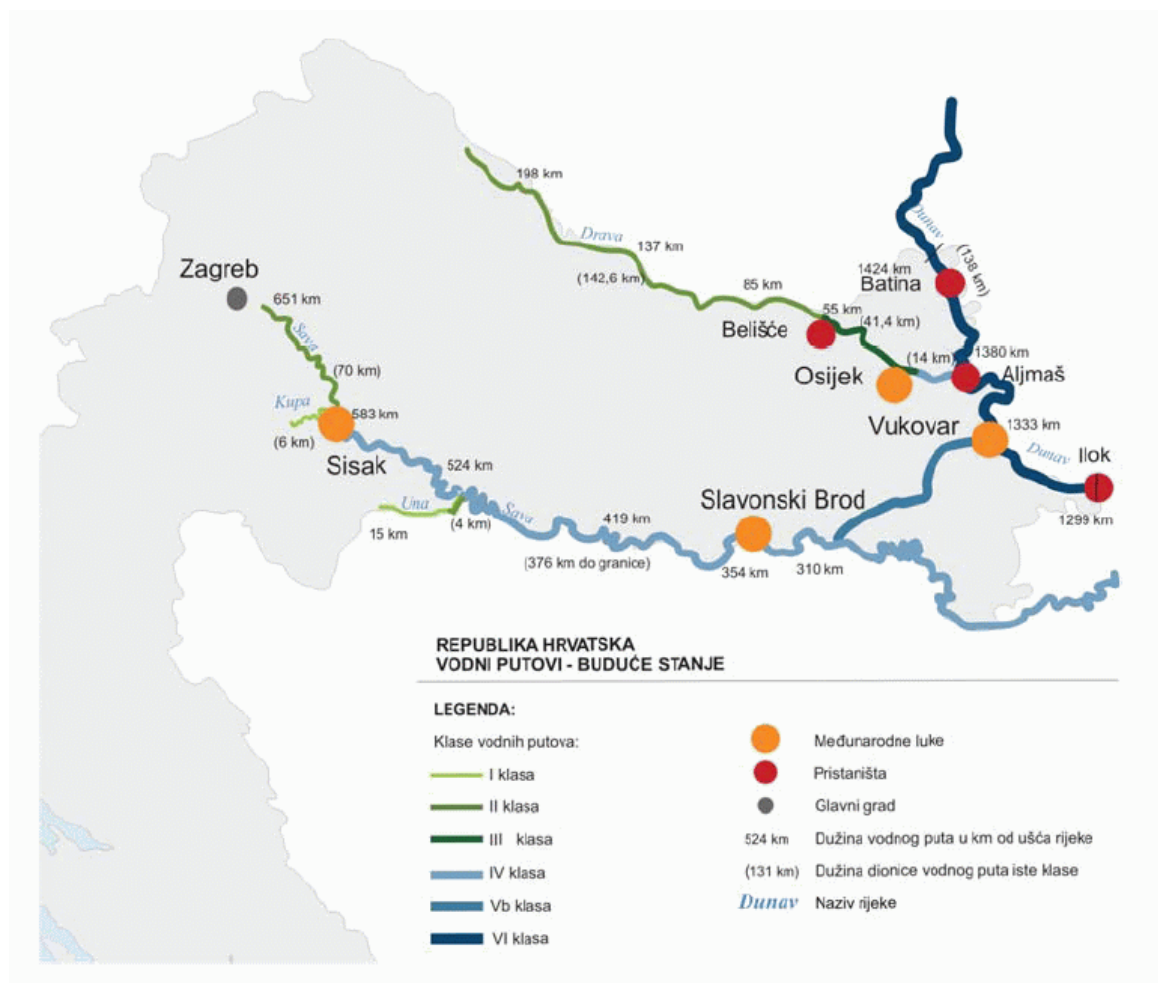
## 5. INFRASTRUKTURA

Infrastrukturu u riječnom prometu čine vodni putovi s pripadajućim građevinama, objektima i uređajima sigurnosti plovidbe te luke i pristaništa. Njihovo uređenje i razvojna koncepcija utvrđuju se višegodišnjim planovima razvitka.

### 5.1. Vodni putovi

Ukupna duljina postojećih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 804,1 km od čega je 539,2 km međunarodnih, a 264,9 km državnih i međudržavnih vodnih putova. Od međunarodnih vodnih putova 286,9 km udovoljava uvjetima za međunarodne vodne putove, odnosno uvjetima IV. klase. Najveća dionica je rijeka Sava koja u Hrvatskoj većim dijelom ne udovoljava uvjetima međunarodne klase plovnosti. Unutarnji vodni putovi obuhvaćaju i jezera Visovac i Kozjak koja se nalaze u okviru nacionalnih parkova Krka i Plitvička jezera na kojima se odvija turistička plovidba. Ukupna gustoća mreže iznosi 14 km/1000 km<sup>2</sup> što u usporedbi s drugim europskim državama nije zanemarivo. Razvojna koncepcija u dijelu infrastrukture vodnih putova ima za cilj povećanje pouzdanosti i efikasnosti unutarnje plovidbe. Uređenje plovnog puta mora biti u funkciji korisnika, a to znači osigurati nesmetanu i sigurnu plovidbu broda pod maksimalnim gazom u skladu s kategorizacijom vodnog puta. Za međunarodnu klasu to u praksi znači minimalno 2,5 m dubine 300 dana u godini. Očekivano stanje karakterizira podizanje klase plovnosti vodnog puta rijeke Save do Siska na IV klasu te početak izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava.

Slika 4: HRVATSKI VODNI PUTOVI – OČEKIVANO (BUDUĆE) STANJE



Uspostavljanje međunarodnih standarda uređenja vodnih putova posebno je važno zbog integracije riječnog prometa u intermodalne logističke lance i podizanje razine pouzdanosti i dostupnosti plovidbe. Specifičnost hrvatskih vodnih putova jest činjenica da se većinom radi o graničnim rijekama. Zbog toga je projekte uređenja potrebno koordinirati sa susjednim zemljama. Hrvatska takve zajedničke projekte smatra prioritetom jer se time ostvaruje bolja regionalna prometna povezanost i stvaraju preduvjeti za zajednički gospodarski prosperitet.

## 5.2. Luke

Hrvatski lučki sustav na unutarnjim vodama obuhvaća četiri međunarodne luke (Sisak, Slavonski Brod, Osijek i Vukovar) te nekoliko sadašnjih i budućih pristaništa. Sadašnje stanje obilježavaju neuravnotežena tržišna potražnja za transportom roba na Savi i Dunavu uglavnom kao posljedica drugačijih navigacijskih uvjeta te tehnička i tehnološka zastarjelost i manjak kapaciteta.

Hrvatske riječne luke trebaju se kvalitativno i tehnološki osuvremeniti kako bi mogle udovoljiti postojećoj i očekivanoj transportnoj potražnji. Pored modernizacije osnovne lučke infrastrukture treba unaprijediti sustave sigurnosti i nadzora na lučkom području. Luke se moraju prometno povezati s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima kako bi se ostvarila bolja integracija s gospodarskim zaleđem i stvorili preduvjeti za razvitak intermodalnog prometa.

Vodni putovi i riječne luke predstavljaju važan prometni resurs prostora istočne Hrvatske, Slavonije i Posavine koji se može iskoristiti za brži gospodarski razvitak tih područja. Puni učinak ostvario bi se lociranjem gospodarsko-poduzetničkih zona što bliže lukama ili u sklopu lučkih područja.

Ciljevi u području infrastrukture:

- Povećanje pouzdanosti i efikasnosti unutarnje plovidbe,
- Integracija mreže vodnih putova Republike Hrvatske,
- Tehničko-tehnološka modernizacija luka,
- Integracija luka u logističko-distribucijske lance.

Mjere za implementaciju u području infrastrukture:

- Urediti vodne putove prema zahtjevima međunarodne klasifikacije,
- Otkloniti uska grla na prilazima lukama,
- Realizirati projekt izgradnje kanala Dunav-Sava,
- Riješiti vlasničke odnose na lučkom području kombinacijom otkupa zemljišta, zamjene zemljišta, dugoročnim ugovorima o zakupu zemljišta,
- Uskladiti potrebe investicijskih ulaganja u lučku infrastrukturu i financijske mogućnosti države te sukladno tome investirati u projekte koji imaju prioritet i koji pokazuju bolje ekonomske rezultate iz »cost-benefit« analize,
- Povezati luke s gospodarsko-poduzetničkim zonama,
- Povezati luke s glavnim cestovnim koridorima,
- Integrirati luke u sustav riječnih informacijskih servisa,
- Primjenjivati ekološke standarde prilikom uređenja infrastrukture,
- Definirati program potpore županijama za razvitak riječnog prometa.

## 6. BRODARSTVO, ZAPOŠLJAVANJE I EDUKACIJA

Trgovačku flotu u Hrvatskoj čini 57 brodova s ukupnim kapacitetom od nešto više od 44.000 tona uključenih u međunarodni transport tereta, prosječne starosti od 40 godina. Navedeni kapacitet nedovoljan je da opslužuje trenutačnu potražnju za prijevozom u i iz hrvatskih riječnih luka, tako da domaći brodari sudjeluju u tom prijevoznijevozu tek s 20%, dok obavljaju strani brodari.

Da bi brodari osigurali konkurentsku poziciju na jedinstvenom europskom tržištu veću pozornost treba posvetiti modernizaciji flote, uvođenjem inovacija u tehnologiju prijevoza te udovoljavanju novim tehničkim standardima. Ujednačavanjem uvjeta za dobivanje odobrenja za obavljanje komercijalnog prijevoza stimulira se malo poduzetništvo u brodarstvu odnosno osnivanje većeg broja manjih brodara. Kako bi se pomoglo postojećim brodarima, ali i proširio interes za brodarstvom, važno je uspostaviti instrumente potpore koji će olakšati brodarima integraciju u europsko transportno tržište.

Potpore brodarstvu treba ostvariti kroz zajedničke projekte inovacija u brodarstvu i brodogradnji,

istraživanja i razvitka te zaštite okoliša, u kojima bi zajednički sudjelovali privatni investitori i država preko fondova za tu namjenu. Rezultati takvih projekata moraju biti transparentni i usklađeni s očekivanjima Europskoga akcijskog plana za riječni promet.

Stimuliranje brodarstva znači i drugačije mjere porezne politike prema tom sektoru, naročito u dijelu formiranja cijene goriva. Plaćanje pune cijene goriva za brodare u kojima je uključen i poseban porez za izgradnju cestovne infrastrukture, stavlja hrvatske brodare u neravnopravan položaj s europskom konkurencijom i suprotan je načelima »korisnik infrastrukture plaća« i »onečišćivač plaća« široko prihvaćenima u EU zemljama.

Smanjen interes za zanimanja u brodarstvu predstavlja ozbiljan problem i ograničenje daljnjem razvitku sektora. Ovaj problem najviše osjećaju brodari, ali on je puno širi i obuhvaća i druge sudionike u riječnom prometu (luke, lučke uprave, lučke kapetanije, brodograditelji, Agencija za vodne putove, itd.). Adekvatan stručni profil kadra potreban je i u jačanju administrativnih kapaciteta institucija u unutarnjoj plovidbi.

S obzirom da ne postoje specijalizirane škole za stjecanje osnovnih znanja i vještina u unutarnjoj plovidbi, a teško je očekivati dovoljan broj učenika koji bi opravdao otvaranje takve specijalizirane škole, rješenje se mora pronaći na drugi način. Moguće rješenje je otvaranje posebnog modula za zvanja u unutarnjoj plovidbi u okviru neke od pomorskih škola na Jadranu. S obzirom na bliskost pomorskih i brodarskih programa nautičkog i brodstrojarskog odjela takva mogućnost predstavlja realnu osnovu. Dodatni argument za uključivanje programa za brodarce u sklopu programa pomorskih škola jest i dosadašnja praksa upisivanja ne malog broja učenika iz unutrašnjosti Hrvatske, iz područja koja su tradicionalno vezana uz riječni promet, u pomorske škole na Jadranu.

Stvaranje kvalitetnog kadra predstavlja dugotrajan proces u koji se moraju uključiti svi sudionici u riječnom prometu. Program edukacije podrazumijeva i stipendiranje školovanja učenika i osiguravanje stručne prakse na brodovima unutarnje plovidbe što se može realizirati kroz institucionalni program poticanja razvitka riječnog prometa.

Ciljevi u području brodarstva:

- Uspostavljanje stimulativnog i konkurentnog okruženja za razvitak brodarskih kompanija,
- Modernizacija flote i tehnologije prijevoza.

Mjere za implementaciju u području brodarstva:

- Program poticanja razvitka riječnog prometa,
- Izmjena i dopuna pravilnika o posebnim uvjetima za obavljanje komercijalnog prijevoza,
- Pravična raspodjela infrastrukturnih troškova kroz politiku poreza na gorivo,
- Stipendiranje učeničkih školarina za brodarska zanimanja

## 7. PROMIDŽBA

O mogućnostima riječnog prometa i resursima vodnih putova, u Hrvatskoj se premalo zna i nedovoljno govori. Stvaranje pozitivnog imidža unutarnje plovidbe kao pouzdanog, sigurnog i ekološki prihvatljivog načina prijevoza važno je radi olakšavanja investicija i jačeg uključivanja industrije u ovaj sektor. Važno je pritom prepoznati hrvatske lučke i brodarske tvrtke kao izvozno orijentirane gospodarske subjekte i važnost tranzitne uloge hrvatskih riječnih luka.

Promidžba je usko vezana uz razvojno-istraživačke aktivnosti s posebnim naglaskom na korištenje ekonomičnijih i sigurnijih tehnoloških rješenja prije svega u navigaciji i brodarstvu, ali isto tako i u uređenju vodnih putova i luka. U većini europskih zemalja postoji poseban fond za riječni promet čija namjena sukladno odredbama Europskoga akcijskog plana treba biti jačanje konkurentnosti riječnog prometa. Intenzivnije uključivanje Hrvatske u ovaj proces može se ostvariti kroz poseban program za istraživanje i razvoj tehnologija i sustava u riječnom prometu preko nadležnog Ministarstva.

Programom bi se stimulirali upravo oni projekti koji imaju potencijal i bili prihvaćeni ili već jesu prihvaćeni na međunarodnoj razini.

Cilj:

- Stvaranje pozitivnog imidža unutarnje plovidbe među poslovnim subjektima

Mjere:

- Program za istraživanje i razvoj tehnologija i sustava u riječnom prometu,
- Program poticanja riječnog prometa kroz državnu potporu male vrijednosti,
- Povezivanje razvojnih centara u pomorskom, željezničkom i riječnom sektoru.

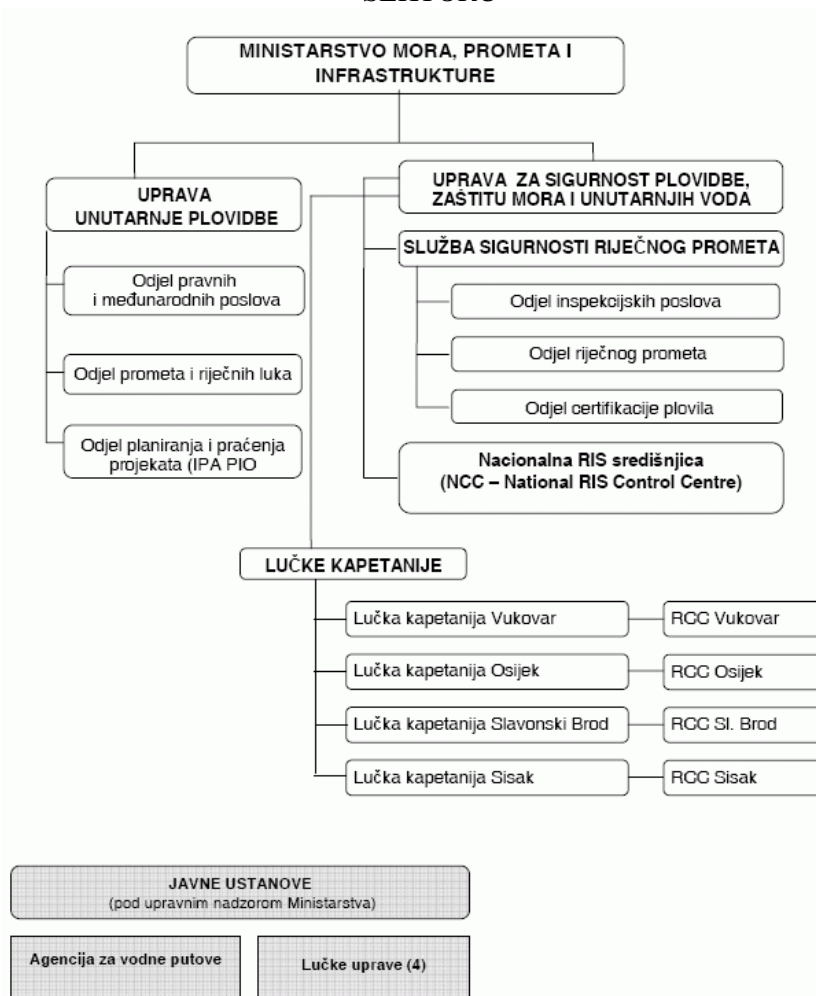
## 8. ADMINISTRATIVNA SPOSOBNOST

Važan čimbenik u provedbi ovog dokumenta i ujedno u provedbi Europskoga akcijskog plana za riječni promet jesu institucije i način njihove organizacije. U okviru nadležnog ministarstva (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) djeluju izdvojene teritorijalne jedinice – lučke kapetanije u Sisku, Slavonskom Brodu, Osijeku i Vukovaru. Njihova primarna zadaća je kontrola i nadzor propisa u dijelu sigurnosti plovidbe. Implementacija novih propisa kojima se uređuje nadzor plovidbe te tehnički zahtjevi i certifikacija plovila zahtijevaju uvođenje novih službi u okviru nadležne uprave za sigurnost plovidbe (sl. 5). Osim toga postojeću inspeksijsku službu treba ojačati i funkcionalno integrirati u okviru lučkih kapetanija kako bi se ostvarila puna koordinacija i hijerarhija na operativnoj razini.

Dodatni administrativni kapaciteti potrebni su naročito u području sigurnosti i nadzora prometa te inspekcije sigurnosti plovidbe pri lučkim kapetanijama. Isto tako, procedure i metodologije koje se primjenjuju kod pripremanja i provedbe projekata u EU kao i primjena ekoloških standarda u planiranju i provedbi projekata zahtijevaju zapošljavanje dodatnog kadra u okviru ministarstva nadležnog za unutarnju plovidbu.

U okviru Agencije za vodne putove, javne ustanove za upravljanje vodnim putovima, potrebno je osposobiti kadar za ovladavanje novim tehnologijama u području održavanja vodnih putova i objekata sigurnosti plovidbe radi ostvarivanja operativne učinkovitosti Agencije. To uključuje stjecanje specifičnih znanja i vještina, kao i nabavu adekvatnih tehničkih sredstava (brodova) i opreme za obilježavanje vodnih putova.

Slika 5: ADMINISTRATIVNI KAPACITETI RESORA RIJEČNOG PROMETA U JAVNOM SEKTORU





## 9. ZAKLJUČAK

Strategija riječnog prometa prilog je implementaciji Europskoga akcijskog plana za riječni promet – NAIADES. Usmjerena je na šest glavnih područja djelovanja: sigurnost plovidbe i zaštita okoliša, tržište, infrastruktura, brodarstvo i edukacija, promidžba te administrativna sposobnost.

Konvencionalni sustav sigurnosti plovidbe ustupa mjesto paneuropskom sustavu kontrole plovidbe i upravljanja prometom koji se temelji na uvođenju Riječnih informacijskih servisa. Operativno upravljanje novim sustavom predviđa se u okviru Nacionalne središnjice za RIS. Sustav stvara podlogu za definiranje jasnih planova i procedura djelovanja u slučaju traganja i spašavanja na unutarnjim vodnim putovima.

Riječni promet potrebno je integrirati u intermodalnu transportnu mrežu kako bi se ojačala njegova uloga na tržištu. Pored već spomenutog uvođenja RIS-a, za integraciju riječnog prometa u intermodalnu transportnu mrežu važno je podićinu pouzdanosti i efikasnosti unutarnje plovidbe kroz osiguravanje kvalitetne prometne infrastrukture. U dijelu vodnih putova glavni cilj je osiguravanje minimalno međunarodne klase IV, što znači plovnost za plovila minimalnog gaza 2.5 metra 300 dana godišnje. U dijelu lučke infrastrukture neophodno je pokretanje novoga razvojnog ciklusa. To se odnosi na opremljenost luka osnovnom lučkom infrastrukturom, kao i dovoljnim kapacitetima za prekrcaj specijaliziranih vrsta tereta u skladu sa zahtjevima tržišta. Sve međunarodne luke moraju udovoljiti zahtjevima zaštite okoliša prvenstveno kroz izgradnju posebnih prihvatnih postrojenja za otpadne tekućine i ulja.

Stimulativne mjere u brodarstvu uključuju usklađivanje standarda za pristup profesiji prijevoznika sa standardima EU, kao i ujednačavanje uvjeta za stjecanje brodarskih zvanja. Osnovni cilj je povećanje broja tzv. »malih« broдача, te mobilnost radne snage. Stimulativne mjere za brodare obuhvaćaju potpore za inovacije i uvođenje novih tehnologija prijevoza te prilagodbu tehničkim zahtjevima prema EU direktivama.

Svrha promidžbe riječnog prometa je upoznavanje gospodarskih i industrijskih subjekata s mogućnostima i tehnološkim prednostima unutarnje plovidbe te stvaranje pozitivne slike o riječnom prometu kao ekonomičnom, konkurentnom i ekološki prihvatljivom načinu transporta.

Provedba ove strategije zahtijeva jačanje administrativnih kapaciteta u državnim tijelima i ustanovama, naročito u dijelu organizacije službe sigurnosti plovidbe. Međutim, stvaranje stručnog kadra, posebno broдача, dugotrajan je i kontinuirani proces za kojeg je potrebno stvoriti održivi sustav školovanja i specijalističke naobrazbe. U tom procesu treba krenuti od srodnih programa kakvi su oni za pomorska zanimanja, stvaranjem posebnih modula za riječnu navigaciju u okviru pomorskih škola i učilišta.

Klasa: 342-01/08-01/01  
Zagreb, 16. svibnja 2008.

HRVATSKI SABOR  
Predsjednik  
Hrvatskoga sabora  
**Luka Bebić**, v. r.