



Datum: 05.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

	Početak	Trajanje
Emisija	05.10.2026 05:50:00	370:00
Prilog	05.10.2026 09:10:00	7:54

Naslov: Nizak vodostaj ugrožava rečni transport

[Pogledaj video prilog](#)

6855

Nizak vodostaj ugrožava rečni transport

Mirom Batalovićem, pomoćnikom ministra za rečni saobraćaj. Analiziramo situaciju i na našim i na evropskim rekama, i evo, videli smo kako je— negde i čuli— kakva je situacija u Nemačkoj, šta kažu nemački privrednici. Leto je iza nas, sada izvesno, a šta je ono što je "ostavilo" na našim rekama? Pa evo, kolega je sve lepo rekao: ostavilo je problem.

Dakle, stvarno je, ova godina ne da je neočekivana, prosto taj period ovako niskog vodostaja traje suviše dugo, čak i preko 200 dana. Ovo je od proleća, kada je ovo počelo, kada smo došli do neke kote od -160 na Bezdanu, to je bio neki rekord u tom momentu, mislili smo: šta se ovo dešava.

Pa smo od prognostičara dobijali informacije daće to u narednom periodu se poboljšati situacija, pa kad se malo poboljšala, pomislili smo: okej, sad smo prošli najgore, onda smo došli pre nekog vremena na -170, sad se prognozira i -180, što predstavlja veliki, veliki problem za plovidbu, odnosno transport robe.

Ovaj, videli smo da je i Rajna u istom problemu, čitav taj [koridor](#) Rajna-Majna-Dunav je žila kucavica Evrope za transport robe, i ako on nije u funkciji u punom kapacitetu, onda svi imamo ovaj problem.

To negde konkretno znači— o tome smo pričali— ograničavanje tereta, količine koje može da se preveze, a samim tim to uslovljava onda više plovidbi da bi se ista količina negde prevezla.

Koliko to onda usložnjava i sam proces transporta, ali naravno i ono što jeste direktna posledica, pa po sve nas koji negde iščekujemo tu robu, i na cenu transporta, da? Pa tako je, sami ste rekli.

Znači, za određenu količinu robe nije više moguće da se ta količina robe preveze u jednoj turi, nazovimo je tako. Broj plovila se smanjuje, gaz se smanjuje, znači možemo da utovarimo mnogo manje robe nego što inače to plovilo može da primi. To usložnjava kompletnu logistiku i u samim lukama, u pretovaru. Za određenu količinu robe morate više ciklusa da obavite nego ranije, i na kraju, po toni te robe poskupljuje cena. A koja roba jeste sada najosetljivija kada govorimo o transportu? Jer negde tu ima dosta nekih nepoznanica, pa onda često se i u medijima navodi da energenti možda poskupe zbog toga, a onda se ispostavi da nije baš da se prevoze na taj način samo, i tako dalje. Pa, eto, u tom smislu možda da razrešimo i tu vrstu pitanja.

Uvek imamo neke alternativne, ovaj, vidove prevoza. Svakako su i neophodni, pogotovo oko tih luka. Te luke treba da budu čvorišta, da odgovorim prvo na to.

Dakle, znači čvorišta gde morate imati dobru vezu sa rekom, putevima, železnicom, i tek onda možete, ovaj, adekvatno da obavite svoj posao. Što se tiče roba koje su najugroženije, to su uglavnom robe velike težine, a niske, ovaj, cene po jedinici mere, kao što su, ne znam, đubrivo, gvožđe, građevinski materijal, pesak, šljunak, ne znam, da ne nabrajam, ugalj, i tako dalje. Znači, to je ono što se uglavnom prevozi, ovaj, rečnim putem, jer se tim putem najviše robe može prevesti, i onda je ta roba najugroženija.

Koji su onda ti alternativni, zapravo? Gde se sada taj transport preusmerio?

Je li to železnica, drumski saobraćaj? Da.

Pa, kao što rekoh, svaka luka bi trebalo da ima, ovaj, dobru konekciju sa železnicom i sa putevima.

I to su alternativni vidovi prevoza u odnosu na prevoz rekom. Samim tim što kroz kamione i vagone ne možete da prevezete tu količinu robe, i to je samo deo koji može da dopuni ono što ne može rekom da se preveze. I svakako je uvek cilj da se vodni transport drži što duže, ovaj, u funkciji, i koliko god može više robe da se preveze, jer onda je ta roba i jeftinija za krajnje korisnike.

Šta onda plastično, ovako, i da negde približimo, znači u smislu onoga što sada jeste u našim lukama, konkretno?

Je li to više robe koja čeka, ili veći broj kamiona koji tu robu negde sada prevoze?

Kakva je atmosfera, ako to tako možemo da nazovemo? Pa, atmosfera zavisi opet od luke do luke. Znači, nije svaka luka u istoj situaciji.

Dakle, moramo da razlikujemo od toga da li se luka nalazi uzvodno, nizvodno, da li je u blizini tog uskog grla, na rečnom toku, i tako dalje. Znači, u tom smislu imamo dupliranje operacija. Logistika je teža. Tako da, ovaj, mislim, pitanje je bilo: šta je— Kakva je negde— Je li to znači— Da, je li to znači da roba neka čeka, da li se to— Pa, ne mora da znači u startu da čeka, ali može da se desi u određenim momentima da svakako dođe do zastoja zbog te logistike, jer kad morate više puta da pretovarite određenu količinu robe, znači može da dođe i do čekanja. Svakako, ne može sve da se preveze, kao što smo rekli, ovaj, železnicom i kamionima. Da, i ono što se možda iz godine u godinu— to je i kolega Đerković negde napomenuo— da za nemačke kompanije nije toliko problem da sada jednu sezonu negde možda i podnesu veće troškove, ali je problem što je to iz godine u godinu sve češće. Sada, kada





Datum: 05.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

	Početak	Trajanje
Emisija	05.10.2026 05:50:00	370:00
Prilog	05.10.2026 09:10:00	7:54

Naslov: Nizak vodostaj ugrožava rečni transport

[Pogledaj video prilog](#)

uzmemo u obzir prethodne godine, ova možda jeste bila negde— Ekstremna. Da.

Ali šta je to što nam iskustvo pokazuje? Kako za takve situacije možemo da se pripremimo? Šta je ono što država može i što je do sada uradila?

Pa, ovako: ne postoji brzo i jednostavno rešenje. Znači, ovo mora da se planira unapred. Dakle, ono što država radi i radiće jeste monitoring, non-stop, ovaj, stalni monitoring vodnog puta, intervencije na obeležavanju vodnog puta, eventualno, ovaj, hitne mere na bagiranju, otvaranju preduzetnog profila na tim uskim mestima. Znači, potrebno je planiranje dugoročno, ovaj, modernizacija luka, njihova digitalizacija, i izgradnja infrastrukture, kao što rekosmo, puteva i železnica, da bi ti lučki operateri, odnosno te luke, bile faktički čvorovi, ovaj, gde može roba da se adekvatno preveze do, ovaj, krajnjih potrošača. Jasno, i negde— Izvinjavam se— I, ovaj, svakako ulaganje u modernizaciju plovila. Znači, budućnost su plovila koja imaju mnogo manji gaz nego što su ova danas. Kakve su sada— evo, to da vas pitam još i na kraju razgovora— projekcije za naredne nedelje? Mi smo čuli maločas u vremenskoj prognozi da kiše do petka nema, ali posebno ne u onim količinama za koje bismo sada negde očekivali da mogu da potpomognu kratkoročno vodostaj. Svakako, i ta prognoza koja se dešava kod nas i da padne kiša kod nas neće biti velikog efekta kod nas. Biće nizvodno. Znači, mi treba da očekujemo kišu koja je na uzvodnom delu Dunava. Nisu dobre prognoze, evo, čuli ste i kolegu.

Znači, ne očekuje se neke veće padavine i neki porast Dunava, odnosno i Rajne i Majne, u nekom skorijem periodu. A već ulazimo u zimu, ne znamo kakvoće nas proleće čekati, ne znamo kakveće biti padavine, kakveće biti zalihe snega, kojom brzinomće se taj sneg topiti, da liće ga uopšte biti.

Tako da, prosto, ovaj, prognoze su neizvesne. Svakako ih pratimo i čekamo.

Vama hvala na izvojenom vremenu, na gostovanju. A mi u nastavku ostajemo na temi saobraćaja, samo malo drugačijoj. Hvala.

