

UROŠ STANIMIROVIĆ\*, MIROSLAV PROKIĆ\*\*

# INTEGRISANI GRANIČNI PRELAZI<sup>1</sup>

## INTEGRATED BORDER CROSSING

Datum prijema rada: 18.11.2017. god.  
UDK: 656.1/.2(082)(0.034.4)

### REZIME

Nedostatak interoperabilnosti, imigracione politike i carinske procedure su neki od glavnih razloga koji ometaju efikasan transport ljudi i robe između država. Ovaj problem može biti prevaziđen bilateralnim ili multilateralnim sporazumom između država koji bi omogućio da se skрати vreme zadržavanja na graničnom prelazu primenom integrisanih (zajedničkih) graničnih procedura. Realizacija integrisane granične procedure znatno će uticati na brži "protok" vozova, pojednostavljenje i skraćivanje procedura prelaska granica čime se povećava kvalitet železničkog saobraćaja. U ovom radu je prikazan koncept integrisanog upravljanja granicama, način funkcionisanja železničkih graničnih prelaza i mehanizmi za skraćivanje vremena koji vozovi provode na graničnim prelazima sa ciljem povećanja konkurentnosti ovog vida prevoza na evropskom transportnom tržištu.

**Ključne reči:** železnica, interoperabilnost, granične procedure

### SUMMARY

Lack of interoperability, immigration policy and customs procedures are some of the main reasons that impede the efficient transport of people and goods between countries. This problem can be overcome by bilateral or multilateral agreements between countries which would enable reduction of dwell time at border crossing by using the integrated (joint) border procedures. Implementation of the integrated border procedures will significantly contribute to faster "flow" of trains, simplifying and shortening the procedure of border crossing which increases the quality of rail transport. This paper presents a concept of integrated border management, the functioning of railway border crossings and mechanisms for shortening the time that trains spend at border crossings in order to increase the competitiveness of this form of transport in the European transport market.

**Key words:** railway, interoperability, border procedures

## 1. UVOD

Međudržavne granice predstavljaju osnovnu smetnju za razvoj jedinstvenog železničkog sistema. Železnički sistem treba da obezbedi transport ljudi i robe iz jednog mesta u drugo, brzo i efikasno, uz uspostavljanje koncepta interoperabilnosti. Svako zaustavljanje donosi ogromne troškove

železničkim operaterima. Ova zaustavljanja proističu iz tehničkih i netehničkih „uskih grla“ koja onemogućuju tzv. neprekinut saobraćaj vozova.

Liberalizacija železničkog sektora u EU dovela je do potrebe da se istorijske železničke kompanije adaptiraju uslovima otvorenog tržišta. Ulazak novih/privatnih železničkih kompanija na tržište,

\* Uroš Stanimirović, dipl. inž. saob, uros.stanimirovic1@gmail.com

\*\* Miroslav Prokić, dipl. inž. saob, miroslav.miki22@gmail.com

<sup>1</sup> Ovaj rad je u skraćenoj verziji prezentovan na VI međunarodnom simpozijumu Novi Horizonti saobraćaja i komunikacija 2017. koji je održan 17. i 18. novembra 2017. godine na Saobraćajnom fakultetu u Doboju Univerziteta u Istočnom Sarajevu.

pokazao je da železnički transport robe može biti profitabilan u određenom segmentu tržišta i na koridorima. Usled neusklađenosti propisa, koji rezultuju komplikovanim i dugim pograničnim procedurama, saradnja između železničkih preduzeća zbog toga je znatno otežana, što ometa uspešan razvoj međunarodnog železničkog putničkog i teretnog saobraćaja.

Pored svih razloga zbog kojih bi železnički prevoz trebalo da bude dominantan u međunarodnom prevozu robe i putnika na srednjim i dužim relacijama, on još uvek nije dovoljno konkurentan drumskom saobraćaju. Ovo se ogleda pre svega u njegovoj nemogućnosti da pruži uslugu „od vrata do vrata“ i dugim vremenima prevoza. Nemogućnost pružanja usluge „od vrata do vrata“ predstavlja tehničko-eksploatacionu karakteristiku železničkog prevoza (neelastičnost), dok je dugo vreme prevoza uslovljeno uglavnom ogromnim vremenom koje vozovi provode u pograničnim stanicama. Prema nekim istraživanjima, vreme provedeno na granicama ima udeo od 5% do 35% ukupnog vremena putovanja voza. Činjenica je da postoji ogroman potencijal za smanjenje vremena putovanja samo ubrzanjem procedura u ovim stanicama. Jedno od rešenja za ovaj problem jeste sprovođenje integrisanog upravljanja granicama.

Osnovu integrisanog upravljanja granicama predstavlja sporazum između dve susedne države o uspostavljanju jedne pogranične stanice u kojoj će relevantni državni organi (policija, carina, fitosanitarna i veterinarska inspekcija) i železničko osoblje obavljati zajedničku pograničnu kontrolu. Ovim se ukida dvostruko zaustavljanje vozova sa obe strane granice i omogućava da se ukupno vreme bavljenja na granici smanji i do 50%.

U radu predstavljeni su značaj zajedničkih pograničnih stanica, stanje pograničnih stanica i potpisanih sporazuma o integrisanom upravljanju granicama u Republici Srbiji, opis pograničnih procedura, kao i zaključna diskusija.

## 2. ZNAČAJ ZAJEDNIČKIH ŽELEZNIČKIH POGRANIČNIH STANICA

Efikasnost, produktivnost i konkurentnost železničkog saobraćaja, u današnjem kontekstu jedinstvenog evropskog železničkog sistema, zavise od nivoa ostvarene interoperabilnosti

železničkih sistema. Prema Direktivi 2008/57/EZ interoperabilnost definiše se kao sposobnost sistema da omogući bezbedan i neprekinut saobraćaj vozova, koji ispunjavaju potrebne zahteve za određenu mrežu. Ta sposobnost zavisi od svih regulatornih, tehničkih i eksploatacionih uslova koji moraju biti ispunjeni da bi se zadovoljili osnovni zahtevi za interoperabilnost. U praksi, to predstavlja smanjenje svih tehničkih i netehničkih „uskih grla“, koja utiču na neprekinut saobraćaj vozova, odnosno obezbeđivanje što kraćeg vremena prevoza putnika i robe.

U nameri da se privuče veći obim robe i putnika, i da železnički saobraćaj postane konkurentniji, potrebno je ukloniti uska grla, ili bar smanjiti njihov uticaj na železnički saobraćaj tamo gde je to neophodno i finansijski izvodljivo.

Tehnička ograničenja uglavnom se rešavaju velikim investicionim ulaganjima u železničku infrastrukturu u cilju podizanja njenog kvaliteta i nabavkom modernih višesistemskih lokomotiva zbog smanjenja vremena koje vozovi provode u pograničnim stanicama.

Netehnička ograničenja rešavaju se harmonizacijom propisa, obučavanjem mašinovođa da upravljaju lokomotivom na više železničkih mreža i uvođenjem novih organizacija rada, u koje spada i pružanje integrisane pogranične usluge.

Integrisane pogranične usluge podrazumevaju uvođenje jedne pogranične stanice u kojoj se nalaze sve relevantne službe za pograničnu kontrolu obe zemlje i kombinovanje njihovih aktivnosti. Prema Strategiji za integrisano upravljanje granicom, integrisano upravljanje granicom podrazumeva uređenu saradnju svih službi prisutnih na graničnim prelazima (unutar, između i međunarodnu saradnju), kao i drugih državnih organa i institucija u cilju postizanja otvorenosti granice za kretanje lica i robe, a zatvorenosti za sve kriminalne i druge nedozvoljene aktivnosti.

Opšti cilj (ovakvih?) pograničnih stanica jeste smanjenje kašnjenja vozova optimizacijom neophodnih procedura, koje se ostvaruju primenom koncepta „one stop“ i „single window“, istovremeno održavanje zahtevanog nivoa bezbednosti uz poštovanje nacionalnih zakona obe države i zakonodavstva EU.

Primenom konceptata „one stop” i „single window” omogućuje se korišćenje standardizovanih informacija i dokumenata kako bi se jednim zaustavljanjem voza sprovele sve procedure i regulatorni zahtevi vozova u tranzitu tranzita, dok će se fizički pregled robe i kontrola putnika, koliko god je to moguće, vršiti u isto vreme i na jednom mestu. Ovi koncepti omogućuju brži protok saobraćaja, pojednostavljaju i skraćuju procedure prelaska granica, čime se povećava konkurentnost železničkog saobraćaja u odnosu na druge vidove prevoza.

Koncept zajedničke kontrole na zajedničkom pograničnom prostoru zahteva od zemalja da prilagode postojeće objekte na graničnim prelazima, kako bi zajedničke operacije mogle biti sprovedene, što zapravo predstavlja ograničenje u pogledu infrastrukture. Ne postoje neka značajnija operativna ograničenja ako se ima u vidu da se sve procedure sprovode na istovetan način i da efikasno sprovođenje kontrole pre svega zavisi od stepena saradnje svih relevantnih službi.

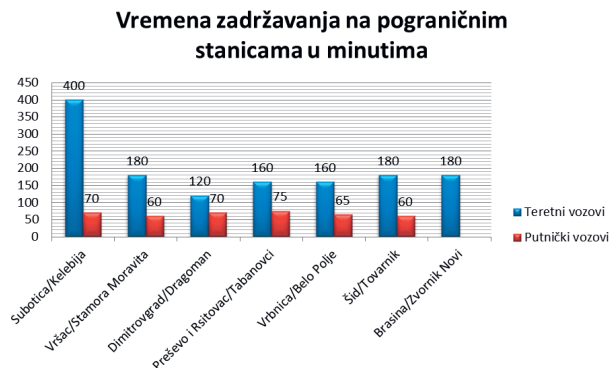
### 3. STANJE POGRANIČNIH STANICA U REPUBLICI SRBIJI

Republika Srbija ima teritoriju od 88.361 km<sup>2</sup> i graniči se sa osam država: Mađarskom, Rumunijom, Bugarskom, BJR Makedonijom, Albanijom, Crnom Gorom, Bosnom i Hercegovinom i Hrvatskom. Ukupna dužina državne granice Republike Srbije iznosi 2.351,7 km (Izjava o mreži za Red vožnje 2016-2017. godine).

Mreža železničkih pruga Republike Srbije povezana je sa železničkim mrežama sedam država (osim sa Republikom Albanijom). Granice železničke mreže „Infrastruktura železnice Srbije“ a.d. sa susednim železničkim mrežama jesu granične stanice: Subotica, Horgoš, Preševo, Đeneral Janković, Vrbnica, Bogojevo, Šid, Brasina, Kikinda, Vršac i Dimitrovgrad. Promena sistema vuče postoji samo na graničnom prelazu sa Republikom Bugarskom u stanici Dimitrovgrad na pruži Niš-Dimitrovgrad-državna granica sa Bugarskom (Izjava o mreži za Red vožnje 2016-2017. godine).

Na dijagramu u nastavku prikazano je prosečno realizovano vreme zadržavanja na pograničnim stanicama, koje se nalaze na Osnovnoj i Sveobu-

hvatnoj mreži železničkih ruta za zapadni Balkan u Republici Srbiji (Slika 1).

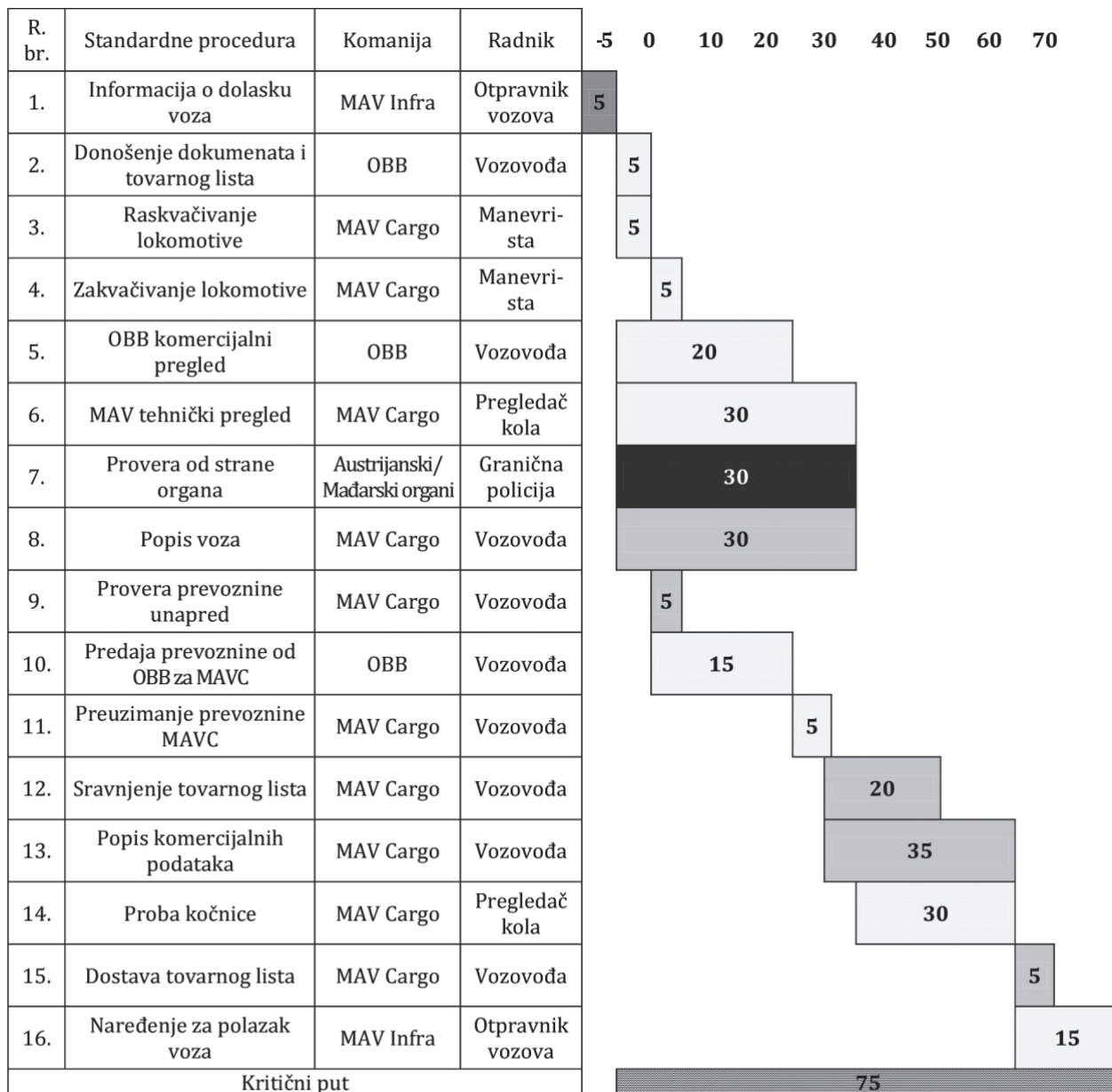


Slika1: Vreme zadržavanja

Radi isticanja značaja zajedničkih pograničnih stranica, mogu se uzeti u obzir rezultati projekta Cream – Customer-driven Rail-freight services on a European mega-corridor based on Advanced business and operating Models, prema kome minimalno vreme zadržavanja teretnog voza u jednoj zajedničkoj pograničnoj stanici iznosi 75 minuta. Na gantogramu aktivnosti (slika 2) su dati su svi zadaci koje je potrebno sprovesti za obradu jednog teretnog voza na zajedničkoj pograničnoj stanici Hegyeshalom između Austrije i Mađarske, sa izuzetkom sporadičnih događaja, kao što su isključivanje kola ili tehnički defekti lokomotive.

Očigledno je da zadržavanje teretnih vozova na pograničnim stanicama u Republici Srbiji traje skoro dva puta duže, nego na primer u austrijsko-mađarskoj pograničnoj stanici, dok je u pograničnoj stanici Kelebija čak šest puta veće. Razlog za ovakvo stanje na granici sa Mađarskom jesu pokušaji migranata da ilegalno pređu iz Srbije u Mađarsku u teretnim vozovima, te su kontrole znatno veće i pregled traje duže.

Pogranične procedure, kao što se može videti na gantogramu, mogu biti podeljene na železničke i neželezničke (one koje sprovode organi železnice i na one koje sprovode organi države). Procedure koje sprovode železnički radnici uglavnom su aktivnosti koje se odnose na standardne procedure u vezi sa vozovima i pratećom dokumentacijom, dok su aktivnosti organa države nešto složeniji, što dovodi do toga da su procedure koje sprovode granična policija, carina, fitosanitarna i veterinarska kontrola često nedovoljno jasne ljudima van ovih službi i zbog toga je u nastavku dat opis tih aktivnosti.



- Aktivnosti pre dolaska voza
- Rad sa dokumentacijom
- Operacije u vezi sa vozom
- Rad službe u pograničnim stanicama

Slika 2: Gantogram aktivnosti

### 3.1. Poslovi organa države u pograničnim stanicama

Postoje, četiri glavne službe nadležnosti u vezi sa granicom i graničnim prelazima, i to:

- Uprava granične policije pri Ministarstvu unutrašnjih poslova;
- Uprava carine pri Ministarstvu finansija;

- Granična fitosanitarna inspekcija pri Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede;
- Granična veterinarska inspekcija pri Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.

Ove četiri granične službe, svojim zajedničkim radom na granici, treba da obezbede osnovne

preduslove za efikasan sistem kontrole i nadzor granice. Složenost zadataka, koji se obavljaju na granici, zahteva, pored četiri glavne, podršku i drugih državnih organa i institucija u radu graničnih službi.

Redovni poslovi kontrole državne granice odnose se na lica, transportna sredstva i robu i podrazumevaju provere na graničnim prelazima, sprečavanje nekontrolisanog ulaza, što uključuje i pitanja u vezi sa traženjem azila i postupanje prema uhapšenim osobama bez dokumenata u skladu s međunarodnim poveljama i konvencijama (Zakon o zaštiti državne granice, 2015).

U poslove kontrole državne granice spadaju i poslovi u vezi sa raznim vidovima bezbednosnih povreda granica, uključujući sprečavanje krijumčarenja, opasnost od unošenja bolesti koje su zarazne za ljude, životinje i biljke, pojačanom kontrolom zbog pretnje koju predstavlja međunarodni terorizam. Njihovo suzbijanje zahteva širok spektar mera i stroge mehanizme kontrole. S druge strane, povećanje obima međunarodne trgovine, turizma, kulturne i obrazovne razmene zahteva otvorenije granice. Iz tog razloga granične službe moraju da stvore ravnotežu između strogih kontrola i sasvim otvorenih granica, a bliska saradnja različitih službi, sa obe strane granice, može doprineti stvaranju takve ravnoteže.

Deo ovih zadataka može jasno da se dodeli određenoj službi, ali uočljiva je i značajna zona preklapanja nadležnosti, naročito carinske službe i granične policije.

Osnovni principi efikasnog upravljanja granicama, u kontekstu evropskih standard, jesu otvorenost granica za trgovinu i kretanje lica, a zatvorenost granica za sve kriminalne aktivnosti. Pored toga, glavni oslonci integrisanog upravljanja granicom su saradnja unutar službi, koja podrazumeva saradnju u okviru ministarstava i službi nadležnih za pojedine zadatke, zatim saradnja između službi, što obuhvata svakodnevne operativne kontakte na prelazima, i međunarodna saradnja, koja podrazumeva koordinaciju procedura i sprovođenja aktivnosti radi efikasnijeg i kvalitetnijeg upravljanja i kontrole granice.

Najbitnija služba koja obavlja kontrolu granice sprovođenjem procedura je granična policija. Njen zadatak je da kontroliše državnu granicu

u cilju obezbeđenja nepovredivosti državne granice, otkrivanja i sprečavanja kažnjivih dela i počinitelaca tih dela, zaštite života i zdravlja ljudi i životne sredine, kao i sprečavanje ilegalne migracije. Granična policija poslove zaštite državne granice obavlja u skladu sa nadležnostima utvrđenim Zakonom o zaštiti državne granice. Granična policija dužna je da vodi evidenciju o licima nad kojima je izvršena granična kontrola.

Osnovni zadatak i svrha carine je zaštita ekonomskih, fiskalnih i finansijskih interesa države, zaštita od nezakonite i ilegalne trgovine, bezbednost i zaštita ljudi i životne sredine i olakšavanje međunarodne trgovine. Carinski organ kontroliše međunarodni promet robe, doprinoseći slobodnoj trgovini, sprovođenju spoljašnjih aspekata domaćeg tržišta i principa koji se odnose na trgovinu, kao i opštoj bezbednosti u lancu trgovine. Radnje i aktivnosti koje sprovodi carina mogu se obavljati van carinskog područja samo ako je to utvrđeno međunarodnim sporazumom. Carinsko područje obuhvata teritoriju i teritorijalne vode, kao i vazdušni prostor iznad Republike Srbije i ograničeno je carinskom linijom koja je istovetna s granicom Republike Srbije. Kada drugi nadležni organi, nad istom robom, sprovode kontrolu, carinski organ će, u saradnji sa tim organom, da nastoji da se ta kontrola obavlja gde god je to moguće, u isto vreme i na istom mestu, kao i carinska kontrola, uz koordinirajuću ulogu carinskog organa (Carinski zakon, 2016).

Fitosanitarna inspekcija pregleda pošiljake bilja koje se uvoze ili tranzitiraju kroz državu da bi se sprečilo pojavljivanje i širenje štetnih organizama za biljke ili druge biljne proizvode. Pošiljka bilja određena je količina bilja ili biljnih proizvoda koji se transportuju i koje prati fitosanitarni sertifikat ili drugi jedinstveni dokument ili oznaka, potrebni za sprovođenje carinskih ili drugih postupaka. Fitosanitarni pregled pošiljke bilja obavlja se na graničnom prelazu preko koga se, u skladu sa posebnim propisom, može uvoziti, izvoziti i prevoziti pošiljka bilja. Fitosanitarni pregled pošiljke bilja obavlja se pregledom dokumentacije koja prati pošiljku bilja, prevoznog sredstva, ambalaže i bilja.

Veterinarsko-sanitarna kontrola obavlja se na određenim vrstama pošiljaka, na propisan način na graničnim prelazima na kojima postoji

organizovana veterinarsko-sanitarna kontrola. Pošiljkama smatraju se pošiljke životinja, proizvoda životinjskog porekla, hrane životinjskog porekla, sporednih proizvoda životinjskog porekla ili hrane za životinje, kao i pošiljke mešovite hrane koja u svom sastavu sadrži proizvode životinjskog porekla, obuhvaćene istim propisanim dokumentom, koje se nalaze u istom prevoznom sredstvu, a koje potiču iz istog mesta porekla i namenjene su istom mestu krajnjeg odredišta. Veterinarsko-sanitarna kontrola na graničnom prelazu sastoji se od pregleda dokumentacije, identifikacije pošiljke i fizičkog pregleda pošiljke, u skladu sa zakonom kojim se uređuje veterinarstvo. Ovo se ne odnosi na pošiljke kućnih ljubimaca koji se kreću u pratnji vlasnika.

#### 4. BILATERALNI SPORAZUM INTEGRISANOG UPRAVLJANJA ZAJEDNIČKOM POGRANIČNIM STANICOM

Osnovni razlog, zbog kojeg države treba da sprovedu koncept integrisanog upravljanja granicama jeste njegov ogroman potencijal za smanjenje vremena putovanja - čak do 35% samo „ubrzanjem“ procedura u pograničnim stanicama (The Cream project, 2012). Ovo „ubrzanje“ rezultat je aktivnosti graničnih organa dveju država na jednoj zajedničkoj lokaciji, uz eliminaciju dupliranja istih procedura.

Pored ovoga, navedeni koncept utiče i na smanjenje troškova infrastrukture i operativnih troškova, ali i povećanje konkurentnosti železničkog prevoza.

Naravno, postoje i ograničenja ovog koncepta i postavlja se pitanje: ako integrisano upravljanje ima toliko prednosti, zašto nema integrisanih prelaza u regionu? Odgovor na ovo pitanje sastoji se iz:

- nerazumevanja integrisanog upravljanja;
- jasnijeg razumevanja potencijalnih ograničenja implementacije;
- potrebe da se svi granični organi posvete ovom konceptu kako bi on bio uspešan;
- neodgovarajuća ili neodrživa infrastruktura.

Da bi se ovaj koncept sproveo u delo, neophodno je da se na odgovarajući način uđe u regulative. Sporazumom o utvrđivanju granične procedure propisuju se nadležnosti, prava i obaveze ugovornih strana. Ovim ugovorom najpre se definiše pojam

zone, koji je neophodan za efikasno funkcionisanje graničnog prelaza. On predstavlja prostor (zajedno sa kolosecima i ostalim objektima neophodnim za rad) na teritoriji jedne od ugovornih strana gde granični organi obe strane sprovode granične procedure, pri čemu se garantuje slobodan pristup železničkim preduzećima, koja žele da uđu u zonu po fer i nediskriminatornoj osnovi. U sklopu zone, pored navedenih procedura, pruža se usluga jednog prodajnog šaltera („One Stop Shop“). Takođe, da bi prelaz bio efikasniji za putnički saobraćaj, neophodno je da se kontrola sprovodi dok je voz u pokretu između definisanih pograničnih stanica.

Sporazumom treba predvideti formiranje komisije, koja se sastoji od predstavnika obe ugovorne strane, koja bi imala ulogu nadzornog organa. Zadaci komisije su da prati primenu pomenutog sporazuma, da obezbedi nediskriminatorni pristup, omogući fer konkurenciju, da rešava potencijalne probleme ili poteškoće u toku primene sporazuma. Komisija treba redovno da se sastaje (najmanje jednom godišnje) radi evaluacije primene sporazuma.

Bliže definisanje načina sprovođenja granične kontrole propisuje se protokolima koji se potpisuju između relevantnih državnih organa obe ugovorne strane. Protokoli se donose nakon potpisivanja sporazuma između graničnih policija, carinskih organa, fitosanitarnih i veterinarskih organa i protokola između upravljača infrastrukture. Postoji mogućnost za potpisivanje dodatnih protokola između drugih organa ukoliko postoji potreba za tim.

U tabeli u nastavku date su prednosti i mane integrisanog upravljanja granicama (Joint Border Processing at Regional Border-Crossings, 2003):

Vrlo je važno istaći da je nakon potpisivanja sporazuma i definisanja jedne pogranične stanice, potrebno uraditi analizu i projekciju obima saobraćaja, kako bi se utvrdili potrebni kapaciteti takve stanice. Verovatno će da bude potrebno da se investira u proširenje kapaciteta objekata koji će da služe za smeštaj državnih organa i železničkog osoblja, fitosanitarnih i veterinarskih laboratorija, kuhinja i konačišta. Neophodno je obezbediti funkcionalne veze između objekata

Tabela 1. Prednosti i mane koncepta zajedničke pogranične stanice

PREDNOSTI	Smanjene vremena prevoza za korisnike graničnog prelaza realizacijom koncepta "one stop" za kontrolu teretnog saobraćaja i putničkog saobraćaja
	Unapređenje saradnje pograničnih službi
	Smanjenje dupliranja podataka i evidencija
	Potencijal zajedničkih istraživanja i inspekcija
	Smanjenje investicionih ulaganja
	Usklađenost sa međunarodnim konvencijama
MANE	Gubitak nadležnosti u pogledu rada na nesuverenoj teritoriji, osim ukoliko nije potpisan bilateralni sporazum
	Neki granični službenici moraju da putuju na posao u drugu državu
	Ako objekti u kojima se vrši granična kontrola u obe države nisu sličnog kaliteta, zvaničnici iz jedne države mogu biti u lošijim objektima od onih u kojima trenutno posluju
	Potencijalni gubitak nacionalnog identiteta u pograničnoj zajedničkoj stanici

različitih organa i na taj način omogućiti slobodno kretanje ljudi i robe preko granica i istovremeno održavanje granica bezbednim. Takođe, potrebno je investirati u izgradnju novih i rekonstrukciju i produženje postojećih staničnih koloseka, kako zbog nedostatka kapaciteta ne bi došlo do prekida saobraćaja. Pored ovih koloseka potrebno je izgraditi i pomoćne koloseke (carinski kolosek za sporna kola, izvlačnjake, obilazni kolosek i kolosek za gariranje lokomotiva).

Shodno navedenim karakteristikama integrisanog upravljanja pograničnim stanicama i značaju međunarodnog železničkog teretnog saobraćaja za domaću privredu, u proteklih nekoliko godina Republika Srbija pokrenula je inicijativu prema svojim susedima za potpisivanje Sporazuma o utvrđivanju granične procedure. Republika Srbija, u periodu od 2005. godine do danas, potpisala je tri takva sporazuma, sa Crnom Gorom, BJR Makedonijom i Bugarskom (tabela 2).

Iako su sporazumi potpisani, u praksi se nijedan od njih ne sprovodi. Zaključna diskusija posvećena je razlozima zbog kojih se sporazumi ne sprovode radi ukazivanja na probleme i ograničenja, koji mogu da se pojave.

Tabela 2. Potpisani Sporazumi o utvrđivanju granične procedure

Država	Sporazum	Definisana pogranična stanica	Prime-njivanje sporazuma
Mađarska	-	/	/
Hrvatska	-	/	/
BiH	-	/	/
Crna Gora	+	Belo Polje	-
Makeonija	+	Tabanovci	-
Bugarska	+	Dimitrovgrad	-
Rumunija	-	/	/
<b>+ potpisan, - nije potpisan, / nije definisana</b>			

## 5. ZAKLJUČAK

Republika Srbija preduzela je i još uvek preduzima aktivnosti u cilju sprovođenja tzv. „mekih mera“ koje su premijeri regiona zapadnog Balkana prihvatili na Samitu „Western Balkans“ 6 (WB 6) u Beču 2015. godine. U saradnji sa Sekretarijatom SEETO, DG Move i DG Near izrađen je plan „mekih mera“ koje treba sprovesti.

Jedna od pomenutih nacionalnih „mekih mera“ jeste revizija Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Republike Bugarske o prekograničnom železničkom saobraćaju. Postojeći sporazum između dveju vlada potpisan je aprila 2005. godine. U skladu sa preduzetim obavezama Republika Srbija, na osnovu ovog sporazuma, izvršila je adaptaciju stanice, kako bi omogućila nesmetano funkcionisanje svih službi. Službenici granične policije i carine bugarske strane su se 2010. godine povukli su se iz zajedničke stanice Dimitrovgrad i od tada praktično ne postoji integrisan granični prelaz. Razlog je ulazak Republike Bugarske u Evropsku uniju gde navodno nije moguće da se granična kontrola EU obavlja van njene teritorije. Povodom ovog slučaja, potrebno je naglasiti da zakonodavni okvir EU ostavlja mogućnost sklapanja sporazuma sa trećim državama radi skraćivanja zadržavanja vozova na graničnim prelazima i to Uredbom (EU) 2016/399 o kodeksu Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica (Kodeks o šengenskim granicama). Ovom uredbom definisano je pod kojim uslovima i na koji način može da se zaključi sporazum sa trećom državom, što je bliže određeno Prilogom 6, tačkom 1.1.4. koja se tiče

zajedničkog graničnog prelaza i tačkom 1.2. koja bliže propisuje prelaze u železničkom saobraćaju.

Sporazum između Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore, o graničnoj kontroli u železničkom saobraćaju, sačinjen je 9. marta 2009. godine u Beogradu. Iako je potpisan pre osam godina, predmetni sporazum još uvek se ne sprovodi. Razlog za ovakvo stanje jeste obaveza koja je pripala Crnog Gori da adaptira kapacitete stanice Bijelo Polje kako bi koncept integrisanog upravljanja granicama efikasno funkcionisao koja još uvek nije realizovana. Ista situacija je i sa pograničnom stanicom Tabanovci, koja je definisana Sporazumom između Vlade Republike Srbije i Vlade BJR Makedonije 14. novembra 2014. godine. Kao što je u samom radu navedeno, vrlo je bitno definisati odgovarajuće kapacitete stanice, kako sama pogranična stanica ne bi u budućnosti postala „usko grlo“.

#### LITERATURA

- [1] *Carinski zakon*, „Službeni glasnik Republike Srbije”, br.18/2010, 111/2012, 29/2015. i 108/2016.
- [2] *Handbook of Best Practice at Border Crossing – A trade and transport Facilitation Perspective*, Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) and United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), 2012
- [3] *Izjava o mreži za Red vožnje 2016-2017. godine*, „Infrastruktura Železnica Srbije“ a.d, Beograd, decembar 2016. godine.
- [4] *Joint Border Processing at Regional Border-Crossings, Governance, Finance and Trade Division East and Central Asia Department and Asian Development Bank*, Tashkent, 2003.
- [5] *Pravilnik o fitosanitarnoj kontroli bilja, biljnih proizvoda i propisanih objekata u međunarodnom prometu*, „Službeni glasnik Republike Srbije”, br. 32/2010.
- [6] *Pravilnik o vrstama pošiljki koje podležu veterinarsko-sanitarnoj kontroli i načinu obavljanja veterinarsko-sanitarnog pregleda pošiljki na graničnim prelazima*, „Službeni glasnik Republike Srbije”, br. 56/10.
- [7] *Strategija integrisanog upravljanja granicom u Republici Srbiji*, „Službeni glasnik Republike Srbije”, br. 111/2012.
- [8] *Zakon o zaštiti državne granice*, „Službeni glasnik Republike Srbije”, br. 97/2008. i 20/2015. - drugi zakoni.
- [9] *The CREAM Project, Customer driven Rail-freight services on a European mega-corridor based on Advanced business and operating Models*, Sixth Framework Programme for Research and Technological Development (FP6), Jul 2012.

CIP - Каталогизација у публикацији  
Народна библиотека Србије, Београд

656.2(497.11)

**ŽELEZNICE** : naučno-stručni časopis Železnica Srbije / glavni urednik Milan Marković ; odgovorni urednik Vesna Gojić Vučićević. - god. 5, br. 7 (1949) - god. 61, br. 5/6 (maj/jun 2005) ; god. 62, br. 1 (2017) - . - Beograd : Društvo diplomiranih inženjera železničkog saobraćaja Srbije (DIŽS), 1949-2005; 2017 - (Beograd : Instant system). - 29 cm

Tromesečno.

- Je nastavak: Saobraćaj (Beograd, 1945) = ISSN 2560-3566

ISSN 0350-5138 = Железнице

COBISS.SR-ID 959492