

**AZ ÉRINTETT FÉL ÉRTESETÉSE AZ EGYEZMÉNY 3. CIKKE ALAPJÁN
JAVASOLT TEVÉKENYSÉGGEL KAPCSOLATBAN**

1. INFORMÁCIÓK A JAVASOLT TEVÉKENYSÉGGEL KAPCSOLATBAN

(i) Információk a javasolt tevékenység természetével kapcsolatban

A javasolt terv jellege

A Szerb Köztársaságnak a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó Vízi Közlekedés-fejlesztési Stratégiájának

Szerepel-e a javasolt tevékenység az Egyezmény I. sz. függelékében? IGEN

A javasolt tevékenység kiterjedési köre

Fejlesztésre kerülnek:

- 1) Kikötők a Szerb Köztársaság területén
- 2) Belső Vízi Utak (Hajózható Átjárók)

**A javasolt tevékenység nagyságrendje
(pl. méretek, termelési kapacitások, stb.)**

1) Az alábbi kikötői övezetek kiterjesztése:

- Gombos kikötője (a kikötői rakpart újjáépítése, új, 100.000 tonnáig terjedő raktározási kapacitások kialakítása, vasúti összeköttetés, intermodális terminál. A kikötői terület mérete, képessége, stb. műszaki dokumentáció keretében kerül meghatározásra.)
- Bácskapalánka kikötője (konténer terminál, folyékony rakomány terminál, ömlesztett rakomány terminál építése, kikötői rakpart, tárolók építése és vasúti összeköttetés létesítése. A kikötői terület mérete, kapacitása, stb. a műszaki dokumentációban kerül meghatározásra).
- Prahovo kikötője (új kikötői rakpart, konténer-terminál és folyékony rakomány terminál építése. (a méretek, termelési kapacitás, stb. a műszaki dokumentációban kerül meghatározásra)

2) Áttelepítés:

- Apatin kikötője (a méretek, termelési kapacitás, stb. a műszaki dokumentációban kerül meghatározásra)

3) Belvízi szűk keresztmetszetek felszámolása a Duna folyó alábbi szakaszain:

- Bezdán (1429,0 - 1425,0)
- Siga Kazuk (1424,2 - 1414,4)
- Apatin (1408,2 - 1400,0)
- Cívutski rukavac (1397,2 - 1389,0)
- Usce Drave (1388,8 - 1382,0)
- Almás (1381,4 - 1378,2)
- Staklar (1376,8 - 1373,4)
- Erdőd (1371,4- 1366,4)
- Gombos (1366,2 - 1361,4)
- Dálya (1357,0 - 1351,0)
- Borojevo 1 (1348,6 - 1343,6)
- Borojevo 2 (1340,6 - 1338,0)
- Vukovar (1332,0- 1325,0)
- Sotin (1324,0- 1320,0)
- Opatovac (1315,4 - 1314,6)

- Mohovo (1311,4- 1307,6)
- Bácskapalánka (1302,0 - 1300,0)
- Susek (1287,0- 1281,0)
- Futog (1267,4- 1261,6)
- Újvidék (/)
- Arankina Ada (1247,0 - 1244,8)
- Cortanovci (1241,6 - 1235,0)
- Beska (1232,0- 1226,6)
- Preliv (1207,0- 1195,0)

**Javasolt tevékenység leírása
(pl. felhasznált technológia)**

A stratégia rögzíti az alapvető irányelveket az alábbiakra vonatkozóan:

1) Kikötői infrastruktúra kiépítése (rakpartfalak és hasonló struktúrák), kikötői összeköttetések (utak, nyomvonalak, vasútvonalak kísérő vasúti berendezésekkel együtt), csőhálózatok, szennyvízcsatornák, energia és hírközlési hálózatok, világítás, kerítések és más a hajók biztonságos megközelítését és lehorgonyzását szolgáló struktúrák és berendezések), beleértve a kikötői terminálok működését szolgáló kikötői felépítményeket, a kikötő területén belüli vagy a kikötőhöz vezető, illetve onnan elvezető vízi utakon történő kotrászt.

2) A belvízi utak szűk keresztmetszeteinek megszüntetése:

- az érdekelt felek közötti konzultáció a határokon átnyúló Érdekelt Felek Fórumának keretében,
- rangsorolási folyamat (a legkritikusabb szűk keresztmetszetek beazonosítása),
- többletnevezős elemzés a legjobb technikai megoldások beazonosítása végett, a hajózási feltételek befolyásolása, a környezeti hatások, költségek és műszaki megvalósíthatóság tekintetében
- - -
- kivitelezési és környezetfelügyeleti programok előkészítése (a munkálatok előtt, alatt és után történő ellenőrzésre vonatkozóan), hidromorfológia, élővilág, üledék és vízminőség tekintetében
- a munkák és ellenőrző program megvalósítása

Javasolt tevékenység céljának leírása

- 1) Kikötői területek kiterjesztése és kikötői infrastruktúrák kiépítése vagy újjáépítése,
- 2) Belvízi (hajózási átjárói) szűk keresztmetszetek kiküszöbölése

A javasolt tevékenység indoklása

(pl. társadalmi-gazdasági, fizikai-földrajzi szempontok)

A kikötők hátszágának gazdasági fejlesztése, a vízúton történő szállítás, mint a szállítás gazdaságos és környezetbarát módja százalékos részarányának növekedése, a Dunamenti térség kiegyensúlyozott gazdasági fejlesztése a Szerb Köztársaság területén.

Kiegészítő információk/megjegyzések Nincsenek

(ii) A javasolt tevékenység térbeni és időbeni korlátaival kapcsolatos tájékoztatás

Elhelyezkedés

A Duna-Medencének a Szerb Köztársaságban fekvő része (amely magába foglalja a

Száva folyót és a Tisza folyót) valamint a Duna-Tisza-Duna csatornát.
<p>Az elhelyezkedés leírása (pl. fizikai-földrajzi, társadalmi-gazdasági jellemvonások)</p> <p>A Duna folyó nemzetközi vízi út, amelynek hossza a Szerb Köztársaság területén 587.6 km, és amely a magyar-szerb határtól (rkm 1433.1) a szerb-bolgár határig (rkm 845.5) terjed. A folyó egy része természetes határt képez a Horvát Köztársasággal és Romániával. A Duna folyó szerb részén 9 kikötő fekszik (Apatin, Gombos, Bácskapalánka, Újvidék, Belcsény, Belgrád, Pancsova, Szendrő és Prahovo). A Duna folyó a belvízi szállítási hálózat fő tengelye, amely megkönnyíti a szerb exportot és importot és a be vízi kikötők és hátszáguk (ipari központok) közötti kapcsolat fenntartását. Több iparág (pl. építőipar, bányászat, kohászat, vegyipar, olajipar) áruit elsősorban belvízi úton exportálja külföldi piacokra.</p> <p>A Száva folyó nemzetközi vízi út, melynek hosszúsága a Szerb Köztársaság területén 210,8 km. Jelen folyó egy része természetes határt képez Bosznia és Hercegovina Köztársasággal. A Száva folyó szerb részén két kikötő (Sabác és Sremszka Mitrovica) található.</p> <p>A Tisza folyó államközi vízi út, melynek hossza a Szerb Köztársaság területén 164 km. A Tisza folyó szerb részén található Zenta kikötő.</p> <p>A vízrendszer szabályozása vonatkozásában a Duna-Tisza-Duna csatorna felbecsülhetetlen jelentőséggel bír a Szerb Köztársaság e részének tartós fejlődése szempontjából. Ez a csatornahálózat építésének valamennyi szakasza során egyedülálló vízi útként lett egyidejűleg kialakítva, amely a Duna és Tisza folyók belvízi útjaival integrálódik. A hajózható csatornahálózat teljes hossza közel 600 km.</p>
<p>Az javasolt tevékenység helyszíne kiválasztásával kapcsolatos indokok (pl. társadalmi-gazdasági, fizikai-földrajzi jellegűek)</p> <p>A Duna, Száva és Tisza folyók fizikai és földrajzi elhelyezkedés</p>
<p>A javasolt tevékenység időkeretei (pl. a megépítés és működtetés kezdetének időpontja, illetve azok időtartama)</p> <p>2015-2025</p>
<p>A javasolt tevékenységgel kapcsolatos információkkal összefüggő térképek és egyéb képi dokumentumok</p> <p>Jelen értesítés mellékleteként</p>
<p>Kiegészítő információk/megjegyzések NINCSENEK</p>
<p>(iii) Várható környezeti hatásokkal és javasolt enyhítő intézkedésekkel kapcsolatos tájékoztatás, intézkedések</p>
<p>Az értékelés kiterjedési köre (pl. kumulatív hatások figyelembe vétele, alternatívák felmérése, a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos kérdések, periférikus tevékenységek hatásai, stb.)</p> <p>A belvízi utak fejlesztése megköveteli a hajózás és az ezzel kapcsolatos infrastruktúra javítását vagy fejlesztését. A vízi utaknak a hajózás fenntartása végett biztonságosoknak és megbízhatóknak kell lenniük, és meg kell felelniük bizonyos fizikai adottságoknak mélység, tisztaság, szélesség, folyómeder és áramlási sebesség</p>

tekintetében. Ökológiai természetük és környezetminőségük fenntartása érdekében a vízi utaknak meg kell őrizniük ökoszisztémikus funkcióikat (természetes fizikai, vegyi és biológiai folyamataikat) is. A legnagyobb problémák a belvízi hajózás tervezése kapcsán merülnek fel és a vízi utak használatáért folyó versenyre vonatkoznak (vízi energia, hajózás, árvízvédelem, mezőgazdaság, környezetvédelem, természetvédelmi parkok), mind csatorna és folyórendszerek és környező területek (lápos területek, árterek) és ezzel kapcsolatos folyószabályozási munkák esetében: töltések, duzzasztógáták, zsilipek, hullámtörő gátrendszerek, partvédelem, stb. Vízi útként történő igénybevételük mellett a csatorna- és folyórendszerek általában más fontos funkciókat is betöltenek folyók és lágvidékek ökoszisztémái részeként, vízellátási forrásokként vagy vízrendezés céljából. A vízi utak fenntartható fejlesztése és gazdálkodása során szükséges a különböző vízfelhasználók céljai és a természetes rendszer teherbíróképessége közötti közép- és hosszú távú egyensúly biztosítása.

Halmazati hatások és intézkedések:

Vízszint – a hosszú távra szimulált vízszintváltozás nem gyakorolt számottevő hatást sem a környezetre sem az árvíz-kockázatra.

A folyók ökoszisztémája – kotrás esetén, a kikötött anyag szállítását vízen kell végrehajtani, illetve átjárón történő szállítás esetén uszályok segítségével. Minden intézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy kőhalmazok vagy finomtörmelék ne szóródjon szét.

A hajókról származó hulladék és szennyvíz által okozott szennyezés – a használt szennyezés elleni anyagok típusaival kapcsolatos, nemzeti és nemzetközi jogszabályok révén történő korlátozások és szabályozások.

Építési munkálatok során okozott levegőszennyezés és energiafogyasztás modern és energiatakarékos berendezések használata.

Az javasolt tevékenység várható környezeti hatásai (pl. típusok, elhelyezkedés, nagyságrendek).

A kikötőkben zajló tevékenység jelentős hatást gyakorol kibocsátások, zajkeltés, víz- és talajszennyezés és a természetes környezet töredezése formájában. A sűrűn lakott területekhez közel fekvő kikötőknek gyakran egyensúlyra kell törekedniük a kikötői tevékenységek fejlesztése és gazdálkodása és a természetes környezet és a városi életminőség megőrzése között. A kikötői munka továbbra is olyan foglalkozás, amelyet a munkásokra vonatkozóan jelentős baleseti kockázattal és káros egészségi hatásokkal jár. Ezért lényegbevágóan fontos, hogy megfelelő rendszer működjön a kikötői munkások és felhasználók egészségének, biztonságának és jólétének megóvása érdekében, az alkalmazott egészségügyi és biztonsági jogszabályokkal összhangban. A kotrás néha súlyos hatást gyakorol, különösen akkor, ha az üledékek ipari hulladékkal szennyezettek. A folyópartok újjáépítése teljes mértékben megváltoztathatja vagy megsemmisítheti a természetes környezetet. A lehetséges hatások között kiemelkednek a hidromorfológiai nyomások. A folyómedrek alakjának a hajózási feltételek javítását szolgáló megváltoztatása érinti mind a folyópart, mind a folyó talapzatának jellemzőit és az üledékszállítás dinamikáját.

Input (pl. nyersanyagok, energiaforrások, stb.)

/

Kibocsátott anyagok (pl. mennyiségek és típusok; légköri kibocsátás, vízrendszerbe történő bebocsátás, szilárd halmazállapotú hulladék)

<p>A vízi járművek dízelmotorjai által kibocsátott káros anyagok, pl. a széndioxid, a szénmonoxid-mennyiségek, valamint kén- és nitrogénoxidok. A kipufogógázok a hajó kipufogócsöveiből kerülnek az atmoszférába és hígulnak a környező levegővel történő érintkezés révén. A benzin- és olajkiszivárgásból, balesetektől és hajókról származó hulladék és szennyvíz kibocsátásából eredő vízszennyezés kockázata; valamint az olyan tenger- vagy folyóparti tevékenységek okozta szennyezés, mint pl. a hajók karbantartása, benzin és áruk tárolása, kereskedelmi övezetek és belföldi kikötők. Szilárd hulladék az építési és kikötői tevékenységek eredményeként keletkezhet.</p>
<p>Határokon átnyúló hatások (pl. típusok, helyszínek, nagyságrendek)</p> <p>Az egyetlen beazonosított, a projektből eredő potenciális határokon átnyúló hatás az áttelelő szennyvíz beáramlásából származó zavarokra vonatkozik. Jelen potenciális hatás horderejét illetően jelentős bizonytalanság tapasztalható.</p>
<p>Javasolt enyhítő intézkedések (pl. amennyiben ismertek, enyhítő intézkedések a környezeti hatások megelőzése, felszámolása, minimalizálása kompenzálása céljával)</p> <p>A konkrét célkitűzés a határokon átnyúló vízgazdálkodást és az árvízvédelmet szolgálja, közös ellenőrzés, illetve a vízminőség és az ökológiai állapot javítását szolgáló intézkedések közös kifejlesztése révén, a közös cselekvéssel és a régió belül azonosított jelentős kihívások (pl. vízszennyezés, szomszédos lápok/árterek lekapcsolása, a belvízi hajózással és infrastrukturális projektekkel fennálló konfliktusok) kapcsolatos tudatosság előmozdítása). Jelen célkitűzés pozitív hatást gyakorol a vízminőségre, hidrológiára és a természetes víztestekre. A technológiai változások és az új szállítási és logisztikai igények irányítják az innovatív kikötői műveletek iránti, megfelelő képzettséggel rendelkező alkalmazottak és olyan képzés követelményét, amely szükséges az új technológiák által kínált valamennyi előny megértéséhez és előmozdításához.</p> <p>Mivel a Stratégiai Környezeti Értékelés (SZKÉ) jelenleg is folyamatban van, a hatások még nem ismertek és ezért a kárenyhítési és ellenőrző lépések nem kerültek még beazonosításra.</p>
<p>Kiegészítő információk/megjegyzések NINCSENEK</p>
<p>(iv) Javaslattevő/fejlesztő</p> <p>Név, cím, telefon- és telefax számok</p>
<p>(v) SZKÉ dokumentáció</p> <p>Az SZKÉ-dokumentáció (pl. SZKÉ-jelentés) részét képezi-e az értesítésnek? Amennyiben nem vagy csak részben, úgy megküldendő a kiegészítő dokumentáció leírása és a (hozzávetőleges) időpontok, mielőtt a dokumentáció rendelkezésre áll.</p> <p>Az értesítésben nem szerepel SZKÉ-dokumentáció.</p>
<p>Kiegészítő információk/megjegyzések NINCSENEK</p>
<p>2. KAPCSOLAT</p>
<p>(i) Kapcsolat az érintett lehetséges Fél vagy Felek részére</p> <p>Az SZKÉ-vel kapcsolatos tevékenységek koordinálásáért felelős hatóság (lásd 1/3. sz. döntés függelékét).</p> <p>Név, cím, telefon- és telefaxszámok</p>

Diplomáciai postával küldendő
Azon érintett felek listája, amelyek számára az értesítés kiküldésre kerül Magyarország, Horvát Köztársaság, Románia, Bulgária, Bosznia és Hercegovina,
(ii) Kapcsolat a kezdeményező fél részéről
Az SZKÉ-vel kapcsolatos tevékenységek koordinálásáért felelős hatóság (ld. 1/3. sz. döntés függelékét): - Név, cím, telefon- és telefax számok Miroslav Tosovic, Omladinskih brigade 1 00381 11 2690977 00381 11 3132574
Döntéshozó hatóság, amennyiben nem azonos a SZKÉ-vel kapcsolatos tevékenységek koordinálásáért Felelős hatósággal): - Név, cím, telefon- és telefaxszámok Leposava Sojic Nemanjina 22-26 00381 11 362 16 98 00381 11 361 7486
3. A JAVASOLT TEVÉKENYSÉG HELYSZÍNÉÜL SZOLGÁLÓ ORSZÁGBAN ZAJLÓ SZKÉ-FOLYAMATTAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK
(i) A javasolt tevékenységre vonatkozóan alkalmazásra kerülő, az SZKÉ-vel kapcsolatos információk
Menetrend - 2014-2015
Az SZKÉ-folyamat részét képező Fél vagy Felek számára adódó lehetőségek - 2015 során
- 2015 során
A lehetséges döntés jellege és időzítése - 2015 során
A javasolt tevékenység jóváhagyásával kapcsolatos eljárás - 2015 során
Kiegészítő információk/megjegyzések
4. INFORMÁCIÓK A NYILVÁNOSSÁG RÉSZVÉTELÉRE VONATKOZÓAN A SZÁRMAZÁSI ORSZÁGBAN
A nyilvánosság részvételével kapcsolatos eljárások
A Környezeti Hatással kapcsolatos Stratégiai értékelésről szóló Jelentés tervezetével kapcsolatos nyilvános konzultáció magába foglalja szövegének nyilvánossá tételét a Belvízi Utak Igazgatóságának épületében, és az Építési, Közlekedési és Infrastruktúrával foglalkozó Minisztérium honlapján. A nyilvános konzultáció egy nyilvános meghallgatást is magába foglal, amelyre 2014 decemberében kerül sor a Belvízi Utak Igazgatóságának épületében.
A nyilvános konzultáció várható kezdési időpontja és időtartama
A nyilvános konzultáció 2014. december 9-én kezdődik, és december 23-án fejeződik be.

A nyilvános meghallgatásra (prezentációra) 2014. december 12-én kerül sor

Kiegészítő információk/megjegyzések NINCSENEK

5. VÁLASZADÁSI HATÁRIDŐ

Dátum

Az értesítés kézhezvételének dátumához viszonyított 30 napon belül



A Szerb Köztársaság Víz Közlekedésfejlesztési Stratégiájának vezetői összefoglalója, 2015-2025

Bevezetés

A Belvízi Hajózásról és Kikötőkről szóló Törvény alapján, a Szerb Köztársaság Építésügyi, Közlekedési és Infrastrukturális kérdésekkel foglalkozó Minisztériumában jelenleg is zajlik a **Szerb Köztársaságnak a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó Víz Közlekedési Stratégiája** kidolgozása. Ez utóbbi világos stratégiát kínál Szerbia vízi közlekedési ágazatának az elkövetkezendő 10 évben történő fejlesztésére vonatkozóan. Annak érdekében, hogy értékkel bírjon, megfelelő minőségű és alkalmazható megoldásokat kell kínálnia a szerbiai közlekedés problémáira és kihívásaira.

A Szerb Köztársaság a 2015-2025-ös időszakra vonatkozó, Víz Közlekedésfejlesztési Stratégiája kijelenti, hogy a szerb infrastrukturális politika összhangban van az Európai Unió politikájával és az elmúlt 5-10 évre nézve a lehető legjobban felel meg Szerbia nemzeti közlekedési szükségleteinek, főképpen, ha vízi közlekedésre gondolunk. Analitikai alapot nyújt a megfelelő politikák és projektek kiválasztásához.

Ennek értelmében, az 588 km hosszúságú dunai vízi útból és hajózható mellékfolyóiból álló közlekedési hálózat, a szerbiai közúti és vasúti hálózattal együtt, növekvő jelentőséggel bír a 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó átfogó európai közlekedéspolitika tekintetében. Az új európai politika komoly lehetőségeket nyit a Szerb Köztársaság vízi közlekedésének jobb pozícionálása és fejlesztése számára, mint az a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó Stratégia keretében is megállapításra került.

Figyelembe véve az Európa 2020 Stratégiát az okos, fenntartható és befogadó növekedésért, az EU Stratégiáját a Dunamenti Térségért, az “Ütemterv egy Egységes Európai Közlekedési Hálózatért” Fehérkönyvet, és tekintetbe véve a Dunai Hajózásra vonatkozó Hajózási Rendszert és a Nemzetközi Jelentőséggel bíró Fő Belvizekre vonatkozó Európai Egyezményt (AGN), az EU-nak a dunai régió belüli mobilitás és multimodalitás javítására irányuló, belvízi közlekedésre vonatkozó Stratégia prioritást élvező területeit, nyolc EU-tagállam közlekedésért felelős miniszterei és delegációvezetői Luxemburgban aláírták “A Dunán és Mellékfolyóin működő Hatékony Víz Közlekedési Infrastruktúra Karbantartásáról szóló Deklarációt”. A Dunai Stratégiában résztvevő országok Közlekedési Miniszterei az Duna Stratégia keretében zajló együttműködés kedvező tapasztalatai alapján egy a Duna és hajózható mellékfolyói rehabilitációjára és karbantartására vonatkozó Alaptervet írtak alá, figyelembe véve az Alapterv jelentőségét a Duna és mellékfolyói rehabilitációjára és karbantartására vonatkozóan.

Megjegyzendő, hogy 2006-ban került elfogadásra a “Szerb Köztársaság belvízi közlekedésére vonatkozó Alapterv és Megvalósíthatósági Tanulmány”. Egyes prioritást élvező projektek már megvalósultak.

A Szerb Alaptervben beazonosított egyéb projektek végrehajtása, valamint a Nemzetközi vízi utak rendszeres karbantartása a hajózás elfogadott normáival összhangban zajlik, és figyelembe veszik a kulcsfontosságú Európai Rajna-Duna folyosót, amely Szerbián keresztül

halad. Ily módon lehetségesnek tűnik egy komoly javaslat megfogalmazásra a Szerb Köztársaság átfogó közlekedési hálózatának kifejlesztésére vonatkozóan, nemzeti szinten és a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozóan, az EU új politikájával összhangban.

A hatékony és átfogó SEETO hálózat kifejlesztésének és a közlekedéstervezés alaprendszerének erősítése céljából folyik a Balkáni Regionális Infrastruktúra Tanulmány (REBIS) előkészítése. A project célja, hogy modelleket dolgozzon ki a szállítási követelményekre vonatkozóan a Nyugat-Balkán esetében (ebben támaszkodik a kereskedelmi forgalom, jövedelem és lakosság kulcsfontosságú változóira), a SEETO átfogó hálózatába tartozó kulcsfontosságú közlekedési folyosók/útvonalak/kapcsolódási pontok beazonosításával, ami előmozdítja a szűk keresztmetszetek felszámolását, a regionális integrációt, a mobilitást és a fenntartható fejlődést.

A Balti-tenger térségére, valamint a Duna térségére vonatkozó EU Stratégiáknak a tengeri közlekedés és multimodális szállítások koordinált ellenőrzése során szerzett tapasztalatok alapján, a tengeri és folyami kikötők összekapcsolása a közúti és vasúti hálózatokkal növeli az Adria-és Jón-tengeri térség versenyképességét. A Szerb Köztársaság csak egyike az EUSAIR-ben részt vevő nyolc országnak, amely nem rendelkezik közvetlen tengeri kijáráttal. Mindazonáltal a Szerb Köztársaság kezdeményezésére elismerésre került a multimodális közlekedés fejlesztésének szükségessége, különösen a tengeri és folyami kikötők összekapcsolása.

A programozási folyamat során az Adriai-Jón-tengeri transznacionális együttműködési program keretében kiemelt jelen tősséggel bír a fenntartható közlekedés biztosítása és a kulcsfontosságú infrastrukturális hálózatok szűk keresztmetszeteinek felszámolása.

A Szerb Köztársaság Víziközlekedésfejlesztési Stratégiájának fenntartható módon hozzá kell járulnia Szerbia gazdasági fejlődéséhez.

Jelen Stratégia nagyszabású eredményei közé tartozik majd:

1. sz. eredmény: A Nemzeti Flotta megújítása és fejlesztése

Részletes elemzések megerősítették a Szerb Köztársaság zászlaja alatt hajózó, létező hajók felújításának és korszerűsítésének szükségességét, az alkalmazandó nemzetközi normákkal és nemzeti szabályozással összhangban.

A különböző szállítóeszközökkel történő áruszállítás közvetlenül függ a szállítandó áruk jellegétől és mennyiségétől. A Szerb Köztársaságnak lehetősége van arra, hogy a különböző módokon szállított áruk össz mennyiségén belül belvízi utakon szállított áruk jelentős százalékos arányát illetően elismertségre tegyen szert. Nagyszámú, akár kivitel, akár behozatal tárgyát képező árumennyiség esetében a belvízi úton történő szállítás a szállítás legmegfelelőbb módja.

A Szerb Köztársaságot olyan országnak ismerhetnék el, amelynek zászlaja alatt jelentős számú, jó minőségű és nemrégiben megépítésre került belvízi hajó teljesít szolgáltatást, Mindez egy olyan nemzeti szállítóflotta fenntartását eredményezheti, amely illeszkedik az Európai piac belvízi szállító hajóparkjához.

2. sz. eredmény: SZERB KÖZTÁRSASÁG KIKÖTŐI GAZDASÁGI POTENCIÁLJÁNAK TOVÁBBFEJLESZTÉSE

A belvízi úton történő szállítással kapcsolatos szolgáltatások általános szintjének emelése a kompetitív kikötői szolgáltatások nyújtása révén a kikötői gazdálkodás szintjének magas hatékonysági fokúra emelését és rugalmassá tételét jelenti.

A magas fokú szervezettségű és jövedelmező kikötői szektor a legmagasabb szintű szolgáltatást nyújtaná teher- és áruszállítók részére, és lehetővé tenné a Szerb Köztársaság területén fekvő kikötők folyamatos fejlesztését és korszerűsítését.

3. sz. eredmény: Belvízi utak kifejlesztése a Szerb Köztársaság területén

A Szerb Köztársaság az Európai Unió részeként vízi utak széles hálózatával rendelkezik, amely lehetővé teszi a kereskedelmet és méltányos versenyt és a számottevő piaci csereügyleteket (amelyek jelenleg viszonylag alacsony szintűek, de nagy potenciállal rendelkeznek). A biztonságos hajózás európai normáinak a Szerb Köztársaság nemzetközi vízi útjainak teljes hálózatában történő elérése érdekében, szükséges a belvízi úton történő szállításának fejlesztésére oly módon, hogy megfeleljen a belvízi hajók, a nagy kapacitású hajók, a folyami-tengeri hajók, konténerek és más hajótípusok igényeinek.

A Folyami Információs Szolgálatok (FISZ) által nyújtott fejlett szolgáltatások széleskörű használata növelheti a belvízi úton történő szállítás biztonságát és hatékonyságát.

A vízi utak műszaki karbantartása minőségének korszerűsítése azután valósulhat meg, hogy megvalósultak a Szerb Köztársaság belvizeinek infrastruktúrája vonatkozásában megvalósuló rendszeres műszaki karbantartást és beruházást szolgáló, prioritást élvező, a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó projektek. Mindez hozzájárul az AGN-egyezményben megfogalmazott követelmények teljesítéséhez a hajók azon dimenzióinak vonatkozásában, amelyek a belvízi közlekedés valamennyi kategóriája vonatkozásában kerültek rögzítésre.

4. sz. eredmény Képzés és Foglalkoztatás a Vízi Közlekedés területén

Az Európai vízi utak egészén tapasztalható a belvízi utakon közlekedő hajók vonatkozásában hiány tapasztalható szakképzett és felkészült személyzetben. Ezt a problémát Európa-szerte ismerték el intézmények és folyami hajózással foglalkozó vállalatok egyaránt. Közös projektek, főként az olyan hajózással foglalkozó bizottságok, mint a Rajnán való hajózással foglalkozó Központi Bizottság, a Duna- Bizottság és a Nemzetközi Száva-Bizottság keretében folytatott együttműködés nyomán a Szerb Köztársaság jelentős kapacitásokra tett szert a képzés, átképzés és egész életen át tartó tanulás területén egy sor iparágban, beleértve a vízi közlekedést is. A cél az, hogy az EU a Szerb Köztársaságot a vízi közlekedéssel kapcsolatos oktatás területén virágzó országgént ismerje el.

A tanterveknek a vízi szállítással kapcsolatos piaci szükségleteknek történő megfelelést szolgáló fejlesztése a Szerb Köztársaság aktív részvételén és hozzájárulásán keresztül valósul meg.

5. sz. eredmény: A tengergazdálkodás fejlesztése a Szerb Köztársaságban

A cél a tengerészeti ágazat és az ezzel kapcsolatos iparágaknak a Szerb Köztársaság átfogó versenyképességének kialakítása és erősítése szempontjából meglévő jelentőséggel kapcsolatos tudatosság erősítése. Ez egy olyan átfogó és modern törvényi, valamint adórendszeri és átfogó pénzügyi keret elfogadását jelenti olyan tevékenységek megvalósítása érdekében, amelyek a tengeri gazdaság részét képezik. Ezen kívül mindez magában foglalja a tengeri ágazat területén tevékenykedő vállalatok üzleti tevékenysége feltételeinek megteremtését és fenntartását. A Szerb Köztársaság elismerhető olyan országgént, amely versenyképes feltételeket biztosít a tengeri hajókat birtokló és menedzselő cégek üzleti tevékenysége számára. A Szerb Köztársaság állampolgárai megfelelő ezzel kapcsolatos oktatásban részesülnek. Olyan tengerészekre less szüksége, akiknek képzése megfelel a nemzetközi és európai normáknak és követelményeknek.

Metodológia

A Szerb Köztársaság a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó Víziközlekedési Fejlesztési Stratégiája kidolgozásának folyamata az alábbi főbb elemeket fogja át:

- I. Stratégiai Célok meghatározása
- II. Probléma meghatározása
- III. Műveleti Célok
- IV. Specifikus Beavatkozások
- V. Értékelés
- VI. A Stratégia Cselekvési Tervének kidolgozása

I A Stratégiai Célokat a Szerb Köztársaság Kormánya határozta meg. Ezek meghatározásra kerültek a Szerb Köztársaság a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó Víziközlekedési Fejlesztési Stratégia keretében is, figyelembe véve mindenekelőtt az EU-nak a Duna-menti régióra vonatkozó Stratégiáját, és mindenekelőtt az EU-nak a Duna-menti régióra vonatkozó Stratégiájának 1. a számú prioritását: “a mobilitás és multimodalitás javítását” a belvízi utak vonatkozásában. Stratégia irányvetésében a Szerb Köztársaság kiemelt figyelmet fordított a dunai, szávai és tiszai hajózás nemzetközi jogi kereteire, amelyek magukba foglalják a ratifikált nemzetközi egyezmények és megállapodások kötelező erejű alkalmazását. A Stratégia ezen felül figyelembe vette az Európai Unió vízi közlekedéssel kapcsolatos jogszabályait, a tengeri hajózás nemzetközi jogi keretét és a Szerb Köztársaság létező és tervezett jogszabályi kereteit a vízi közlekedés területén.

II A problémák meghatározása a közlekedési rendszer diagnosztizálásának eredménye. Beazonosította az azokat az alapvető okokat, amelyek felelősek a problémák megnyilvánulásáért és beazonosította a területi szinten meglévő problémákat, aminek eredményeképpen specifikus célok és beavatkozási módok határozhatók meg.

III A műveleti célok a beazonosított specifikus problémákra vonatkoznak és a stratégiai célkitűzések alrendszerét képezik. A specifikus beavatkozások a műveleti célok és problémák vonatkozásában kerülnek alkalmazásra.

IV Az egyes eredmények fontolóra vétele és felbecsülése a SWOT-.elemzésen alapul.

V A Stratégia Cselekvési Tervének kidolgozása – A Cselekvési Terv egy külön dokumentum, amely pontosabb információkat fogalmaz meg a Stratégiában beazonosított stratégiai intézkedések pénzügyi kihatásaira vonatkozóan. Valószínűsíthető, hogy a Stratégia fogalmazza meg valójában a stratégiai intézkedések kereteit.

Célmeghatározás

Bármely stratégia vagy project kidolgozása számára kulcsfontosságú a célok meghatározása. A célok a stratégia értékelésére és eredményeire fókuszálnak. Továbbá a célok központi jelentőséggel bírnak a végrehajtás fázisában szükséges ellenőrzés és értékelés tekintetében.

A Kormány stratégiai céljai világos és tömör célokat jelentenek, a Stratégia pedig végrehajtja azokat. Ezen kívül tükrözik a közlekedésért felelős minisztérium átfogó célkitűzéseit.

A stratégiában szereplő projektek és politikák számára a meghatározó tényező a nemzeti szükséglet, a szükséges pénzügyi alapok hozzáférhetősége pedig meghatározza a prioritásokat és a programalkotást.

A magas szintű és műveleti célkitűzések koncepciója, mely előbbiek a problémák alapos vizsgálata nyomán kerülnek megfogalmazásra, meghatározzák a célok hierarchiáját. E struktúra tisztázza a beavatkozás logikáját és keret nyújt a jövőbeni felbecsülés és értékelés számára. A felbecsülési folyamat a következők tekintetében alkalmazható:

Magas szintű vagy stratégiai célkitűzések – az ország project-szintű gazdasági fejlődése, a Transzeurópai Közlekedési Hálózat fejlesztésének segítése. Ezek általában haszonnal vagy profittal járó célkitűzések, ez utóbbiak azonban nem mindig közvetlen módon keletkeznek, és

Műveleti célkitűzések – ezek a problémák részletes vizsgálatán alapulnak. Konkrét folyosókhöz vagy közlekedési csomópontokhoz kapcsolódnak, amelyek alapos módon kerültek meghatározásra a célok elérése végett.

A célok meghatározása megköveteli következetes megvalósításukat, cselekvés és projektek keretében. A kívántnál vagy tervezettnél lassabb előrelépésnek lehetnek megalapozott okai, de a Stratégiában meghatározott közlekedési projekteket és stratégiai célokat meg kell valósítani.

Az Alapterv főbb átfogó célkitűzései az alábbiakban foglalhatók össze.

Gazdasági hatékonyság: a közlekedési rendszernek költséghatékonyan kell lenni a közlekedés működtetői és felhasználói összekapcsolásának vonatkozásában. Konkrétan kifejezve, a közlekedésbe alkalmazott beruházásokból származó haszonnal meg kell haladnia a beruházási költségeket.

Fenntarthatóság: a közlekedési rendszernek gazdaságilag, pénzügyileg és környezeti tekintetben fenntarthatónak kell lennie. A szállítás fenntartható módjai, mint pl. a belvízi közlekedés, energiatakarékosabb, kevesebb anyagkibocsátással jár, és így kiemelten fejlesztendő. A jelenleg zajló tevékenység egyike se sodorhatja veszélybe a jövőbeni lehetséges fejlesztéseket.

Biztonság: a belvízi közlekedésbe eszközölt beruházásoknak biztonságosabb közlekedési rendszert kell eredményezniük.

Környezeti hatások: A közlekedés terén eszközölt beruházásoknak minimalizálniuk kell a fizikai környezetre gyakorolt hatást és/vagy megfelelő kompenzációs intézkedéseket kell biztosítaniuk.

Gazdasági fejlesztés: A közlekedési rendszert oly módon kell konfigurálni, hogy lehetővé tegye a gazdasági fejlesztést nemzeti, regionális és helyi szinten egyaránt.

Finanszírozás: Az EU-források hozzáférhetősége megnöveli a prioritást élvező projektek megvalósításának esélyét – az átfogó programnak a terv egészének időtartama során a nemzeti és egyéb pénzügyi források reális felbecsülésén kell alapulnia.

A problémák beazonosítása és a beavatkozások definiálása

A probléma beazonosítása teremti meg az alapot a műveleti célkitűzések kidolgozásához, melyek viszont keret biztosítanak a belvizek jelenlegi állapotának javítására szolgáló intézkedések felméréséhez. A folyamat e lépésének célja, hogy megértessék a közlekedésbe történő beavatkozás szükségességét és erőteljes inputot kínáljanak a célok

rögzítéséhez a belvízi utakkal kapcsolatos létező és potenciális problémák, valamint a lehetőségek és korlátok beazonosítása révén.

A probléma elemzését számos információforrás felhasználása segítette, ilyenek:

- A folyamatban lévő hálózat műveletekkel kapcsolatos statisztikai adatok;
- A jelenlegi belvízi hajózási hálózat modellezése;
- A következő év szállítási keresletének és hálózati teljesítményének előrejelzése; és
- A főbb érdekelt felekkel történő konzultáció.

A Stratégia megvalósítása számára kulcsfontossággal bír valamennyi érintett minisztérium és más kormányzati szervek és ügynökségek felelősségteljes magatartása és elhivatottsága. Különösen az Építésügyért, Közlekedésért és Infrastruktúráért felelős Minisztérium részéről szükséges olyan intézkedések előmozdítása, amelyek szükségesek jelen stratégia végrehajtása számára és megteremtik a feltételeket végrehajtása, majd az ezt követő felülvizsgálata, értékelése és áttekintése számára.

A Cselekvési Terv minden egyes stratégiai intézkedésre kiterjed és beazonosítja a végrehajtás szempontjából megfelelő tevékenységeket, a végrehajtás során szereplő ügygazdákat és résztvevőket, valamint a végrehajtás módját és a finanszírozási forrásokat. A Cselekvési Terv rögzíti az állami hatóságok és szervezetek kötelezettségeit a vízi úton történő szállítás terén jogi hatáskörrel bíró hatóság által alkotott törvénnyel összhangban, és beazonosítja azokat a testületeket és intézményeket, amelynek hatásköre kihat a közlekedés ezen ágazatának fejlődésére. A Cselekvési Terv ezen túlmenően részleteiben rögzíti a kikényszerítő intézkedések dinamikáját, valamint a Stratégia specifikus és stratégiai célkitűzéseinek elérésének folyamata során felmerülő kockázatok kezelésének módjait. Az Építésügyi, Közlekedési és Infrastruktúrákkal foglalkozó Minisztérium felelős a Stratégia által rögzített célok megvalósításáért és eléréséért, valamint azon tevékenységekért, amelyek jelen Cselekvési Tervben kerülnek beazonosításra. E minisztérium időszakosan, kétévenként tesz jelentést a Kormánynak a Stratégia és a Cselekvési Terv megvalósításáról. A stratégiai célkitűzések végrehajtásának ellenőrzését szolgáló alap a Stratégia minden egyes célkitűzésére vonatkozóan megfogalmazott mutatókra vonatkozó eredményeket mutatja ki

Lehetőségek

A lakosság nem rendelkezik kellő tájékoztatással azon tényről, miszerint egy a vízi közlekedés infrastruktúrájába és a nemzeti közúti és vasúti hálózatba a trimodális érintkezési kulcsfontosságú pontoknál történő összekapcsolása révén számos tekintetben javíthatók a Szerb Köztársaság stratégiai pozíciói. Az európai folyosók új hálózatának létesítése révén, a dunai vízi út 588 km hosszú szakasza, hajózható mellékfolyóival és kikötői potenciáljával együtt, növekvő jelentőségre tesz szert a 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó átfogó európai közlekedési politikán belül. Az új európai politika komoly lehetőséget nyit a Szerb Köztársaság vízi közlekedésének jobb pozícionálása és fejlesztése számára, mint azt a Stratégia is előírja a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozóan.

A vízi közlekedés nagyobb láthatósága és az annak jelentőségével kapcsolatos tudatosság 2015-ig a következő eszközök révén érhető el:

- a vízi úton történő szállítással kapcsolatos információk összekapcsolása a más szállítási módokkal kapcsolatos tevékenységekről szóló információkkal,
- a vízi közlekedéssel, mint olyan közlekedési eszközzel kapcsolatos tájékoztatás nyújtása, amely sem a közúti, sem a vasúti közlekedéssel nem tudja felvenni a versenyt, de optimális kiegészítést biztosít a Szerb Köztársaság átfogó közlekedési hálózata számára, az új európai politikával összhangban;
- a kikötőkről, mint a három fő közlekedési mód közötti ideális kapcsolódási pontról szóló tájékoztatás nyújtása;

- az áruajtók, formájuk és szállításuk kiindulási és végpontjának meghatározása, valamint a közlekedés, célirányok és távolságok beazonosítása;
- a víztárolók terén működő logisztikai infrastruktúra elemzése;
- az illetékes állami szervek, a gazdaság, a tudomány és az oktatásnak koordinált és egyeztetett részvétele a vízi és multimodális szállítással foglalkozó hazai és nemzetközi konferenciákon:
 - a regionális klaszterek rendszeres tevékenységének előmozdítása – erre jó példa a szervezet új szerbiai klasztere és a kissé régebbi vajdasági szállítási és logisztikai klasztere. Az újonnan létesített szerbiai vízi klaszterek esetében olyan tevékenységekkel lehet számolni, amelyek a vízi közlekedés fejlesztése szempontjából fontos projektek megalkotására és megvalósítására vonatkoznak, és amelyek erősítik a vízi közlekedés és logisztika területén működő vállalatok versenyképességét;
 - a vízi közlekedés területén született politikai dokumentumok és jogszabályok nyilvános prezentációja és publikálása;
 - a Szerb Köztársaság és a régió vízi utjaival és multimodális szállítással kapcsolatos EU-projektek támogatása és előmozdítása;
 - a Duna- Bizottság és a Száva- Bizottság munkájában történő aktív részvétel;
 - a vízi közlekedéssel kapcsolatos korszerű oktatási tananyagok, szakképzés és továbbképzés biztosításának előmozdítása;
 - az e-learning nyújtotta lehetőségek kihasználása az oktatás területén;
 - a vitorlázás oktatásával foglalkozó intézmények, oktatási, környezeti és kísérleti hajózással foglalkozó intézmények támogatása;
 - idegenforgalmi tevékenységek és az utaskikötői hálózat kifejlesztésének támogatása – jó példaként szolgál a dunai sétahajózás;
 - a helyi önkormányzatoknak a vízi turizmussal, kikötők építésével kapcsolatos terveinek támogatása;

A szállítással kapcsolatos jelenlegi és jövőbeni problémák

A vízi úton történő szállítással kapcsolatban, az utóbbi időszakban a közigazgatás valamennyi szintjén és valamennyi mutató figyelembe vételével készült elemzés az iparágban fennálló válság végső szakaszából indul ki. A hajógyártás szegényes feltételeinek köszönhetően, amely főleg a vajdasági szakaszra jellemző, a problémák a vízi szállítások csökkenésében nyernek kifejezést. Az elemzés utal a hajógyártás területén fennálló egyre nehezebb üzleti feltételekre, és a hazai flotta és kikötői infrastruktúra fejlesztésének terén tapasztalható késedelmekre. Mindez egy évtizede tart és a teherszállítás közútra történő áthelyeződését eredményezte, miközben teljes mértékben hiányzik a kombinált multimodális szállítás, mint a legfunkcionálisabb szállítási mód.

Az elemzés a “Közlekedési politika” vonatkozásában hivatkozik a versenyszabályokra és társadalmi feltételekre. A Szerb Köztársaság jogrendszere nem ismerte el “újat régiért” elv alkalmazását a belvízi utakra vonatkozóan, de az EU szabályai lehetővé teszik minden tagállam számára, hogy saját nemzeti jogrendszere keretében és adminisztratív erőforrások felhasználásával, olyan belvizekre vonatkozó alapok támogatását, amelyek ösztönözhetik a gazdasági szereplőket a szerb felségjel alatt működő flotta korszerűsítésére.

A Duna folyón konténerekkel történő szállítás fejlesztésére sokáig csak ígéretes lehetőségként tekintettek. A Duna középső és felső szakaszán történő konténeres szállítás megvalósulása, amely a Szerb Köztársaságot összeköti a főbb nyugat-európai és Fekete-tengeri piacokkal, késedelmet szenved, és jelenleg nem jár megfelelő eredményekkel. A szállítás fejlesztése szempontjából a konténerek képezik a fő tényezőt, ezért a vonatkozó

kategóriák, a modern konténerterminálok és más közlekedési módokkal való összekötő terminálok tekintetében meg kell felelniük a műszaki.

A kikötőket trimodális pontoknak kell tekinteni, a Szerb Köztársaság átfogó közúti és vasúthálózataival együtt, amelyek az Európai TEN-T folyosóval társulnak. A kikötői forgalom alacsony szintjét az alacsony jövedelmi szint és így a kikötői infrastruktúra korszerűsítésére és karbantartására vonatkozó lehetőségek elégtelen volta okozza. A helyi folyók kikötők általában sztenderd, sínekre épült tengerparti darukkal és/vagy parti mobil darukkal felszereltek. A kikötői és vasúti közlekedés társulása nem létezik vagy nem kellően fejlett. Szükség van a létező kikötői horgonyzóhelyek elemzésére, illetve fekvésük és méretük meghatározása is, mivel némely kikötő meghatározott kikötői horgonyzóhelyekkel rendelkezik. A kikötők jogállására és gazdálkodásukra vonatkozóan a Belvízi Hajózásról és Kikötőkről szóló Törvény rendelkezései irányadók. A Törvény egy része a kikötőket a valamennyi, fejlett vízi közlekedéssel rendelkező országban alkalmazott komparatív és globális gazdasági trendek alapján szabályozza, ami visszatükröződik azon alapelvben is, miszerint a kikötők közérdekűek és ily módon kikötői övezeteik köztulajdonban vannak. A Szerb Köztársaság területén található kikötők nem töltik be elsődleges szerepüket, mint a régióbeli gazdasági fejlődés hajtóereje. A Szerb Köztársaságot a kikötői infrastruktúra viszonylag rossz állapota jellemzi, miközben a kikötői felépítmények elavultak és alacsony színvonalúak az olyan változók, mint a termelékenység, a hatékonyság, hosszú távon pedig nőnek a felhasználókra és szolgáltatókra háruló költségek. A Szerb Köztársaság kikötőiben az intermodális közlekedési egységek száma elenyésző.

Létfontosságú, hogy a területrendezésre és várostervezésre vonatkozó dokumentumok, hőként a helyi önkormányzatoknak a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó stratégiai és fejlesztési dokumentumok következetesen kövessék a Szerb Köztársaságnak a kikötői övezetek kiterjesztésére vonatkozó stratégiai céljait, ahol csak lehetséges.

A vízi utak infrastruktúrájának vonatkozásában a fő probléma a folyamatos műszaki karbantartás nyilvánvaló hiányával függ össze, amelynek az említett gazdasági ágazat évtizedek óta tapasztalt elhanyagolása, különösen a pénzügyi eszközök nem kellő mértékű allokálásának révén. E megközelítés következménye a vízi utak részleges kihasználtsága a rendelkezésre álló kapacitásokhoz viszonyítva, ami azzal fenyeget, hogy tartóssá válik és így veszélyezteti a Szerb Köztársaság stratégiai pozícióit a folyókon. A megbízhatóság, mint a vízi utak fizikai állapotának további jelentős következménye, a modális választások tekintetében kulcsfontosságú tényezőt képez. Különösen nagy a sebezhetőség az időszakosan előforduló alacsony vízszintek esetén. Az év e periódusaiban az ilyen kritikai területeken a hajózás időlegesen, részlegesen vagy teljes mértékben lehetetlen. A vízszintekben tapasztalható szélsőséges ingadozásokat, az éghajlatváltozás hatásaival kombinált módon, jelentős mértékben esnek latba a jövőbeni tevékenységek vonatkozásában, éppúgy, mint a vízi utak infrastruktúrája karbantartásának költségei.

Prioritások megfogalmazása a cselekvésre és project-tevékenységekre vonatkozóan

A Stratégia javaslatot tartalmaz a belvízi úton szállított összteher növelésének forgatókönyvére vonatkozóan. Jelen leírás a gazdasági tevékenység fő makrogazdasági mutatóin alapul – a Szerb Köztársaság reális áron számított Bruttó Nemzeti Terméke (GDP) százalékban kifejezett növekedésén.

A modernkori üzleti feltételekhez történő gyors alkalmazkodás lehetővé tétele, a hajózás biztonságának növelése és a vízi közlekedés valamennyi szereplője környezettudatosságának növelése érdekében, a hajózási vállalatnak gondoskodnia kell a következőkről:

- Rendszeres folyamatos karbantartás;
- Hajók kötelező generáljavítása;
- A szükséges hajófelszerelések karbantartása;
- A régi is inaktív hajók kivonása és kiselejtezése;
- A hajóhulladék kijelölt hulladékgyűjtő állomásokon történő megsemmisítése.

Figyelembe véve a közlekedéssel kapcsolatos előrejelzéseket, a szükséges a folyami flotta 2015 és 2025 közötti kifejlesztésének támogatása, ami a következőket foglalja magában:

- A meglévő hajók és velük kapcsolatos felszerelések felújítása,
- A 25 évnél idősebb hajók behozatalának megtiltása;
- Új hajók beszerzése vagy építése;
- A Folyami Információszoigáztatás (RiS) működtetéséhez szükséges berendezések beszerzése és beüzemeltetése;
- A vállalat stratégiai orientációja (szakosodás) – nemzetközi/belföldi közlekedés (a rakomány típusa szerint).

A hajózási vállalatok stratégiai orientációja az alábbiakra kell, hogy irányuljon:

- Részvétel a nemzetközi forgalomban (import és export), különösen a térség országaiében;
- A belföldi közlekedés (Duna, Száva, Tisza, és Duna-Tisza-Duna (DTD) csatornahálózat) fejlesztése a nemzetközi közlekedéstervezés, veszélyes anyagok belső (hazai) kikötők közötti szállítása és ömlesztett rakomány szállítása vonatkozásában;
- Kombinált szállításban történő részvétel.

Amennyiben fenn kívánjuk tartani a folyékony rakomány meglévő közlekedési forgalmát, úgy 2015-től rövidtávon szükségessé válnak a hazai tanker flottába eszközölt nemzeti és külföldi beruházások. A veszélyes áruk belvizeken történő szállítása transzferálására vonatkozó Európai terveket figyelembe véve elképzelhető a forgalom növelése az előre jelzett mennyiségeknek megfelelően. A tervek szerint csak a korszerűsítési program végrehajtásának első öt évét követően irányozhatók elő további beruházások a hajók számának a Szerb Köztársaságban 2025-ig előirányzott vízi szállítási volumen-növekedésével összhangban.

A kikötők és dokkok gazdasági potenciálja fejlesztésével kapcsolatos stratégiai célkitűzések a következő módokon valósulhat meg:

- a kikötők nyilvános jellegének és a kikötői szolgáltatások minden felhasználó számára történő hozzáférhetővé tételének biztosítása, és a hátrányos megkülönböztetés kizárása;
- a kikötők által teljesítendő, a 1315/2013/EU. számú Szabályozás szerinti feltételek előírása;
- a piaci verseny erősítése az új kikötői üzemeltetőknek a hazai piacra történő belépését szolgáló jogi feltételek megteremtése révén, egy kikötői koncessziók jóváhagyására vonatkozó rendszeren keresztül,
- Világos szabályok bevezetése a kikötői infrastruktúrafejlesztés számára nyújtott állami támogatás területén;
- A kikötői biztonság és környezetvédelem magas szintjének biztosítása;

A Szerb Köztársaság kikötőrendszerére vonatkozóan megállapított problémák megoldása érdekében az alábbi lépések megtétele szükséges:

- a kikötő infrastruktúrával kapcsolatos beruházási szükségletek és az állam pénzügyi lehetőségei közötti egyensúly megteremtése;
- a kikötői területek elsősorban szárazföldön történő terjesztése állami tulajdonban;
- rugalmasság biztosítása a kikötői illetékek, valamint a kikötői tevékenységhez szükséges jóváhagyás tartalmának és feltételeinek beazonosítása során;

- szakirányú ellenőrzési eljárások kialakítása, a kikötői üzemeltetők ellenőrzése, és az adminisztráció és kikötőgazdálkodás egységes rendszerének kialakítása;
- a kikötők integrálása a Folyami Információs Szolgáltatás rendszerébe.

A kikötői szolgáltatások minősége nagymértékben függ a belvízi utak és kikötői infrastruktúra fejlesztésétől és karbantartásától. Új kikötők felépítése esetén különös figyelmet szükséges fordítani a technológiai dimenzionálásra, a műszaki megoldások alkalmazására, az építés szakaszosítására, a beruházások hatékonyságára, stb..

A kikötői infrastruktúrák kiépítése, felszerelése, folyamatos karbantartása és az ezzel kapcsolatos beruházások a kikötők működtetőinek folyamatos ellenőrzését jelentik.

A vízi utak állapotának javítása a 2015-2025 közötti időszakban, nevezetesen a biztonságosabb vízi közlekedés feltételeinek megteremtése, megbízhatóbb és hatékonyabb szállítási módok kialakítása, a tervezés és kivitelezés korszerű környezetvédelmi normáinak figyelembe vételével reális és elérhető cél.

A vízi utak beintegrálhatók a nemzeti szintű, a TEN-T Rajna-Duna folyosóval hatékony módon összekapcsolt, a nemzeti közúti és vasúti hálózathoz illeszkedő multimodális hálózatba. Kotrási és szárítási munkálatok szükségesek a Duna Belgrád és Bácskapalánka közötti kritikus szakaszain, valamint a folyó Közös szerb-horvát szakaszán, annak érdekében, hogy a beazonosított szűk keresztmetszeteket fel lehessen számolni és így jelentősen lehessen javítani a hajózás biztonságán. Szükséges a rendszeres karbantartás tovább folytatása és a Duna teljes szerbiai szakasza teljes potenciáljának kiaknázását lehetővé tevő felhasználás előfeltételeinek megteremtése is. illetve teljes integrációja az Európai Rajna-Duna folyosóba 2017 végéig. Emellett tovább kell folytatni a Száva folyón történő hajózás "szűk keresztmetszeteinek" felszámolásával kapcsolatos project-dokumentáció előkészítésével kapcsolatban megkezdett tevékenységeket is.

A téli kikötők és menedékek nagymértékű pénzügyi beruházásokat szükségeltetnek. Figyelembe véve a jelenlegi gazdasági helyzetet, rövidtávon szükséges előírni a téli kikötők által teljesítendő feltételeket, jég vagy más vészhelyzetek esetére.

A Folyami Információs Szolgáltatások teljes körű megvalósítása a Tisza folyó szerbiai szakaszán szükséges. A Szerb Köztársaságnak ezen kívül fel kell állítania a hajóközlekedési rendszer (VIS), mint amilyen már Európa-szerte működik.

Átfogó Stratégia

Az Európai Unió új, infrastruktúrával kapcsolatos politikája értelmében, amennyiben teljességében nézzük, a közutak, vasútvonalak, folyó-, csatorna-, légi- tengeri hálózatok és folyami kikötők jelenlegi fragmentált európai rendszere egyetlen Transzeurópai Közlekedési Hálózattá (TEN-T) alakul át. ami a gazdasági növekedés és versenyképesség erősítésének egyik eszköze.

A folyosók általános irányelveknek megfelelő fejlesztése magába foglalja a folyosók elemzését és olyan tervek kidolgozását, amelyek az érintett felek szervezett fórumain alapulnak, és amelyeket minden egyes állam a végrehajtás befejeztével fogadna el. Ez lehetővé teszi valamennyi régió hozzáférését, és így az EU egész területének átfedését. A jelenlegi európai politika keretében a Duna folyó önmagában is prioritást élvező folyosót képez, de mint vízi út korlátok alá esett. Mára a Rajna-Duna csatorna a vízi utak egyedülálló rendszerét képezi és fontos közép- és délkelet-európai vasúti és közúti csomópontokat köt össze Németország és Franciaország ipari központjaival. E megközelítés segítségével lehetővé válik a közlekedési infrastruktúra összekapcsolása és integrálása, beleértve a multimodális szállítás és a szabad információáramlás műszaki és adminisztratív akadályainak felszámolását, így kikötők tekintetében is.

Az új európai politika komoly lehetőségeket nyit meg a Szerb Köztársaságban megvalósuló vízi közlekedés jobb pozícionálása és továbbfejlesztése számára, lehetővé téve a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó stratégia kidolgozását. A vízi közlekedéssel kapcsolatos összes tevékenység a Belvízi Hajózással és Kikötőkkel kapcsolatos Törvény, a Tengeri Hajózásról szóló Törvény és a Veszélyes Anyagok Szállításáról szóló Törvény által megfogalmazott hatásköröknek megfelelően került csoportosításra. A vízi közlekedés terén létező nemzetközi jogi keret kielégítőnek tekinthető. A cél a vízi közlekedés területével kapcsolatos nemzetközi jogi keret teljes körű érvényesítése és a nemzeti jogrendszernek az EU szabályozásával való összhangjának megteremtése a 2015-2025. közötti időszakban. Szükséges a szakmai potenciál erősítése a jelenlegi közigazgatásban a szakmai továbbképzésre fektetett nagyobb hangsúly és a foglalkoztatott szakértők számának növelése révén, a hajózással kapcsolatos korszerű jogszabályok alkalmazásának szükségleteivel összhangban. A stratégia célkitűzései megvalósításának fontos eleme az illetékes hatóságok együttműködése a Szerb Köztársaság vízi útjaira vonatkozó nemzeti jogi szabályozásoknak és adminisztratív eljárásoknak a környező dunamenti EU-tagállamok modelljeit követő összehangolása során.

Az építésügy, a közlekedés, az infrastruktúra, a vízgazdálkodás és a környezetvédelem területén tevékenykedő valamennyi releváns intézmény és szervezet adminisztratív kapacitásainak és együttműködésének erősítése elengedhetetlen a Szerbia Köztársaság területén megvalósuló folyóvízi infrastruktúrára vonatkozó projektek tervezése és a vízi közlekedés fejlesztése szempontjából.

A belvízi utak közlekedésével kapcsolatos előrejelzés abból a feltételezésből indult ki, hogy az éves összérték a Szerb Köztársaság reális áron számított Bruttó Nemzeti Termék (GDP) százalékban kifejezett változását követi.

Az alkalmazott metodológia alapján megállapítható, hogy a Szerb Köztársaság belső vízi útjain megvalósuló forgalomban bekövetkező növekedés (belvízi közlekedés, import és export) 2020-ig 12,5% %-ot, 2025-ig pedig 36,9 %-ot tehet ki a 2012. évi összforgalomhoz képest.

A Stratégia kidolgozása során folytatott kutatások arra a következtetésre jutottak, hogy a Szerb Köztársaság területén, belvízi úton megvalósuló közlekedés volumenének növelésével kapcsolatos célkitűzésének tényleges megvalósulása 2025-re a 2012-es esztendőhöz képest 36,9 %-os növekedést fog jelenteni.

A Szerb Köztársaság a 2015-2025 közötti időszakra vonatkozó Víz Közlekedésfejlesztési Stratégiája Környezeti Jelentésének Vezetői összefoglalója

A Stratégiai Környezeti Értékelés (SZKÉ) a Szerb Köztársaság Stratégiai Környezeti Értékelésről szóló törvényének 18. cikkén alapul és a Szerb Köztársaság Földművelésügyi és Környezetvédelmi Minisztériuma bizonyos tervek és programok hatásairól szóló értékelésén alapul. A SZKÉ értékelésének célja a Szerb Köztársaság vízi közlekedési rendszerének fejlesztése a 2015 és 2025 közötti időszakban. A Szerb Köztársaság vízi közlekedésének fejlesztésével kapcsolatos, a 2015 és 2025 közötti időszakra vonatkozó SZKÉ-jának tervezésére és végrehajtására a vonatkozó irányelvekkel és nemzeti törvényekkel összhangban kerül sor.

Az SZKE-folyamat a Stratégiai Tervezettel párhuzamosan vette kezdetét, célja pedig a lehetséges számottevő hatások beazonosítása, irányelvek és megelőző intézkedések beazonosítása, amelyek a potenciális negatív hatások megelőzését és felszámolását, illetve a védekezés és környezetellenőrzés pozitív hatásainak növelését szolgálják.

A környezeti helyzetelemzést minden beazonosított környezetvédelmi kérdésre vonatkozóan kell előkészíteni. A beazonosított környezetvédelmi kérdések az alábbiakra vonatkoznak: vizek (felszíni vizek, talajvíz), föld és földtani elemek, biodiverzitás, növényvilág, állatvilág, levegő- és éghajlatváltozás, tájkép és kulturális örökség, lakosság és emberi egészség, energiaforrások.

A stratégia pozitív hatást gyakorol a vízminőségre, a hidrológiára és a természetes vízkészletekre. Az ökológiai folyosók helyreállítása és kezelése, nagy kiterjedésű folyóhálózatok esetében természetszerűleg csökkenteni fogja az áradások veszélyét és a vízkészletek sebezhetőségét. A katasztrófa megelőzési és –kezelési célkitűzések szintén támogatják ezeket a célokat.

A jobb koordináció és a környezetbarát szállítórendszerek előmozdításának célkitűzését illetően a projektek tervezése során figyelembe kell venni a folyami és tengeri szállítás okozta vízszennyezést (kotrás, hulladék, ballasztvíz és olajszivárgás) és a hidromorfológiára gyakorolt káros hatásokat (pl. áramlási rendszer és vízszint változása).

A Szerb Köztársaságnak a 2015 és 2025 közötti időszakra vonatkozó Víz Közlekedésfejlesztési Stratégiája Stratégiai Környezeti Értékelő Stratégiájának célja, azon kötelező érvényű, hierarchikusan jóváhagyott irányelvek (környezetvédelmi követelmények), valamint azon politikák és intézkedések meghatározása, melyek célja a környezet védelme és fejlesztése és a fenntartható vízi közlekedés 2025-ig szóló feltételeinek megteremtése.

Hangsúlyozni és a tervezett projektek végrehajtása során figyelembe kell venni a környezettudatosságot. A hatásmátrix képezi a stratégia célkitűzéseinek próbáját az SZKÉ-célkitűzések vonatkozásában, és egyben kimutatja az egybeeséseket és inkonzisztenciákat egyaránt.

A főbb célok az alábbiakat foglalják magukban:

- A fenntartható vízgazdálkodás biztosítása:
- A felszíni vizek és talajvíz megőrzésének, javításának és ésszerű felhasználásának biztosítása:
- A szennyezés korlátozása és a tápanyagok és veszélyes anyagok hatásának csökkentése:
- A szerves anyagokból, tápanyagokból és veszélyes anyagokból származó szennyezés csökkentése, valamint a diffúz forrásokból és véletlenszerű szennyező események megelőzése vagy ezek hatásainak csökkentése;
- A felszíni vizek és talajvíz ökológiai és vegyi állapotának javítása,

- Az áradással kapcsolatos kockázatok megelőzése és csökkentése:
- Jég okozta károk korlátozása;
- A szennyvízkezelés javítása és a nitrát okozta szennyezés csökkentése
- A víz minőségének folyamatos ellenőrzése.

A tételes célok többsége az intézményes és infrastrukturális keretfeltételek és a politikai eszköztár javítására, a képességfejlesztésre, koordinációra és tervezésre vonatkozik, így jelen Stratégiai lehetséges környezeti hatásai közvetett természetűek lesznek. Különös figyelem szentelendő a szállítórendszerek javításával és a regionális közlekedési hálózati rendszer javításával és az abba eszközlendő stratégiai beruházások előkészítésére, a fenntartható teherszállítás előmozdítására, a vízi utak karbantartására és gazdálkodására vonatkozó célkitűzéseknek és tevékenységeknek. Ezen tevékenységek támogatása a földfoglalás erősödéséhez, a természeti környezet fragmentálódásához és a levegőszennyezés és zajártalom erősödéséhez vezethet arra érzékeny területeken. Biztosítani kell a környezetvédelmi és lehetőség szerint más fenntarthatósági aspektusok hatékony módon történő figyelembe vételét, hogy el lehessen kerülni a növekvő zöld-energia felhasználás mellékhatásait (pl. egyoldalú biomassza-termelés, a hidrogomorfológiára gyakorolt negatív hatások, zajártalom, a tájképre gyakorolt negatív hatás). Ezen telepítések csak a hatóságok általi szigorú ellenőrzés és utóbbiakal történő együttműködés esetén javasolt.

A megfogalmazott tételes célkitűzések az alábbiak vonatkozásában segítik a környezetet:

- határokon átnyúló vízgazdálkodás
- az ökológiai folyosók helyreállítása
- fenntarthatóság (zöld szállítások, okos és emelt szintű energiahálózatok, megújuló energiaforrások fokozott használata és az energia felhasználásának hatékonyabbá tétele
- a katasztrófa-kockázatkezelési készség javítása
- környezetbarát és biztonságos szállítórendszerek
- a városi és vidéki körzetek specifikus TEN-T célkitűzésekhez történő hozzáféréseinek kiegyensúlyozottá tétele
- az energiahatékonyság javítása

A funkcionális ökológiai hálózatok és zöld infrastruktúrák integrációja a természetvédelmi területek és élővilág-folyosók összekapcsolása révén, valamint a korlátok felszámolása a természetvédelmi területek, a biodiverzitás és a veszélyeztetett fajok állapotának javítását fogja eredményezni. Újonnan épített szállítókikötői infrastruktúrák esetében a körültekintő és természetközpontú tervezés csökkentheti a biodiverzitást érő negatív hatásokat, a belvízi és tengeri úton történő szállítás előmozdítása során.

A hajókon keletkező hulladékfajták közé tartozik a szennyvíz, a háztartási és működési hulladék és a hajók üzemeltetése során keletkezett tehermaradék-anyag. Amennyiben a hajók által keletkezett hulladék nem kerül törvényes úton megsemmisítésre vagy elszállításra, úgy hozzájárul a folyók szennyeződéséhez és káros hatásokat gyakorolhat az ökoszisztémára.

Figyelembe véve jelen Stratégia fő céljait és a régió jellegzetességeit, a terület legfontosabb kérdése a vízgazdálkodás, beleértve az áradásveszély megelőzését és a Dunakanyar élővilága sokszínűségének megőrzését. A levegő és az éghajlat kérdése és a klímaváltozás ugyancsak kulcsfontosságú kérdés. Az előrelátható jövőbeni feltételek között az olyan vízfüggő ágazatok, mint a mezőgazdaság, az erdőgazdálkodás, a hajózás és a vízi energiatermelés várhatóan problémákkal néznek majd szembe. E területeken előrelépésre van szükség a környezetbarát közlekedési rendszerek megteremtése végett.

A zöld infrastruktúrák, a fenntartható víz és természetgazdálkodás és az árvízveszély elhárításának előmozdítása javítja a talaj minőségét és segítséget a talajfunkciók fenntartásához. Amennyiben a végrehajtás során megfelelő hangsúlyt kap és megköveteltetik a környezettudatosság, úgy minimálisra szoríthatók a jövőbeni közlekedési és energetikai rendszer negatív hatásai.

Főbb eredmények és ajánlások

A környezetbe történő beavatkozások feltételezhető jelentős hatásai kiértékelésre kerültek és ennek megfelelően kerültek bemutatásra a javasolt intézkedések is. A releváns beavatkozásokat együttesen kell kezelni, és figyelmekkel kell lenni a különböző, beavatkozás tárgyát képező területekre gyakorolt lehetséges hatásokat.