

PRUGA BAR-BEOGRAD, KORIDOR DO SRCA BALKANA

Livio DZAKANJINI
(Livio Zaccagnini)

Da bi italijanska roba mogla da stigne do balkanskog zaleđa, potrebno je modernizovati puteve i železnicu. To je velika prilika za Italiju, naročito ako bude ostvaren i projekat plurimodalnog koridora koji bi Jadransko more povezao sa Rumunijom

LUKA BAR SE NA ITALIJANSKOM ZOVE I ANTIVARI, ŠTO ZNAČI i "predvorje Barija". Bilo bi prirodno da ova crnogorska luka postane glavni izlaz italijanskog juga na područje Balkana, gde je naša zemlja jedan od najvažnijih trgovinskih partnera. Istina je, međutim, da nedostak saobraćajnih i komunikacionih infrastruktura predstavlja prepreku za dodatno jačanje razmene sa ovim delom Evrope koji ima najbolje izgleda za razvoj. To se posebno odnosi na naše južne regije koje imaju skromnu trgovinsku razmenu (oko 10 % ukupne vrednosti domaćeg prometa i 20% ukupnog obima¹), mada se (morskim putem) nalaze blizu pristaništa na istočnom delu Jadrana. Sa juga Italije saobraćaj se prevashodno obavlja morskim putem (oko 92%), preko Jadranskog mora, i to samo sa priobalnim balkanskim zemljama (bilateralni saobraćaj, sa obale na obalu). Da bi se stiglo do Srbije, Makedonije i nekih delova Mađarske i Rumunije (bilateralni saobraćaj-tranzit), zbog neadekvatnih komunikacionih veza između jadranskih luka i srca Balkana, mora se ići drugim pravcima, uz iskrcavanje u grčkim lukama.

Da bi otklonila tu prepreku, u skladu sa zakonom 84/2001 koji reguliše učešće u stabilizaciji i razvoju Balkana, italijanska Vlada je, u okviru međunarodnog određivanja evropskih projekata, modernizaciju luke Bar i ponovno aktiviranje železničke pruge Bar-Beograd definisala kao pitanje od posebnog nacionalnog interesa za Italiju. Zbog toga je Italija optužena za pristrasnost i delovanje suprotno evropskom duhu², mada nema razloga da ovaj pragmati-

¹ Ministarstvo za ekonomiju i finansije – Odsek za politiku razvoja, "Ekonomski odnosi između Italije i Balkana", Rim, 15. decembra 2004.

² Osservatorio sui Balcani, "Prioriteti zakona 84 o rekonstrukciji Balkana: komentar", 1. septembar 2002.

čan pristup, koji je u interesu naših južnih i jadranskih regija³, ne bude prihvaćen.

Izlaz

Nakon političke reorganizacije regiona, Srbija je ostala bez izlaza na more zbog čega je Luka Bar postala prirodna kapija za pristup Beograda Jadranu: kroz nju prolazi više od 95 % pomorskog saobraćaja Srbije i Crne Gore.

Luka se prostire na 200 hektara⁴, ima kapacitet za godišnji pretovar od oko 5 miliona tona tereta i pošto je veći deo struktura relativno zastareo, uz redovno održavanje koristi se samo deo postojećih kapaciteta. Luka raspolaže stočnim terminalom, terminalom za drva i drvenu građu, silosom za žitarice, hladnjačom za voće, terminalom za tečne materijale (naftne derivate), kao i modernim putničkim terminalima. U njoj takođe postoji mogućnost za ukrcavanje kamiona na brodove i njihovo iskrcavanje. Luka Bar je slobodna, bescarinska zona što omogućava slobodno kretanje kapitala i robe i nudi značajne pogodnosti i oslobađanje od plaćanja carine, poreza i drugih dažbina. Ona je u celoj regiji najoperativnija luka (radi tokom cele godine) i ima dobru saradnju sa carinskim organima⁵. Prioriteti uprave Luke Bar su modernizacija postojećih struktura, uvođenje savremene tehnologije i opremanje terminala za živu stoku i hladnjače. Zahvaljujući domaćim i, pre svega, međunarodnim ulaganjima i *join-venture*-ima, postigla je kapacitet od deset miliona tona godišnje.

U svakom slučaju, najveći nedostatak Luke Bar je to što nije povezana sa balkanskim zaleđem. Istina, postoji put⁶ koji povezuje Podgoricu i Beograd, ali je on neprikladan i neisplativ za komercijalni saobraćaj većeg obima⁷. Takođe, zastarela je i železnička pruga Bar-Beograd, pa i ona vapi za modernizacijom i prilagođavanjem novim potrebama. Zbog otežanog povezivanja obale sa zaleđem, Luka Bar, preko koje bi se, uz neka poboljšanja, najlakše moglo stići do Beograda, nije dovoljno iskorišćena.

³ Pretpostavlja se da bi za južne i jadranske regije južno od Ravene bilo isplativije doći do Beograda iskrcavanjem u luci Bar.

⁴ Tehnički podaci se mogu pronaći na sajtu luke Bar, <http://www.lukabar.cg.yu/>

⁵ Economic Recovery and Transition Programme, „Breaking With The Past: The Path To Stability and Growth“, Sveska II, poglavlje 8 (transport), 12. jun 2001.

⁶ E-65 i E-763

134 ⁷ Crnogorski deo puta već je delimično modernizovan.

Koridor

Zbog toga italijanska Vlada smatra da je od svih projekata za Balkan najvažnija modernizacija železničke pruge Bar - Beograd. Pruga je inače građena između 1954. i 1976. godine⁸, duga je 466,5 km, i ima jedan elektrifikovan kolosek. Kreće sa tri metra nadmorske visine u Baru i penje se do 1032 m nadmorske visine koju dostiže u Kolašinu. Zbog planinskih predela, prolazi kroz 254 tunela ukupne dužine 114,4 km, preko 234 mosta ukupne dužine 14.6 km i 54 stanice. Ona ima strateški značaj, jer jedina povezuje priobalje sa srcem Balkana.

Ipak, čak i tako zastarela i loše održavana, pruga se još koristi za putnički i teretni saobraćaj (10 puta dnevno u oba pravca), ali nije prikladna za prevoz velikih količina robe. Neophodna je njena temeljita revitalizacija, posebno trase Valjevo-Vrbnica (222 km) u Srbiji⁹ (ali i drugih trasa, kako u Crnoj Gori tako i u Srbiji¹⁰). Potrebno je takođe obnoviti uređaje za signalizaciju i komunikaciju na celoj trasi. Najveći problem su, međutim, dimenzije tunela¹¹, pošto kroz njih ne mogu da prođu kontejneri *hige cube* (Gabarit C), kao ni kamioni nатовareni na železničke vagone (Gabarit B ili B+). To je ozbiljno ograničenje, pošto se italijanski saobraćaj preko mora prema Balkanu prevashodno odvija železnicom. Takođe je potrebno modernizovati vozni park, što pre svega znači nabavku električnih i dizel lokomotiva, *Diesel Multiple Unit*, kao i teretnih vagona za prevoz kontejnera i kamiona. Pored 85 miliona evra, koje je Evropska investiciona banka već izdvojila, za modernizaciju železničke pruge Bar - Beograd potrebno je uložiti dodatna sredstva. Jer, za razliku od crnogorskog dela pruge (koji predstavlja kičmu zemlje), za modernizaciju srpskog dela izdvojen je manji deo ukupne investicije, dok je veći uložen u Koridor 10¹².

Procenjuje se da bi za modernizaciju pruge duž cele linije, zajedno sa sredstvima koja su već dodeljena, ukupno trebalo izdvojiti između 200 i 250 miliona evra¹³.

⁸ Tehnički podaci o železničkoj pruzi Bar - Beograd preuzeti su sa sajta *YU-Bilda*, <http://www.yu-build.com/main/h/086/086.html>

⁹ Tito Favaretto, „Veze između Italije i Balkana: razvoj situacije, izdvajanje prioriteta, mogućnosti ulaganja“, Rim, 18. maj 2005. <http://www.dps.tesoro.it/internazionale-WPP.asp>

¹⁰ U praksi, osposobljeno je samo 20% pruge. To je potvrdio i Janko Kovljanić iz Železnice Srbije u svom izlaganju na okruglom stolu *IDC-a*, 6. jula 2005.

¹¹ Veliki radovi potrebni su samo na nekim tunelima oko Valjeva, dok su na drugim tunelima od Bara do Požege potrebni samo manji radovi.

¹² Evropska komisija, „*Regional Balkans Infrastructure Study (Rebis)*“, jul 2003; To je i mišljenje Janka Kovljanića, cit.

¹³ Tito Favaretto, op. cit.

Projekat IDC

Ali, zašto ići samo do Beograda? I zašto koristiti samo železničku prugu? Postavljajući ova dva pitanja, *Italian Distribution Council* ? *IDC* (Italijanska agencija za logistiku) namerava da započne projekat plurimodalnog koridora Bar-Beograd-Temišvar. *IDC* je konzorcijum preduzeća osnovan u okviru *Fedetrasporto*, a koji se kasnije autonomno razvijao. Sada ima 32 člana i potpisao je ugovore sa Ministarstvom za produktivne aktivnosti, sa Nacionalnim institutom za spoljnu trgovinu¹⁴, sa *Sviluppo Italia* i sa *CNEL*-om, radi delovanja na međunarodnom nivou, u saradnji sa *ALLOG*-om, vodećom asocijacijom u toj oblasti. Prioritet ovog konzorcijuma je projektovanje koridora i u tom cilju već su uspostavljeni kontakti sa srpskim i crnogorskim nadležnim organima. Zahvaljujući zalaganjima *IDC*-a, u Beogradu je osnovan *BIDC* (*Balkan International Distribution Council*), koji je sa srpskim Ministarstvom za kapitalne investicije parafirao sporazum. *IDFC*, *BIDC* i Luka Bar su 17. decembra prošle godine potpisali protokol o namerama za zajedničku realizaciju plurimodalnog koridora. Za ovaj projekat zainteresovane su institucije iz sve tri navedene zemlje, mada za sada institucionalni okvir za delovanje još nije jasno određen.

IDC je u saradnji sa Italijanskim institutom za spoljnu trgovinu (*ICE*) i Lukom Bar već pokrenuo projekat utvrđivanja izvodljivosti novih prekomorskih veza između italijanskih luka i Luke Bar, ispitujući kapacitete luke, vrstu robe koja bi se prevozila i saobraćajnu infrastrukturu u balkanskom zaleđu. Rezultati studije ukazuju na mogućnost uspostavljanja linijske veze između Ankone i Bara¹⁵ jednom nedeljno i *IDC* već radi na tome.

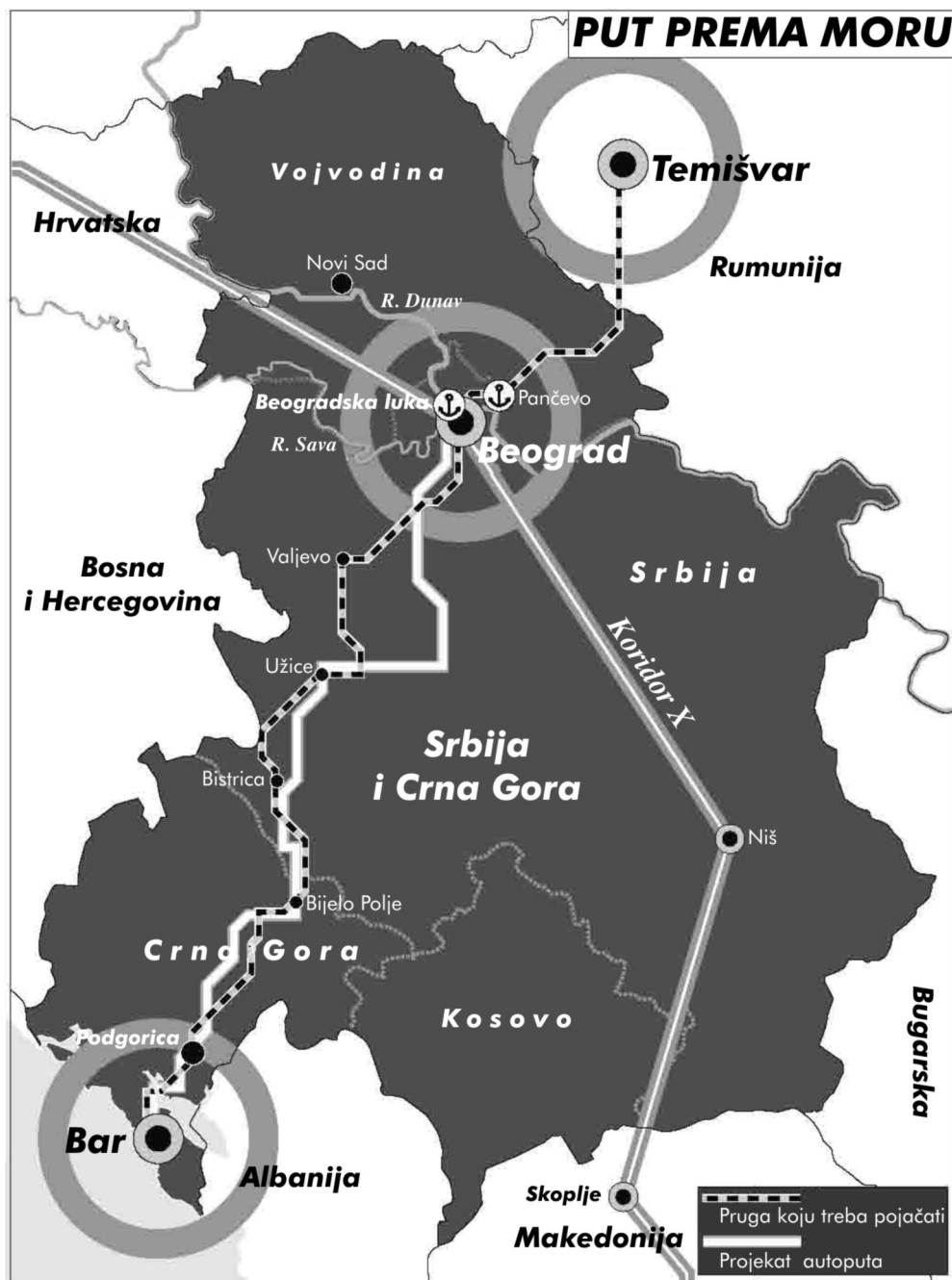
Iz perspektive bolje povezanosti Bara sa zaleđem i isplativosti plurimodalnog koridora, pažnja je usmerena na modernizaciju puteva između Bara i Beograda, o čemu su *ICE*, *ANAS* i *CIP* već napravili studiju o izvodljivosti¹⁶. Ova inicijativa je došla na vreme, jer srpska i crnogorska vlada pokazuju interesovanje za izgradnju autoputa Beograda - Bar, što su potvrdili i srpski ministar Velimir Ilić i njegov crnogorski kolega Andrija Lompar na susretu koji je održan 7. juna 2004. u Beogradu¹⁷. Računajući na putnike iz Podgorice i Bijelog Polja, Crna Gora je na toj trasi već izgradila tunel Sozina, dug 4 km, koji je otvoren jula ove godine, i na taj način prepolovila vreme potrebno da bi se stiglo od Bara do crnogorske prestonice.

¹⁴ Posle koje je usledio operativni sporazum, potpisan 24. maja.

¹⁵ Ta linija već postoji, ali samo tokom jula i avgusta meseca.

¹⁶ *CIP* – Saobraćajni institut, <http://www.sicip.co.yu/>

¹⁷ <http://www.gom.cg.yu/eng/minsaob/index.php?akcija=vijesti&id=3632>



U projektu *IDC* veliki značaj se pridaje i lukama na rečnim putevima koji bi koridoru omogućili prilaz sistemu Sava-Dunav sa svim njegovim pogodnostima¹⁸. Misli se, pre svega, na luke Pančevo i Beograd. Luka Pančevo ima velike mogućnosti za razvoj, dok Luka Beograd, budući da je smeštena u gradsko tkivo, ima izvesna ograničenja, ali može da ponudi dobre usluge i ekološku pouzdanost.

Naravno, železnički projekat je jedan od najvažnijih elemenata plurimodalnog koridora, te stoga *IDC* smatra da je modernizacija pruge Bar- Beograd i njeno prilagođavanje Gabaritu C (omogućavanje prolaza kontejnera *high cube*) prioritetni zahvat koji, pri tom, može da se realizuje u okviru već utvrđene cene, izvesnim modifikacijama i premeštanjem postojećih električnih dalekovoda¹⁹.

Velika novina je i to što se razmišlja o produžavanju železničkog koridora, sve do Temišvara. Za taj zahvat zainteresovana je i rumunska strana, pa je u planu i rekonstrukcija pruge od srpske prestonice do rumunske granice. To zahteva i obnovu mosta na Dunavu oštećenog korišćenjem soli preko zime i obnavljanje i elektrifikaciju pruge od Pančeva do granice²⁰. Takođe, trebalo bi izgraditi robni terminal u Beogradu i novu stanicu na preseku koridora Bar-Temišvar i koridora 10, ali i modernizovati put Beograd-Temišvar, kojim se danas odvija samo domaći saobraćaj.

Projekat *IDC* pobuđuje veliko interesovanje jer predviđa izgradnju koridora koji bi na razne načine (putevi, železnica, rečni saobraćaj) povezao Jadransko more sa srcem Balkana, ali i zbog toga što bi njegovo produženje do Temišvara omogućio integraciju Srbije, Bugarske i Rumunije u jadranski sistem i sprečilo njihovo gravitiranje isključivo ka osi Grčka-Sava.

I mada u nekim delovima već razrađen, to je za sada ipak samo projekat. Njegova realizacija će zavisiti, ne samo od upornosti i sposobnosti pojedinaca koji rade na njemu, već i od podrške institucija i bolje saradnje između svih italijanskih zainteresovanih činilaca. Nadajmo se da to neće biti samo još jedna u mnoštvu propuštenih prilika koje je Italija imala na Balkanu.

(Prevela: Alenka Zdešar-Ćirilović)

¹⁸ O tome je govorio i Franco Batzella na međunarodnoj konferenciji „Luke i saobraćaj u proširenoj Evropi“, Trst, 14-15. maj 2003.

¹⁹ Troškovi crnogorskog dela pruge bili bi oko 5 miliona evra; tako bar smatra Milan Čolaković iz Crnogorske železnice.

²⁰ Janko Kovljanić, cit.