

Зоран Милошевић*

Ема Крактус**

Институт за политичке студије, Београд

ДУНАВ, НАТО И СТРАТЕГИЈА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ ЗА ДУНАВ

Сажетак

Стратегија за Дунавски регион не предвиђа заштиту националних интереса, јер се политика ЕУ не може мењати (практикује се само консултативни метод усаглашавања политике). Такође, Стратегија примењује „три не“: нема нових фондова, нема нових институција и нема нових правила.

Истовремено, политиком ширења Европске уније и НАТО-а Дунав се претворио у унутрашњи НАТО пловни пут, који ремети само Србија.

Кључне речи: Дунав, НАТО, Европска унија, Стратегија Европске уније за Дунав, геополитика

Према руским изворима Запад је већ од 2014. године и „обојене револуције” у Украјини припремао путеве доставе оружја, борбене технике, муниције и минско-експлозивних средстава ка руској граници. САД су, наиме, бродовима достављали набројани војни материјал у европске луке, а одатле различитим путевима ка Румунији и Украјини. С обзиром на то да почетком Специјалне војне операције у Украјини Запад више није могао да доставља оружје

* Научни саветник. e-mail: zoran.milosevic@yandex.ru

** Мастер политичких наука. e-mail: ema.kraktus@gmail.com

*** Чланак је урађен у оквиру интерног пројекта „Србија и балканске геополитичке импликације украјинске кризе”, реализованог у партнерству Института за политичке студије и Факултета за међународну политику и безбедност, Београд.

у Украјину преко Одесе, алтернатива се отворила на ушћу Дунава у Црно море, тачније преко лука Рени, Измаил, Килија и Вилково (који су изграђени у совјетско време, а сачуване су до данас). Тако је преко ових лука, тачније преко Дунава, отворен пут за натовско оружје за Украјину.¹

Дунав, као што је познато, представља међународну реку (истина ширењем Европске уније Дунав је постао река коју Запад контролише скоро целим током, осим у оном делу који пролази кроз Србију), а пловидба је регулисана Конвенцијом из 1948. године која предвиђа слободну пловидбу трговачких бродова „од Улма (Немачка) до Црног мора преко Сулинског грла и излазом у Црно Море преко Сулинског канала”. При томе, царинска контрола није предвиђена, нити се наплаћују транзитне таксе. Кретање војних бродова Дунавом је забрањено. Међутим, познато је да се Дунав код украјинских Курила улива у Црно море, из чега следи једноставан закључак: ко поседује Курилска острва, практично контролише Дунав.

Потписивање Конвенције одржало се у Београду, а у раду су учествовале делегације СССР-а, Украјинска ССР, Бугарска, Мађарска, Румунија, Чехословачка, Југославија, САД, Велика Британија, Француска и Аустрија. Захваљујући стеченим позицијама Совјетског Савеза у Другом светском рату, без обзира на противљење савезника из антихитлеровске коалиције, Конвенција је усвојена од свих држава које имају приступ Дунаву. То је изменило однос снага у региону који је успостављен још у време потписивања Париског мировног уговора 1856. године (после пораза Русије у Кримском рату од стране Запада и Османске империје), као и каснијих интерпретација које су по правилу ишле на штету Србије и Русије.

Уместо Европске Дунавске комисије, у којој су после Првог светског рата били само представници Енглеске, Француске, Италије и Румуније, створена је нова Дунавска комисија у коју су биле укључене искључиво подунавске земље (Аустрија од 1960), политички оријентисане на Совјетски Савез.

¹ Михаил Чекмасов, США превратили Голубой Дунай в дорогу войны, <https://zvezdaweekly.ru/news/20231131033-cXqYn.html> (приступљено 11. 4. 2023.)



ИЗВОР: ©wikipedia.org

Земље Дунавске комисије: чланице су означене црвено, посматрачи жутом бојом (у границама од 01.01.2022.)

Резултат овог преокрета је био да је Дунав четрдесет четири године верно служио одрживом развоју подунавских држава. Чак и у извештају међувладине комисије програма TRASECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) за 2011. годину, коју финансира Европска унија примећено је да је у „епохи комунизма превоз терета Дунавом достигао свој максимум 1997. од 91.841.000 тона”. Према подацима Дунавске комисије за 2020. годину аналогни показатељ је само 69.000.000 тона терета.

Рађање програма **TRASECA** догодило се на међународној конференцији у Бриселу 1993. године, а после историјских догађаја разбијања Југославије и распада СССР-а, затим потписивања Мастрихтског уговора о стварању Европске уније и окончања копања канала између баварских градова Бамберга и Клехајма 1992. године. **Овим програмом поништена су решења и достигнућа Конвенције из 1948. године.**

Отварањем канала отворен је европски унутрашњи пловни пут Рајна-Мајна-Дунав, који повезује луке Северног и Црног мора. Његова дужина од Ротердама до украјинских лука Рени, Измаил, Килија и Вилково износи око 3.500 километара. Програм TRASECA се заснива на међународној сарадњи између ЕУ и партнерских земаља на организацији транспортног коридора Европа-Кавказ-Азија. У периоду 2010-2012, Дунав је укључен у програм као кључни коридор Трансевропске транспортне мреже са целогодишњом пловидбом.

Европска унија и НАТО нису остали на програму TRACESA, већ је донесена и Стратегија Европске Уније за Дунавски регион¹ 2010. године. „Према Европској комисији Дунавски регион се драматично променио. У последње време догодила су се два таласа проширења Европске уније, у 2004. и 2007. години. ‘Најинтернационалнији’ речни слив у свету сада је већим делом простор Европске уније. Дунав може отворити Европску унију према њеним блиским суседима, региону Црног Мора, Јужној Кавказији и Централној Азији. Стратегија Европске уније за развој Дунавског региона може допринети остварењу циљева Европске уније, јачајући основну политику европске иницијативе, а нарочито у контексту Европске стратегије...”²

ЕВРОПСКА УНИЈА И СТРАТЕГИЈА ЗА ДУНАВ

Интерес Европе за Дунав и простор иза Дунава је веома стар и постојан. Наиме, после Кримског рата (завршеног 1856) формирана је Европска дунавска комисија која је имала власт над рекама Чилие на северу, Сулине у средини и рукавац Светог Ђорђа на југу. Власт над Дунавом је предвиђена две, али се протегла на 82 године.³

Европска дунавска комисија била је прво и дуго времена једино међународно тело са јаким полицијским и правним овлашћењима над приватним судовима и појединцима, а 1930. године, на пример, професор историје Глен А. Блекбурн из Сједињених Држава назвао ју је „јединственом” организацијом.

Без територијалних поседа, она је, ипак, посебан међународни ентитет који има суверенитет над широким водама Дунава. (...) **Ове потпуно дискреционе функције не захтевају овлашћење ниједне групе држава, а уредбе Комисије не подлежу жалби.**⁴

Све ово се, дакле, понавља.⁵

¹ Саопштење комисије европском парламенту, европском савету, европском socio-економском комитету и регионалном комитету, Стратегија Европске Уније за Дунавски регион, Брисел, COM(2010) 715/4, стр. 12.

² Исто.

³ Комисии по реке Дунай, https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.34f1b56f-63a9e20f-42a6944d-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Commissions_of_the_Danube_River

⁴ Глен А. Блекбурн, „Международный контроль над рекой Дунай”, Текущая история, XXXXII (сентябрь 1930)

⁵ Ранко Јаковљевић, *Крај Дунава: прилози за историју граница*, Центар академске речи, Шабац, 2018, стр. 62. сведочи како су се Срби чудили жељи Енглеза да контролишу пловидбу Дунавом.

Уочи ширења Европске уније на исток и приступања истој дванаест земаља 2004. и 2010. године, Уједињена Европа се суочила са проблемом стварања транспортног коридора који повезује запад и исток овог дела света. Проблем постаје све акутнији због интересовања Старог света за ресурсе и енергенте Каспијског мора и Азије, које је посебно изражено од 2001. године (почетак рата у Авганистану, затим у Ираку).

Због тога је Европска унија 2009. године поставила задатак да развије „Дунавску стратегију”,⁶ осмишљену да коначно формира јединствен пловни пут који повезује Северно и Црно море. У Европи тренутно постоји 10 „међународних транспортних коридора”, а најважнији од њих се сматра „коридор број 7”, од Беча, преко Братиславе, Будимпеште, Букурешта и до обале Црног мора. Штавише, и ЕУ и НАТО ту већ стоје „на чврстој ноzi” (након приступања сиромашне, али веома важне и агресивне Румуније 2007. године).

Шта подразумева спровођење Дунавске стратегије? Пре свега – значајно повећање теретног саобраћаја дуж Дунава, будући да је он „коридор број 7”. Тренутно се овим путем превезе 50 милиона тона терета годишње. Планирано повећање је 6 пута, до 300 милиона тона, иако ово очигледно није граница. Ако Запад преузме контролу над каспијском лаком нафтом, а ствари иду ка томе, онда ће се робни промет вишеструко повећати.

Тако река Дунав, који пролази кроз територију 10 земаља, полако постаје не само вода већ злато. Истина, постоји један проблем. Коридор не би требало да води у ћорсокак. Теоретски, нови коридори водног транспорта до Евроазије могу почети од ушћа у Дунав:

преко Црног мора и Дњепра – до Белорусије, балтичких држава и северне Европе;

преко Црног мора, Азовског мора, Дона и Волге – до индустријских региона Русије;

⁶ Избор појма стратегија није баш најсрећнији. Јер, према неким виђењима „Стратегија у изворном значењу представља књигу о вештини ратовања, а има корен у старогрчком појму *στρατηγία* који је значио лукавство или мајсторију. Данас се под стратегијом, у проширеном смислу, има у виду начин, средство или метод за доношење одлука којима се обезбеђују оквири за систематско промишљање и даје могућност једној земљи да решава међусобно повезана друштвена, економска и питања заштите животне средине на регионалном, националном и локалном нивоу. У овом есеју се говори о једној стратегији која траје цело једно столеће и има исти циљ. Она у Дунавском региону Србију, као локалног актера, поставља у ситуацију избора, данас као и пре једног века...” Види: Небојша Вељковић, Дунавска стратегија – стара идеја за нови век, <http://rapp.gov.rs:800/zelena-energija/cid190-44679/dunavska-strategija-stara-ideja-za-novi-vek>

преко Црног мора, Азовског мора, Дона, Волге и Каспијског мора – до земаља Централне Азије.

Међутим, опет, постоји проблем. Готово главни део делте Дунава припада Румунији. На реци има много румунских лука. Само на првих 170 миља од ушћа су Сулина, Тулчеа, Галати и Браила, што чини 15.076 метара фронта за привез. Мање него у Ротердаму (са 40.000 метара), али ипак итекако значајно.

Али из речне луке брод мора ићи на море. Са овим Румуни имају потешкоћа. Тренутно имају три излаза: два вештачка канала („Черновода – Констанца” и „Међидија – Новодари”) и један природни – „Сулина рукавац”. Вештачки канали пуштени у рад 1984. и 1988. су добри за све, али се могу запречити. Тамо је висинска разлика од нивоа главног канала Дунава до нивоа Црног мора 55 метара, тако да су на сваком каналу по две преводнице. А браве су значајно повећање трошкова проласка пловила, прво, и, што је још важније, ниска пропусност самих канала.

Канал Сулински рукавац, грађен 1857-1881, дугачак 63 километра, широк 60 метара и дубок 7,5 метара, сада је главни излаз у Црно море. Али Сулински рукавац има и својих недостатака. Пре свега, чињеница да канал обезбеђује искључиво једносмерни саобраћај бродова и то само током дана. А ово је значајан и ненадокнадив губитак због застоја и губитка времена.

Стога, Румунија грозничаво покушава да заврши изградњу новог канала „Светог Ђорђа”, дуж природног Ђорђевог рукавца у делти Дунава. Али мало је вероватно да ће се то догодити брзо. Канал је почео да се гради још за време Чаушескуа, и само је он, са својим диктаторским и административним способностима могао да мобилише све снаге земље да се то уради. Сада, колико се зна, међународне финансијске организације дају новац Румунији само за одржавање капацитета канала Сулина. Питање оптимизације пропусности у вези стратегија Европске уније је Дунав и Црно море одложила „за касније”. Дакле, проблем још није решен.⁷

Стратегија би требало да учини Регион правим регионом 21. века, сигурним и поузданим, а једним од најатрактивнијих у Европи. У израду Дунавске стратегије биле су укључене Немачка, Аустрија, Мађарска, Словачка, Хрватска, Србија, Румунија, Бугарска, Молдавија и Украјина, док ће остале државе и региони који припадају дунавском сливу бити укључени у заједничке пројекте. Русија је, дакле, елиминисана.

⁷ Андрей Ганжа, Дунайская стратегия, telegrafua.com/country/11650/

Да би се ово постигло, Европски савет је захтевао од Европске комисије да припреми (нову) Стратегију. **Она следи принципе ЕУ Стратегије за регион Балтичког мора**, која се сада спроводи.⁸

Да би се ојачала интеграција целог Региона, Стратегија има за циљ јачање политике ЕУ и примене права у овој области. Он пружа политичку подршку тренутним иницијативама и подиже њихову видљивост. Конкретно, неке активности у оквиру постојећих органа део су Акционог плана.⁹

Када се сагледа Стратегија ЕУ за Дунав јасно је да она остварује циљеве НАТО-а, јер следи агресивну политику каква се води у Прибалтику са циљем потискивања Русије. Тако да је јасно да се тежи претварању Дунава у унутрашњи пловни пут ЕУ-НАТО-а. Ово за сада ремети само Србија (Аустрија је већ одавно инкорпорирана у западни систем), а њено „дисциплиновање” значи и подршку ЕУ и НАТО сепаратизму у Војводини, преко развоја тзв. Војвођанског идентитета.¹⁰ Уколико Западу успе да одвоји Војводину од Србије, онда је и Дунав у овом делу под контролом.¹¹

Потпредседник Владе Србије задужен за европске интеграције **Божидар Ђелић** био је представник Србије током израде Стратегије ЕУ за Дунавски регион. Колико се види из медијских извештаја прихватио је све што је Брисел тражио. Из његове изјаве дате у Бриселу види се да је Србија скрајнута од доношења главних политичких питања. Србији је у оквиру Дунавске стратегије дат задатак да координира три од једанаест домена – транспорта, економије знања и безбедности и борбе против организованог криминала, али уз контролу „партнера”.

⁸ Арпад Гордош, Макрорегион Дуная на карте Европейского Союза, Современная Европа. – 2011. – № 2 (46). – С. 54-61.

⁹ Исто, стр. 21.

¹⁰ Дунав је и разлог због чега Запад подржава војвођански сепаратизам, јер претварање ове реке у унутрашњи пловни пут Европе захтева да се одузме контрола над њеним делом реке Србији. Овде се пласирају различите идеје, од обнове Аустро-угарске Монархије (у коју би ушла и Војводина) до евроатлантских идеја и посебних споразума. Истина, монархисти Аустрије који су носиоци обнове црно-жуте монархије Војводину не спомињу изричито као „кандидата за чланство” у новој монархији, али је указано на, наводно, високи степен прихватљивости њихових идеја у овој српској покрајини. На информативном сајту „Црно-жути форум” истакнуто је да је телевизијска репортажа о манифесту Црно-жуте алијансе, донесеном поводом 89-годишњице „републиканског пуча” у Аустрији изазвала изузетну пажњу и наклоност Војвођана „одмереног и мудрог политичког шлифа”.

¹¹ В.Самошкин, Дунайское продолжение войны в Югославии // Независимая газета. 1999. 12 октября.

Ђелић је прецизирао да ће Србија ова три домена координирати у сарадњи са својим партнерима – у домену транспорта са Словенијом, у домену безбедности с Немачком и у домену економије знања са Словачком.¹²

Да су НАТО и Европска унија заинтересовани да српски део Дунава буде укључен у Стратегију ЕУ за ову реку, сазнали смо већ 2010. године. „Наиме, израда стратегије Европске уније за регион Дунава започеће у понедељак у немачком граду Улму где ће у првим консултацијама учествовати чланови Европске комисије и шефови и министри подунавских држава укључујући и званичнике из Србије. Тим поводом у Бриселу је јуче боравио потпредседник српске владе Божидар Ђелић који се састао са Дирком Анером, директором европског директората за регионалну политику.”¹³

„Први пут Србија је у Бриселу третирана као чланица ЕУ, тако што смо од почетка укључени у израду једне европске стратегије. Добили смо уверавања од директора Анера да ћемо бити третирани као чланица ЕУ и када стратегија буде дошла у фазу израде пројеката и финансирања. Дунав је велика шанса за Србију, јер нашој земљи припада око четвртине слива реке. У домену израде инфраструктуре, путева, мостова, речних лука, затим у домену енергетике, туризма, заштите животне средине, Србија има велике могућности и верујем да ћемо се доказати као веома вредан будући члан ЕУ”, казао је Ђелић.¹⁴

Потпредседник Владе за европске интеграције Божидар Ђелић, који је и национални координатор Дунавске стратегије у Србији, рекао је том приликом да је данашњи дан историјски за Дунав, јер су лидери ЕУ, поред одобравања Хрватској да постане 28. чланица ЕУ, усвојили и подунавску стратегију.¹⁵

¹² Ђелић: Србија координатор у три домена Дунавске стратегије, Политика, 12.01.2011.

¹³ Божидар Ђелић, Србија укључена у стратегију ЕУ за Дунав, Политика, 29.01.2010.

¹⁴ Исто

¹⁵ Ђелић: усвајање стратегије ЕУ историјски дан за Дунав, Политика, 24. 06. 2011. Да се жеље и пракса у Србији разилазе показује следећи податак. **Закључно са 2005. годином, приватизована су готово сва предузећа у Србији која се баве лучком делатношћу, односно, све луке и пристаништа отворена за међународни саобраћај на Дунаву, са изузетком новосадске луке.** У приватизацији ових предузећа нису поштоване специфичности лука као објеката саобраћајне инфраструктуре, већ су луке третиране као било које друштвено предузеће. Државни органи су омогућили новим власницима да постану de facto власници лука као стратешких објеката саобраћајне инфраструктуре. То за последицу има постепено гашење лучких делатности на Дунаву, јер нови власници нису заинтересовани за лучку делатност, већ да добију у власништво скупо грађевинско земљиште, на коме ће градити објекте друге намене или трговати земљиштем. То је основни разлог што стратешки важна лучка делатност у Србији замире. Види: Верица Бараћ, Зашто су европски стандарди неважни за луке у Србији, Политика, 11.04.2010.

„Дунав, са уласком Хрватске у ЕУ, заправо је и додатни доказ да Србија природно припада ЕУ”, јер ће тада Дунав изаћи из ЕУ, ући у Србију и онда наставити свој ток поново у ЕУ кроз Румунију и Бугарску, према речима Ђелића. Тако имамо доказ да нисмо само географски део Европе, већ и политички, захваљујући Дунаву.

Оно што је интересантно јесте да Стратегија за Дунавски регион не предвиђа заштиту националних интереса, јер се политика ЕУ не може мењати (практикује се само консултативни метод усаглашавања политике).¹⁶ Такође, Стратегија примењује „три не”:¹⁷ нема нових фондова, нема нових институција и нема нових правила.¹⁷

РУСИЈА И ДУНАВ

Као резултат распада СССР-а, Русија се нашла у позицији раздвојености од Европе од стране нових независних држава. То је изазвало потребу за обављањем транзитног превоза преко њихове територије и одговарајуће повећање трошкова транспорта робе. У тим условима, јединствени пловни пут Азовско море – Црно море – Дунав добија велики значај за Русију, с обзиром на то да је пловидба Дунавом остала „слободна и отворена за грађане, трговачке бродове и робу свих држава”.

Руска дипломатија, стручњаци поморске и речне флоте морали су да уложе велике напоре да, у периоду најозбиљнијих геополитичких промена у сливу Дунава и сложеног процеса прилагођавања Београдске конвенције новим условима у Европи, Русија не буде избачена из дунавске сарадње. Изјаве Министарства спољних послова Руске Федерације о наставку чланства у Дунавској комисији најпре су изазвале примедбе неких подунавских држава. У почетку је Украјина била посебно активна у отпору руском учешћу у Дунавској комисији, која је добила целу флоту некадашњег Дунавског бродарства СССР-а. Истина, у будућности је било могуће ослабити антируске тенденције и отклонити претњу искључења Руске Федерације из Дунавске комисије. Практично све њене старе и нове чланице одобриле су документа која потврђују пуно учешће Русије у управљању режимом пловидбе Дунавом. Представници

¹⁶ Види: Драган Г. Даниела, Придунайский треугольник Румыния–Украина–Молдова: особенности межгосударственного сотрудничества, *Проблемы постсоветского пространства*, 2019 6(4), стр. 422.

¹⁷ Исто, стр. 423.

Руске Федерације и данас активно учествују у раду руководећих и свих посебних органа Дунавској комисији.¹⁸

Ипак, много се променило у позицији Русије на Дунаву. Сада, немајући дунавску обалу и инфраструктуру на Дунаву, осим учешћа у међународној бродарској компанији „Интерлихтер”, Русија се ипак нашла одсечена од практичних питања дунавског бродарства, која се углавном решавају у оквиру конференције директора Дунавских бродских компанија, учесници Братиславских споразума.

Консолидација руског присуства на Дунаву може бити мотивисана чињеницом да је Дунав, по свом међународном статусу, оптималан коридор за транспорт руског терета, спасавајући земљу од трошкова копненог транзита. Може се претпоставити да ће се улога Русије у Подунављу значајно повећати након решавања статуса Каспијског мора и оживљавања веза кроз економску сарадњу. С тим у вези, активира се транспорт дуж Волга-Донског канала до лука Црног мора и даље Дунавом до Европе, укључујући и низ трећих земаља (Иран, Азербејџан, Туркменистан, Казахстан). Стога је главни задатак данас да се обезбеди да се Русија не нађе на маргинама новог дунавског процеса, што би се могло десити ако усвајање декларација о Дунаву не уважи руске интересе и руски речни бродови буду елиминисани из ове реке.

ДУНАВ – РЕКА НА КОЈОЈ НАТО ИМА МОНОПОЛ

Није тајна, да програми ЕУ одражавају војне планове САД и НАТО-а. Након државног удара у Украјини 2014. године и почетка рата у Донбасу, Вашингтон је најавио почетак операције Atlantic Resolve и најавио програм под називом Европска безбедносна иницијатива (European Reassurance Initiative – ERI), који је 2017. године замењен програмом EDI (European Deterrence Initiative).

Све ове „иницијативе” укључују: повећање војног присуства САД, модернизацију војне инфраструктуре, повећање залиха наоружања и јачање војног потенцијала америчких партнера у Европи. За ове намене изграђено је најмање 15 складишта америчке војске: у Немачкој – четири, у Бугарској – два, у Румунији – два, у Италији, Белгији, Холандији, Грчкој, Норвешкој, Пољској и Литванији – по један.¹⁹

¹⁸ Види: В. Кохан, Седьмой европейский транспортный коридор: судоходные условия на Дунае, *Дунаец*. 2002. 24 июля.

¹⁹ У овој геополитичкој игри, Европа и САД су постале конкуренти. Сједињене Америчке Државе активно гурају свој „атлантски или амерички пројекат”, који подразумева очување

Ова политика и пракса САД и НАТО-а су важне не само због присуства друмских и железничких терминала, већ и због развијеног система пловних канала између река Мозел, Мајна, Некар и других са излазом на Рајну. То значи да се терет не мора искрцавати са бродова и пловила на воз директно у луци. Довољно је извршити његов претовар у речне бродове, који имају све водеће флоте света.

Даље, терет може да иде или до складишта у Немачкој, Белгији и Холандији, или дуж речног транспорта Рајна-Мајна-Дунав, где логистички проблеми нису толико акутни. У циљу стандардизације, на овом пловном путу примљени су на рад несамходни бродови (шлепови) типа Европа-2Б носивости 2.000 тона, који се граде у Бродоградњи и ремонту бродова Килија.

Лако је израчунати да ће воз од девет таквих баржи (највиша VII класа БДП-а) имати носивост 18.000 тона. Што се тиче осталог транспорта, реч је о 450 вагона од 40 тона или 900 приколица од 20 тона преузетих из оптерећеног европског копненог саобраћаја.

Пловидба од Ротердама до Сулине траје 10,5 дана за самоходне бродове и 13,5 дана за потискивани конвој.



Коллаж автора, <https://vezdawweekly.ru/news/20231131033-cXqYn.html>
Пловни пут Рајна-Мајна-Дунав РУМУНСКИ ТРАГ

империјалне власти широм света. ЕУ покушава да спроведе „европски пројекат” који предвиђа ширење утицаја уједињене Европе на Урал. Види: Валериј Панов, Потечет ли Дунај вспаљ? Внешняя политика Румынии: современные вызовы и угрозы безопасности Украины, https://www.stoletie.ru/geopolitika/potechet_li_dunaj_vspat_2010-06-18.htm

Сулински канал, који је поменут, није једини излаз на Црно море, као што није једини улаз у слив реке Дунав. Под јурисдикцијом Украјине је канал Бистри, а под јурисдикцијом Румуније канал Дунав-Црно море (Черновода – Констанца).

Ушће Бистри отворено је за пловидбу 17. августа, из другог покушаја (прва најавна отварања је била 10. јула 2020.) након што је украјински мали хидрографски брод „Шљаховик” дигнут у ваздух због наилажења на сопствене мине (28. јула), као и бродића „Орлик” (31. јула, и одмах је потонуо), као и плутајућа дизалица која је требало да га подигне (3. августа).

На територији уз делту Дунава, поред дванаест морских и речних лука (Румунија – 8, Украјина – 4), налази се и ваздушна база „Михаил Когелничану” и два објекта за складиштење залиха америчке војске: један у истоименом насељу где је и ваздушна база, други у речној луци у насељу Међидија на каналу Дунав – Црно море, што је врло погодно логистичко чвориште за транспорт војног терета, поготово када се узме у обзир да растојање између њих не прелази 44 km, а повезани су не само железницом и путевима, већ и пловним путевима.



Инфраструктура у делти Дунава

Према извештају Дунавске комисије за 2020. годину, промет терета само кроз Сулински канал од 2014. до 2020. повећан је за скоро 50 одсто. У истом периоду повећан је и теретни промет

украјинских лука Измаил и Рени. Иако се у извештају ништа не каже о војном терету, индиректни знаци не остављају сумњу. Листа садржи категорије робе као што су нафтни производи, АДН (опасна роба), регистрована роба (вероватно има и нерегистрованих), ро-ро транспорт (возила на точковима и гусеничарима), контејнери (вероватно нису празни) итд. А пад промета терета у 2020. години није нимало изненађујући, то је типично за рецесију привреде и војне активности (вежбе) током пандемије КОВИД-19.



*Речни канал и систем водног транспорта
румунског дела Доњег Подунавља*

Припремљени војни објекти САД и НАТО-а у Румунији омогућиле су распоређивање у том подручју, на пример, 101. ваздушно-десантне дивизије (октобар 2022.), као и да се доставе залихе наоружања, које се дуж Дунава или унутар граница румунских територијалних вода у Црном мору могу слободно и најважније тајно преусмерити у луке Украјине, способне да приме не само речне, већ и поморске бродове дужине до 296 метара, газа до 7 метара, носивости до 18.369 тона. Слично, војни терет за Украјину може се транспортовати морским путем унутар бугарских територијалних вода из лука Варна и Бургас.

НАТО „ЗАГОНЕТКЕ” И ТЕНКОВИ ЗА УКРАЈИНУ

Када је Румунија ушла у НАТО (2004) и ЕУ (2007) њен утицај у региону нагло је порастао, а све се правдало „руском опасношћу”.²⁰

Да би слика била употпуњена, не може се занемарити још једна чињеница. Као што се зна од маја до јуна 2021. у Шпанији, Немачкој и Румунији је у шест фаза изведена НАТО вежба *Steadfast Defender 2021*. У првој фази, названој „трансатлантска појачања”, вежбало се пребацивање трупа са северноамеричког континента преко Атлантика у Европу. У другој етапи изведене су поморске вежбе код обала Португалије, у којима је учествовало 18 површинских бродова (укључујући британску ударну групу носача авиона на челу са *HMS Queen Elizabeth*), једну подморницу и више од 40 авиона за „заштиту морских путева”. Трећи – „координација војне мобилности” – на територији Немачке да се разради брзо кретање савезничких снага и опреме преко граница европских држава. У четвртој етапи – „Племенити скок” – разрађено је распоређивање трупа у Румунији. Пето – пратеће вежбе за одраду заједничких дејстава у црноморском региону. Шесто – премештање (повратак) на пунктове сталног размештаја. Како кажу, не треба бити визионар да би се разумели прави циљеви ових маневара.

Међутим, то није све. Дана 8. септембра 2021. године, као резултат вежбе *Steadfast Defender 2021*, објављено је да је Заједничка команда НАТО-а за подршку у позадини (*Joint Support and Enabling Command, JSEC*) одговорна и за кретање савезничких снага и опреме преко европских граница. Истовремено, седиште *JSEC*-а се налази у немачком граду Улму на Дунаву.

У међувремену, од прве деценије 2023. године, најмање три америчка носача оружја већ су стигла у европске луке на обали Северног мора: *USNS Pillar*, *Ocean Grand* и *Ocean Jazz*, на путу за *ARC Independence* (планирани датум доласка у Данску – средина јануара), а још четири напуштају луке на америчкој обали Атлантика у блиској будућности. А оружје које су испоручили могло би се достављати дуж европских унутрашњих пловних путева.

Такође вреди обратити пажњу на чињеницу да и на Дунаву и на отвореном мору, користећи право слободе пловидбе, бродови

²⁰ Драган Г. Даниела, Придунайски триаголник Румунија–Украина–Молдова: особености међгосударственог сарадњивања, *Проблеми постсоветског пространства*, 2019 6(4), стр. 421.

плове под заставом Украјине. Украјинско дунавско бродарство (УДП) има речну флоту од 75 самоходних пловила (укључујући 25 тегљача) и 245 јединица несамоходне флоте носивости од 1.000 до 2.300 тона, а такође управља и флотом страних заједничких предузећа, која има 125 јединица несамоходне флоте.

Поред тога, поморска флота УДП-а укључује 7 пловила носивости од 3.300 до 4.050 тона (шест бродова за суви терет и једно пловило за течни терет). Треба нагласити да је постојећа бродска конструкција способна да транспортује тешку војну опрему као што је РСЗО „Химарс” са муницијом и декларисаним „поклонима” кијевском режиму у виду борбених возила пешадије „Бредли” из Сједињених Држава, „Мардера” из Немачке и АМКС-10РЦ тенкови на точковима из Француске са испоруком у украјинске луке на Дунаву.

Ево и примера. Према информационим ресурсима у власништву УДП-а, теретни брод „Вилково” носивости 4.050 тона у периоду од 2. до 8. јануара 2023. године извршио је прелаз из Италије у бугарску луку Варна. Раније је забележен у Босфорском мореузу. Пловило сличног по димензијама теретног складишта (одликује се присуством сопствених уређаја за дизање на левој страни) је у фебруару 2021. године испоручило амерички РСЗО Химарс у румунску луку.

Поред тога, светском мрежом кружи фотографија са америчким тенковима Абрамс утовареним у речно пловило. Како је утврђено, слика је направљена најкасније у јесен 2019. године, иако се користи као илустрација НАТО вежбе Defender Europe 2020. У ствари, реч је о вежбама припреме за хитно распоређивање у Европи оклопних јединица од више од 1.500 војника из Форт Худа у Тексасу, која се одиграла у марту 2019. године. У јуну исте године на територији Румуније одржане су НАТО вежбе Saber Guardian – 2019, током којих је оклопна јединица америчке војске вежбала форсирање Дунава.²¹

До сада подаци о достављању оружја Украјини по унутрашњем воденом путу Рајна-Мајна-Дунав раније нису објављивани. Међутим, сада се случајно дошло и до ових података, тако да таласи Дунава крију много тајни. Између осталог, како су прошли Србију?

²¹ Види: Момчило Сакан, Основе геополитике Румуније, *Сварог*, бр. 15, 2017, стр. 40.

ЛИТЕРАТУРА

Блэкберн, Глен А.: „Международный контроль над рекой Дунай”, Текущая история, XXXXII (сентябрь 1930)

Бараћ, Верица: Зашто су европски стандарди неважни за луке у Србији, *Политика*, 11.04.2010.

Вельковић, Небојша: Дунавска стратегија – стара идеја за нови век, <http://gapp.gov.rs:800/zelena-energija/cid190-44679/dunavska-strategija-stara-ideja-za-novi-vek>

Гордош, Арпад: Макрорегион Дуная на карте Европейского Союза, *Современная Европа*. – 2011. – № 2.

Ганжа, Андрей: Дунайская стратегия, telegrafua.com/country/11650/

Даниела, Драган Г.: Придунайский треугольник Румыния–Украина–Молдова: особенности межгосударственного сотрудничества, *Проблемы постсоветского пространства*, 2019 6(4)

Ђелић: Србија координатор у три домена Дунавске стратегије, *Политика*, 12.01.2011.

Ђелић, Божидар: Србија укључена у стратегију ЕУ за Дунав, *Политика*, 29.01.2010.

Ђелић: усвајање стратегије ЕУ историјски дан за Дунав, *Политика*, 24.06.2011.

Јаковљевић, Ранко: *Крај Дунава: прилози за историју граница*, Центар академске речи, Шабац, 2018.

Комиссии по реке Дунай, https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.34f1b56f-63a9e20f-42a6944d-74722d776562/https://en.wikipedia.org/wiki/Commissions_of_the_Danube_River

Кохан, В.: Седьмой европейский транспортный коридор: судоходные условия на Дунае, *Дунаец*. 2002. 24 июля.

Панов, Валерий: Потечет ли Дунай вспять? Внешняя политика Румынии: современные вызовы и угрозы безопасности Украины, https://www.stoletie.ru/geopolitika/potechet_li_dunaj_vspat_2010-06-18.htm

SAOPŠTENJE KOMISIJE EVROPSKOM PARLAMENTU, EVROPSKOM SAVETU, EVROPSKOM SOCIO-EKONOMSKOM

КОМИТЕТУ I REGIONALNOM КОМИТЕТУ, Strategija Evropske Unije za Dunavski region, Brisel, COM(2010) 715/4

Самошкин, В.: Дунайское продолжение войны в Югославии, *Независимая газета*, 1999. 12 октябрия.

Сакан, Момчило: Основе геополитике Румуније, *Сварог*, бр. 15, 2017.

Чекмасов, Михаил: США превратили Голубой Дунай в дорогу войны, <https://zvezdaweekly.ru/news/20231131033-cXqYn.html> (приступљено 11.04.2023.)

Зоран Милошевич / Ема Крактус

Институт для политических исследований, Белград

ДУНАЙ, НАТО И СТРАТЕГИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА ДЛЯ ДУНАЯ

Резюме

Стратегия для Дунайского региона не предусматривает защиты национальных интересов, поскольку политика ЕС не может быть изменена (практикуется только консультативный метод гармонизации политики). Также в Стратегии применяются «три нет»: никаких новых фондов, никаких новых институтов и никаких новых правил. В то же время, с политикой расширения Евросоюза и НАТО, Дунай превратился во внутреннюю водную артерию НАТО, нарушаемую только Сербией.

Ключевые слова: Дунай, НАТО, Европейский Союз, Стратегия Европейского Союза для Дуная, геополитика

Zoran Milošević / Ema Krakus

Institute for Political Studies, Belgrade

DANUBE, NATO AND THE EUROPEAN UNION STRATEGY FOR THE DANUBE

Summary

The Strategy for the Danube Region does not provide for the protection of national interests, because EU policy cannot be changed (only the consultative method of policy harmonization is practiced). Also, the Strategy applies the three nos: no new funds, no new institutions and no new rules.

At the same time, with the expansion policy of the European Union and NATO, the Danube has turned into an internal NATO waterway, disturbed only by Serbia.

Key words: *Danube, NATO, European Union, Strategy of the European Union for the Danube, geopolitics*