

*"Službeni glasnik RS", br. 4/2008*

Na osnovu člana 45. stav 1. Zakona o Vladi ("Službeni glasnik RS", br. 55/05, 71/05 - ispravka i 101/07),

Vlada donosi

## **S T R A T E G I J U**

### **razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine**

#### **I. UVODNI DEO**

Strategijom razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine (u daljem tekstu: Strategija), utvrđuje se stanje u tim oblastima transporta, uspostavlja se koncept razvoja infrastrukture i transporta, definišu se dugoročni i oročeni ciljevi razvoja transportnog sistema i akcioni plan za njihovu realizaciju, a imajući u vidu potrebu za održivim razvojem transporta u Republici Srbiji. Smernice za takav razvoj postavljene su na nivou celog sistema i bazirane su na principima bezbednosti, intermodalnosti, primene savremenih tehnologija, komplementarnog korišćenja svih vidova saobraćaja i racionalnog korišćenja raspoloživih kapaciteta i resursa u državi u korist svih građana Republike Srbije.

Strategija je ciljno orijentisana i zasnovana na viziji za 2015. godinu koja uzima u obzir društveni razvoj, opredeljenje Republike Srbije ka članstvu u Evropskoj uniji, održivi razvoj transportnog sistema i stabilne institucije.

Prilikom razmatranja značaja oblasti transporta u bilo kojoj državi, posmatraju se dva dominantna aspekta, i to kvalitet života i ukupan ekonomski razvoj. Transport ima direktan uticaj na pojedinačnu mobilnost i dostupnost bližih i udaljenijih oblasti, ali zbog svog značajnog uticaja na racionalno korišćenje vremena utiče i na kvalitet života ljudi u širem smislu. Strategija može da opredeli uticaj transporta na kvalitet života i razvoj privrede i u odnosu na pojedinca i u odnosu na društvo u celini.

Bolja transportno-infrastrukturna opremljenost Republike Srbije omogućava da se više roba i usluga proizvodi, troši i izvozi, povećavajući opšte blagostanje.

Transportna infrastruktura se može posmatrati i kao instrument za ravnomerni regionalni razvoj, jačanje teritorijalnog integriteta i očuvanje celovitosti države.

Usmerene investicije mogu doprineti ravnomernijoj raspodeli bruto društvenog proizvoda po stanovniku. Pri planiranju treba imati u vidu da privreda u različitim područjima ima različitu strukturu i da pojedina područja zavise od transporta više od drugih.

Da bi pozitivno uticao na ekonomski razvoj, transportni sistem mora da dostigne određeni nivo razvoja. Postojeće stanje tog sistema može se objasniti posledicama ekonomskog pada u periodu 1990. do 2000. godine i sporog oporavka. Da bi se dostigao nivo država kandidata i država članica Evropske unije potrebno je dostići nivo razvoja koji je uporediv sa tim državama. Strategija određuje korake na tom putu i ukazuje na prioritete.

Faze razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji su: obnova, rekonstrukcija i modernizacija i izgradnja. Brzina realizacije navedenih faza varira, razlikuje se po vidovima saobraćaja i zavisi od političkih interesa Evropske unije i drugih članica međunarodne zajednice, međunarodnih finansijskih institucija, finansijske sposobnosti države i razvoja političke situacije u Republici Srbiji.

U fazi obnove cilj je da se transportni sistem dovede u projektovano stanje kao osnov za dalja ulaganja. Posle ove faze svi delovi teritorije Republike Srbije biće dostupni za transport, štete na infrastrukturi biće potpuno otklonjene i na mrežama svih vidova saobraćaja biće obezbeđen osnovni nivo usluge. Finansiranje ove faze obavljaće se uz podršku dugoročnih kredita međunarodnih finansijskih institucija, donacija i domaćih izvora.

U fazi rekonstrukcije cilj je dostizanje nivoa koji je uporediv i kompatibilan sa nivoom u državama članicama Evropske unije radi ujednačavanja karakteristika transportne infrastrukture i tokova.

Identifikovana „uska grla” u Republici Srbiji biće otklonjena. Granični prelazi i procedure dostići će evropske standarde. Finansiranje ove faze obavljaće se iz kredita međunarodnih finansijskih institucija, fondova Evropske unije i domaćih izvora.

U fazi modernizacije i izgradnje cilj je da transportni sistem Republike Srbije bude kompatibilan sa transportnim sistemom Evropske unije sa tendencijom dalje modernizacije. Nakon sprovođenja ove faze Republika Srbija će biti spremna da se pridržava najvećeg dela standarda Evropske unije u oblasti transporta, biće uspostavljeni transportni lanci, a transportno tržište Republike Srbije biće konkurentno. Finansiranje ove faze obavljaće se iz: fondova Evropske unije; kredita međunarodnih finansijskih institucija; domaćih fondova; sredstava javno-privatnog partnerstva i sl.

Racionalne i dosledne politike razvoja pojedinih vidova saobraćaja doprineće ekonomskom prosperitetu, omogućiće efikasno korišćenje sredstava iz budžeta Republike Srbije i obezbediće povećanje bezbednosti saobraćaja i instrumente za efikasno upravljanje infrastrukturom.

S obzirom na to da javne investicije i ulaganja u transportnu infrastrukturu značajno utiču na okruženje, delovi Strategije za pojedine vidove saobraćaja predviđaju mere zaštite životne sredine i održivog razvoja i obezbeđuju njihovo sprovođenje.

Pristup transportu u Strategiji zasnovan je na sledećim principima:

- 1) strategija transporta mora biti fokusirana na obezbeđenje kvaliteta života, očuvanje životne sredine, dobrobiti i mobilnosti pojedinaca;
- 2) aktivni pristup transportu utiče na razvoj transportnog sistema i ne odgovara samo na tražnju prilagođavajući se događajima. Uspešna i aktivna strategija transporta nudi međusobno povezana rešenja za sve vidove saobraćaja;
- 3) strategija transporta vodi računa o dugoročnim ciljevima države i usklađuje ih sa potrebama pojedinaca;
- 4) strategija transporta je aktivna u oblastima gde su bezbednost, zdravlje stanovništva ili očuvanje životne sredine ugroženi neumerenim rastom transportnog sistema.

Strategija ima sledeće funkcije:

- 1) daje smernice za donošenje odluka u oblasti transporta i planski dokument koji obuhvata funkcionisanje svih vidova saobraćaja;
- 2) predstavlja izvor informacija o stanju, problemima, scenarijima, opštim ciljevima i ciljevima po vidovima saobraćaja i pojedinim merama u oblasti transporta;
- 3) usmerava i daje informacije privredi i zainteresovanim građanima;
- 4) daje smernice za donošenje odluka državnim organima i organima lokalne samouprave.

Osnovni koncept Strategije određen je dugoročnim ciljem - članstvom u Evropskoj uniji, koji je Republika Srbija postavila kao svoj strateški i nacionalni interes. Potrebno je da Republika Srbija: definiše svoju evropsku poziciju; kreira i primeni transportnu politiku kojom će iskoristiti sopstvene prilike i koncentrisati se na svoje prednosti; odredi svoju poziciju prema susedima; definiše transportne politike prema svakoj susednoj zemlji.

Kod formiranja dugoročne strategije razvoja transportne mreže veoma je važno objektivno i jasno razdvojiti ciljeve Republike Srbije i regiona jugoistočne Evrope i uočiti razlike kako bi se interesi uskladili na obostranu korist.

Strategija i politika razvoja saobraćaja Republike Srbije do 2010. godine, koju je Vlada usvojila 1998. godine, dala je okvir za sva važna pitanja, uglavnom u skladu sa tadašnjim pristupom Evropske unije i drugih relevantnih tela, ali je taj okvir preambiciozan i

prevaziđen razvojem situacije i nije ga moguće primeniti zbog političkih i ekonomskih promena u državi i okruženju.

Dokumenti koji daju okvir za izradu Strategije su:

- 1) Zakon o Prostornom planu Republike Srbije ("Službeni glasnik RS", broj 13/96), sadrži poglavlje "Saobraćaj i komunikacije". Uprkos tome što preporuke ovog prostornog plana u sadašnjim ekonomskim i političkim okolnostima ne deluju realno, opšte smernice, naročito one koje razmatraju koridore i multimodalne transportne čvorove, dobro su sagledane i mogu se primeniti i u budućnosti;
- 2) Regionalni projekat infrastrukture Balkana (REBIS Transport), 2003. godina;
- 3) Nacionalna strategija Srbije za pristupanje Srbije i Crne Gore Evropskoj uniji, jun 2005. godine;
- 4) Strategija regionalnog razvoja Republike Srbije za period od 2007. do 2012. godine ("Službeni glasnik RS", broj 21/07);
- 5) Strategija integrisanog upravljanja granicom u Republici Srbiji ("Službeni glasnik RS", broj 11/06);
- 6) Strategija podsticanja i razvoja stranih ulaganja ("Službeni glasnik RS", broj 22/06);
- 7) strategija kojom se uređuje privredni razvoj Republike Srbije;
- 8) Strategija za smanjenje siromaštva u Srbiji.

Ostali dokumenti koji se bave pitanjima strategije železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji su specifično i segmentno orijentisani na pojedine vidove saobraćaja i polaze od sopstvenih scenarija razvoja pojedinih subjekata u tim oblastima transporta za različite periode planiranja.

Strateški ciljevi razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta dati su u Prilogu 1, Akcioni plan - ciljevi, aktivnosti i nosioci aktivnosti u realizaciji Strategije razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine, koji je odštampan uz ovu strategiju i čini njen sastavni deo.

Skraćenice koje se koriste u tekstu Strategije imaju sledeće značenje:

AGC - Evropski sporazum o najvažnijim međunarodnim železničkim prugama (European Agreement on Main International Railway Lines);

AGN - Evropski sporazum o glavnim unutrašnjim plovnim putevima međunarodne važnosti (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance);

AGR - Evropski sporazum o glavnim međunarodnim saobraćajnim arterijama (European Agreement on Main International Traffic Arteries);

AGTC - Evropski sporazum o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations);

ADR - Evropski sporazum o međunarodnom prevozu opasnih materija u drumskom transportu (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road);

ADN - Evropski sporazum o međunarodnom prevozu opasnih materija unutrašnjim plovnim putevima (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways);

BDP - bruto društveni proizvod;

DTD - Dunav Tisa Dunav kanal;

ITF - Međunarodni transportni forum (International Transport Forum - ranije CEMT);

EU - Evropska unija;

EK - Evropska Komisija;

EIB - Evropska investiciona banka;

EAR - Evropska agencija za rekonstrukciju;

EBRD - Evropska banka za obnovu i razvoj;

ECAC - Evropska konferencija civilnog vazduhoplovstva;

EASA - Evropske agencije za bezbednost vazdušne plovidbe (The European Aviation Safety Agency);

EURO RAP - Evropski program procene puteva (The European Road Assessment Programme);

EUROCONTROL - Evropska organizacija za bezbednost vazdušne plovidbe;

HLG - Grupa na visokom nivou za proširenje glavnih Transevropskih transportnih osa na susedne države i regione (High Level Group);

IPA - Instrument za predpristupanje EU (Instrument for Pre-accession Assistance);

ICAO - Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva;

ITS - Inteligentni transportni sistemi (Intelligent Transport Systems);

JAA - Zajedničke vazduhoplovne vlasti Evrope (Joint Aviation Authorities);

MAP - Petogodišnji plan za razvoj Osnovne mreže;

MFI - međunarodne finansijske institucije;

PPP - javno-privatno partnerstvo;

RID - Pravilnik o međunarodnom prevozu opasnih materija u železničkom transportu;

REBIS - Regionalni projekat za transportnu infrastrukturu Balkana (Regional Balkans Infrastructure Study-Transport Final Report);

RO-RO - transport drumskih vozila, železničkih teretnih kola ili intermodalnih transportnih jedinica brodom;

RTC - robno-transportni centar;

SEETO - Transportna opservatorija za jugoistočnu Evropu (South-East Europe Transport Observatory);

TEU - jedinica ekvivalentna 20-to stopnom konteneru; TEN-T - Trans-evropske transportne mreže;

UPP - unutrašnji plovni putevi;

UVT - unutrašnji vodni transport;

UIC - Međunarodna unija železnica;

UIC C - tovarni profil vozila koji omogućava transport drumskih teretnih vozila, drumskih poluprikolica i velikih kontenera na određenim železničkim teretnim kolima;

FIDIC - Međunarodno udruženje konsultanata inženjera (The International Federation of Consulting Engineers);

Hucke-pack - kombinovani železničko-drumski transport;

CARDS - Program pomoći EU;

SEE - Centralna i istočna Evropa;

CER/GRB/CCFE - Udruženje železnica Evrope;

WB - Svetska banka (World Bank).

## **II. PREGLED STANJA U ŽELEZNIČKOM, DRUMSKOM, VODNOM, VAZDUŠNOM I INTERMODALNOM TRANSPORTU U REPUBLICI SRBIJI**

### ***1. Ekonomska osnova***

Prilikom definisanja strateškog okvira i ciljeva razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta polazi se od procene postojećih uslova, funkcionalne sposobnosti za dostizanje postavljenih ekonomskih ciljeva i koordinacije sa razvojnim strategijama drugih država i integracija.

### ***2. Spoljno okruženje***

U međunarodnom kontekstu postoji širok strateški i institucionalni okvir koji mora biti poštovan prilikom izrade nacionalne strategije železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta. Najvažniji segmenti tog okvira za Republiku Srbiju su:

- 1) Bela knjiga EK "Evropska transportna politika za 2010. godinu: Vreme odluke";
- 2) Odluke ECMT o Pan-evropskim koridorima i oblastima;
- 3) Završni izveštaj HLG, novembar 2005. godine;
- 4) Program pomoći EK na izradi studijske i projektne dokumentacije (EAR);
- 5) Planovi međunarodnih finansijskih institucija (EIB, EBRD, WB);
- 6) Studija REBIS;
- 7) Višegodišnji planovi SEETO.

Bela knjiga "Evropska transportna politika za 2010. godinu: Vreme odluke", uspostavlja zajedničke ciljeve politike transporta EU, zasnovane na sistemskom planiranju vodeći računa o intermodalnosti. U osnovi reč je o razvoju Transevropske mreže, pravičnom

određivanju cena u transportu, zaštiti životne sredine, bezbednosti saobraćaja, društvenoj odgovornosti, jačanju unutrašnjeg tržišta i jačanju eksterne dimenzije tržišta (tranzita i izvoza transportnih usluga).

Panevropski koridori i oblasti definisani su na dve Ministarske konferencije (ECMT na Kritu 1994. godine i u Helsinkiju 1997. godine). Cilj HLG, koja je formirana 2004. godine, bio je da identifikuje podskup mreža koje najbolje povezuju EU (TEN mrežu) sa njenim susedima i dugoročno jačaju regionalne integracije. Najvažniji segmenti Transevropske mreže na teritoriji Republike Srbije su:

- 1) Koridor X sa svojim kracima - Xb (Beograd-Budimpešta) i Xc (Niš-Sofija), koji je najznačajniji drumski i železnički pravac na teritoriji Republike Srbije. Utvrđen je kao deo Jugoistočne multimodalne ose definisane u Završnom izveštaju HLG, deo je Osnovne regionalne transportne mreže (Core Regional Transport Network - u daljem tekstu: Osnovna mreža) i povezuje Austriju/Mađarsku, Sloveniju/Hrvatsku, Republiku Srbiju i Bugarsku/Makedoniju/Grčku. Na njemu se u Republici Srbiji nalazi 792 km puteva i 760 km železničkih pruga;
- 2) Koridor VII (reka Dunav), koji spaja Centralnu Evropu preko Republike Srbije sa Crnim morem i deo je Jugoistočne multimodalne ose, pogranična je reka i protiče preko teritorije Republike Srbije na dužini od blizu 600 km.

U finalnom izveštaju HLG iz novembra 2005. godine definisani su prioritetni evropski projekti na Pan evropskim koridorima VII i X u smislu proširenja TEN-T na susedne države i regione. U istom izveštaju obrađena su i tzv. "horizontalna pitanja": intermodalnost, interoperabilnost, sigurnost i bezbednost u transportu i infrastrukturi, uklanjanje nefizičkih barijera i upravljanje saobraćajem.

EK u okviru programa CARDS i međunarodne finansijske institucije EIB, EBRD i WB pomažu velike investicione projekte u Republici Srbiji, koji su orijentisani na hitne projekte održavanja, izgradnje i rekonstrukcije infrastrukture i projekte izgradnje institucionalnih kapaciteta. Očekuje se da će ova podrška, pre svega za infrastrukturne projekte duž evropskih koridora, biti nastavljena i tokom narednih godina.

IPA kao novi instrument za pretpristupnu pomoć formiran je 2005. godine na osnovu regulative Saveta o osnivanju instrumenta za predpristupnu pomoć broj 1085/2006 od 17. jula 2006. godine. Prioriteti i finansijska sredstva za implementaciju tih prioriteta utvrđuju se Višegodišnjim indikativnim programskim dokumentom (MIPD), koji priprema EK u konsultaciji sa Nacionalnim IPA koordinatorom i resornim ministarstvima.

IPA je namenjen isključivo za potrebe stabilizacije i pristupanja EU i u Republici Srbiji zamenio je program CARDS. Republici Srbiji je u 2007. godini iz IPA fonda namenjena suma od 186,7 miliona evra.



Projekat REBIS, koji je finansiran od strane EK kroz program CARDS, završen je jula 2003. godine i obuhvatio je Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, BJR Makedoniju, Hrvatsku, Srbiju, uključujući UNMIK Kosovo (UNSCR 1244). Završni izveštaj studije REBIS koncentrisao se na multimodalnu Osnovnu mrežu, slično Transevropskoj mreži EU.

SEETO je osnovana kao deo Regionalnog CARDS programa EU za 2003. godinu, obuhvata Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, BJR Makedoniju, Hrvatsku, Srbiju, uključujući UNMIK Kosovo (UNSCR 1244) i kao jedan od osnovnih zadataka ima izradu MAP. Do sada su usvojeni MAP 2006-2010. godine i MAP 2007-2011. godine, a u pripremi je MAP 2008-2012. godine.

### **3. Uticaj okruženja**

Republika Srbija je okružena Panevropskim koridorima i njihovim kracima, i to: Budimpešta-Arad-Krajova-Sofija-Solun (Koridor IV); Arad-Bukurešt-Konstanca (krak Koridora-IVa); Budimpešta-Šamac-Sarajevo-Ploče (krak Koridora-Vc); Valona-Tirana-Skoplje-Sofija (Koridor VIII). Takođe, u okruženju Republike Srbije nalazi se Jadranska magistrala, koja će duž jadranske obale spojiti krake Koridora-Va i Vc (Rijeka-Ploče) preko Crne Gore, sa Koridorom VIII u Valoni.

Navedeni koridori ubrzano se grade, a naročito nakon ulaska Bugarske i Rumunije u EU, i to: uz istočnu granicu Koridor IV, na zapadu Koridor Vc, na jugu Koridor VIII i na jugozapadu Jadranska magistrala. U tom smislu obim tranzita na Koridoru X može stagnirati, čak i opadati.

Međunarodni tranzit kroz Republiku Srbiju se posle 2000. godine nije vratio na Koridor X kako se očekivalo, jer su se tranzitni tokovi putnika i robe još devedesetih godina preorijentisali na druge pravce i/ili vidove saobraćaja, destimulisani velikim brojem graničnih prelaza, trajanjem i uslovima granične kontrole, nepredvidivim događajima i sl.

Uvođenje viznog režima (nove države članice EU - Mađarska, Rumunija, Bugarska), granične i carinske formalnosti i intenzivan razvoj pojedinih deonica mreže autoputeva u jugoistočnoj Evropi objektivno umanjuju mogućnost privlačenja intenzivnijih tranzitnih tokova na putne pravce kroz Republiku Srbiju u neposrednoj budućnosti.

Naročito treba imati u vidu autoputni pravac kroz severnu Grčku (Via Egnatia) koji privlači tokove sa Bliskog Istoka, Turske, Bugarske i Makedonije na trajekte preko Jadranskog mora u Italiju i koji, kao racionalnija i povoljnija veza sa zapadnom Evropom, značajno menja ukupnu sliku saobraćajnih tokova u regionu.

Na teritoriji Republike Srbije povećaće se tražnja transportnih usluga na pravcima Severoistok-Jugozapad (Ukrajina-Rumunija-Italija) i Istok-Zapad (Bugarska-Bosna i Hercegovina), što će biti posledica novih domaćih i tranzitnih tokova.

Imajući u vidu da je 2000. godine nestao osnovni politički razlog za saobraćajnu izolaciju Republike Srbije, postoje ozbiljni argumenti da pravac Temišvar-Beograd-Podgorica-Bar-Bari dobije status kraka Koridora V i da pravac dolinom Zapadne Morave postane deo Osnovne mreže.

Koridor X danas ima veću važnost kao tranzitni pravac nego kao osovina prostornog razvoja Republike Srbije budući da se značajne koncentracije stanovništva i aktivnosti nalaze izvan njegovog neposrednog uticajnog područja, tj. u zapadnoj Srbiji i dolini Zapadne Morave.

S druge strane, neki drugi putni pravci u zemlji danas imaju visok intenzitet saobraćaja sa značajnom stopom rasta (pre svega unutrašnjeg, bez većeg udela tranzita - npr. pravci Beograd-Čačak i Pojate-Kruševac-Kragujevac-Čačak-Požega). Stoga je neophodno ozbiljno razmatrati i druge strateške putne pravce, koji se na jednoj strani nastavljaju na putne pravce iz Bosne i Hercegovine i Crne Gore, a na drugoj na putne pravce iz Rumunije i Bugarske.

#### ***4. Transport u Republici Srbiji***

##### **4.1. Drumski transport**

Sa ukupnom dužinom puteva od oko 38.000 km, mreža puteva u Republici Srbiji je dobro razvijena, mada je njen kvalitet smanjen zbog nedostatka investicija i nedovoljnog održavanja u periodu od 1990. do 2000. godine. Na teritoriji Republike Srbije se nalazi 792 km puteva Koridora X sa njegovim krakima - Xb i Xc.

Rehabilitacija puteva započeta je 2001. godine i procenjuje se da je za započetu rekonstrukciju mreže potrebno još oko 600 miliona evra. Za rehabilitaciju i održavanje mreže državnih i lokalnih puteva u narednih deset godina biće potrebno oko 6,2 milijardi evra.

Nedostatak sredstava za modernizaciju i održavanje putne mreže uz zastareo vozni park uticao je na značajno smanjenje bezbednosti saobraćaja na putevima. Uz stopu motorizacije u Republici Srbiji od oko 224 vozila na 1000 stanovnika 2005. godine, broj poginulih u saobraćajnim nezgodama je veći od pet na 10.000 registrovanih vozila, što je skoro pet puta više od saobraćajno najbezbednijih zemalja EU. U saobraćajnim nezgodama u Republici Srbiji 2006. godine poginulo je 900 ljudi, a 18.407 ih je teže ili lakše povređeno, a od 1990. godine do danas u Republici Srbiji je poginulo više od 18.000 ljudi, a više od 266.000 ljudi je teže ili lakše povređeno. Zbog toga se bezbednost saobraćaja na putevima u Republici Srbiji ne može smatrati zadovoljavajućom.

Drumski transport u Republici Srbiji predstavlja dinamičan i dominantan vid saobraćaja koji učestvuje sa oko 80% u ukupnom obimu prevezenog tereta, odnosno sa oko 74% u ukupnom broju prevezenih putnika. Privredni subjekti koji obavljaju drumski transport, a

koji su bili u društvenoj svojini su uglavnom privatizovani i funkcionišu u uslovima slobodne konkurencije, a uloga državnih organa je ograničena na uređivanje ove oblasti u smislu izdavanja licenci, dozvola za drumski prevoz, nadzor, itd.

Međunarodni drumski transport u Republici Srbiji, odnosno pristup međunarodnom transportnom tržištu, većim delom se obavlja u režimu kvota bilateralnih i multilateralnih CEMT dozvola što dodatno, u uslovima postojanja značajnih administrativnih i fizičkih prepreka (npr. još uvek neopovoljan vizni režim za profesionalne vozače, zastoji na graničnim prelazima i sl.), ima negativan uticaj na konkurentnost naših prevoznika na međunarodnom transportnom tržištu.

Upravljanje mrežom državnih puteva je pretežna delatnost Javnog preduzeća "Putevi Srbije".

Mrežom opštinskih puteva i ulica upravljaju organi jedinica lokalne samouprave.

#### **4.2. Javni gradski i prigradski prevoz putnika**

Javni gradski i prigradski prevoz putnika obuhvata drumski, železnički i vodni prevoz. Uređivanje javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika je u nadležnosti organa jedinice lokalne samouprave.

U Republici Srbiji je u 2000. godini mobilnost bila oko dva do tri puta manja nego u razvijenim državama Evrope, pri čemu je 96% putnika i 70% putnik-km bilo vezano za dnevna kretanja, uglavnom u gradskim područjima, a samo oko 4% putovanja i 30% putnik-km odnosilo se na povremeni prevoz.

Javni prevoz putnika u gradskim područjima je značajno veći u odnosu na vangradska područja. Oko dve trećine putovanja obavlja se sredstvima javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika dok samo trećinu čine međumesna putovanja. Više od trećine stanovništva Republike Srbije živi u šest najvećih gradskih naselja i u njima se realizuje oko 95% putovanja. Značajnije učešće u javnom gradskom i prigradskom prevozu putnika železnica ima samo u Beogradu (Beovoz).

S obzirom na to da 75% stanovništva živi u gradovima, transportnim uslugama i infrastrukturi u gradovima potrebna je posebna pažnja. Međunarodno iskustvo jasno ukazuje na potrebu uključivanja jedinica lokalne samouprave u finansiranje razvoja javnih gradskih i prigradskih mreža.

#### **4.3. Železnički transport**

Magistralne železničke pruge prolaze kroz sve veće gradove i ukrštaju se u zonama Beograda i Niša. Od ukupne dužine železničke mreže u Republici Srbiji (3.809 km), 1.768 km predstavljaju magistralne pruge, a elektrificirano je 1.247 km (32.7%).

Samo 7% pruga (276 km) ima dva koloseka. Prosečno zadovoljavajuća gustina mreže na nivou Republike Srbije veoma je neravnomerna i osetno opada ka jugu.

Oko 25% magistralnih pruga železničke mreže u Republici Srbiji nalazi se na Koridoru X i njegovim kracima - Xb i Xc.

Samo oko 45% pruga u Republici Srbiji ima dozvoljeno osovinsko opterećenje od 22,5 t dok je na 30% pruga to opterećenje ispod 16 t.

Dozvoljena brzina prelazi 100 km/h na svega 3,2% pruga, a najveći deo (oko 50%) mreže dozvoljava maksimalnu brzinu do 60 km/h. Sa izuzetkom pojedinih sekcija pruga Beograd-Šid i Velika Plana-Niš, koje su dvokolosečne, elektrificirane i na nekim deonicama dozvoljavaju veće brzine, sve ostale pruge imaju zastarele tehničke i tehnološke parametre. Čak i na nekim sekcijama ovih pruga ima deonica u vrlo lošem stanju tako da se brzina često privremeno ograničava na 20 km/h ili niže.

JP "Železnice Srbije" raspolazu sa oko 480 lokomotiva, 8.500 teretnih i 550 putničkih vagona. Železnička vozna sredstva su relativno stara i nepouzdana. Prosečna starost železničkih voznih sredstava prelazi 30 godina, a stopa raspoloživosti u zavisnosti od tipa varira između 26% i 61%.

Nedovoljno ulaganje u osnovno održavanje na železnici posledica je opšteg privrednog zaostatka u prethodnom periodu, loše organizacije, nedostatka sredstava, socijalne i kadrovske politike. Sadašnje stanje železničke infrastrukture karakteriše potreba da se u projektovano stanje vrati i modernizuje još oko 1.000 km magistralnih pruga, tj. oko 57% glavne mreže pruga, odnosno 26% kompletne železničke mreže. Za rehabilitaciju i održavanje železničke mreže u narednih deset godina prema procenama biće potrebno oko 3,9 milijardi evra.

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom, javni prevoz putnika i robe i održavanje železničkih voznih sredstava su pretežne delatnosti JP "Železnice Srbije". Ovo javno preduzeće je krajem 2000. godine zapošljavalo blizu 33.000 ljudi, a do kraja decembra 2006. godine broj zaposlenih je smanjen za više od 37%, na oko 20.857.

JP "Železnice Srbije" suočene su sa lošim stanjem železničke infrastrukture i nedostatkom savremenog voznog parka. Rehabilitacija i poboljšanje potrebni su na celoj dužini Koridora X, koji je okosnica sistema (25% mreže i preko 50% transportnih aktivnosti).

#### **4.3.1. Direkcija za železnice**

Direkcija za železnice je obrazovana kao posebna organizacija radi obavljanja stručnih, regulatornih i drugih poslova u oblasti železničkog transporta utvrđenih Zakonom o železnici ("Službeni glasnik RS", broj 18/05).

#### **4.4. Vodni transport**

Republika Srbija ima povoljne ekonomske i geografske karakteristike za teretni, putnički i turistički UVT. Potencijal UPP (reke i kanali) je značajan, ali stanje infrastrukture nije zadovoljavajuće. Posle 1990. godine došlo je do velikog zastoja u održavanju UPP i prateće infrastrukture.

Osnovni elementi sistema UVT na teritoriji Republike Srbije su reke Dunav, Sava i Tisa (ukupno oko 960 km), kao i mreža plovnih kanala u okviru Hidrosistema Dunav-Tisa-Dunav (HS DTD-600 km). Ukupna dužina UPP u Republici Srbiji pri srednjem nivou vode je oko 1.680 km.

U pogledu godišnjeg obima transporta i kapaciteta najvažnije luke su Beograd, Pančevo, Smederevo i Prahovo. Najveći broj luka na UPP u Republici Srbiji povezan je sa glavnim železničkim prugama i putevima ili su veoma blizu njih, što ima strateški i logistički značaj. Samo luke Beograd i Pančevo imaju kontenerske terminale, mada je obim kontenerskog transporta bio veoma mali, dok ostale luke nude raznovrsne usluge i uglavnom su specijalizovane za opšti i rasuti teret.

Flota brodova na UPP u Republici Srbiji ima oko 450 plovnih objekata, uglavnom zastarelih, sa raspoloživim kapacitetom transporta od oko 435.000 t i ukupnom snagom od 68.000 kW.

Ukupni promet luka u 2000. godini bio je oko 40% prometa iz 1989. godine. Na tako veliko smanjenje naročito je uticao pad domaćeg transporta. Uz malo povećanje, u 2004. godini transport robe u lukama dostigao je 8,7 miliona tona.

Za rehabilitaciju i održavanje sistema UVT u narednih deset godina prema procenama biće potrebno oko 290 miliona evra, a dodatnih oko 220 miliona evra potrebno je za razvoj intermodalnog transporta.

Očekuje se da će sa obnavljanjem i povećanjem proizvodnje u velikim industrijskim postrojenjima u Republici Srbiji (čeličane, hemijska industrija, cement, nafta) tražnja za vodnim transportom robe značajnije porasti zbog njegovih komparativnih prednosti.

Prevoz putnika na UPP u Republici Srbiji ima pre svega turistički karakter. Broj putnika-turista koji na svojim rečnim krstarenjima posećuju Republiku Srbiju značajno raste svake godine i predstavljaće osnovu za razvoj značajne privredne aktivnosti u oblastima transporta, turizma, trgovine i drugih usluga.

## **4.5. Vazdušni transport**

Vazdušni transport u Republici Srbiji posmatran je u odnosu na aerodrome, aviokompanije, Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije i Agenciju za kontrolu letenja.

Ukupan obim rada u vazdušnom transportu u Republici Srbiji u 2004. godini iznosio je 1.387 milijardi putnik-km ili oko 185 putnik-km po stanovniku godišnje. U poređenju sa oko 650 putnik-km po osobi godišnje u EU-15 može se zaključiti da će stopa rasta biti visoka i da će rast biti stabilan.

### **4.5.1. Aerodromi**

U Republici Srbiji je registrovano oko 80 aerodroma, heliodroma i letilišta.

Za komercijalne svrhe u Republici Srbiji se koriste četiri aerodroma (Beograd, Niš, Vršac i Bor). Aerodromi "Nikola Tesla" u Beogradu i "Konstantin Veliki" u Nišu, koji su deo Osnovne mreže, koriste se za međunarodni transport, a Aerodrom Priština je trenutno pod upravom UNMIK-a i NATO snaga.

Aerodrom "Nikola Tesla" u Beogradu je najveći aerodrom u Republici Srbiji preko njega se odvija oko 75% putničkog i 90% robnog transporta. Kapacitet tog aerodroma je preko 5,6 miliona putnika godišnje, a trenutno se koristi nešto više od 35% tog kapaciteta. Osnivač Aerodroma "Nikola Tesla" je Republika Srbija.

U toku prvih šest meseci 2007. godine na aerodromu "Nikola Tesla" ostvaren je porast broja putnika od 13% i prometa aviona od 1% u odnosu na prethodnu godinu, a usluge tog aerodroma koristilo je 1.728.917 putnika i obavljeno je 30.538 avio operacija.

Aerodrom "Nikola Tesla" raspolaže specifičnom aerodromskom opremom i vozilima za pretovarnu i transportnu manipulaciju u opsluživanju savremenih putničkih i teretnih (cargo) aviona. S tim u vezi, očekuje se izgradnja novog kargo terminala i logističkog centra za domaći i međunarodni transport tereta. Navedeni projekat se u ovom trenutku nalazi u fazi pokretanja postupka javnog tendera za izbor najpovoljnijeg ponuđača.

Planira se promena namene vojnih aerodroma Kraljevo-Lađevci, Batajnica, Užice-Ponikve i Sjenica u civilne aerodrome. Studije izvodljivosti u vezi navedene transformacije moraju obuhvatiti analizu osnovne namene, opslužnog područja, neophodne opreme, kao i finansijskih sredstava neophodnih za realizaciju čitavog procesa.

### **4.5.2. Aviokompanije**

Javno preduzeće "JAT Airways" osnovala je Republika Srbija za obavljanje delatnosti prevoza putnika i robe. JP "JAT Airways" ima u funkciji 16 velikih putničkih aviona prosečne starosti preko 20 godina (prema podacima iz avgusta 2007. godine: 10 B737-300, 1 B737-400 i 5 ATR-72). U 2006. godini JP "JAT Airways" je prevezao 1.200.000 putnika (od čega 20% na linijama za Crnu Goru, a 80% na ostalim međunarodnim linijama) i oko 4.000 t robe. Mreža redovnih linija JP "JAT Airways" dopire do 35 gradova sa ukupno 174 polaska nedeljno u letnjoj sezoni. Ukupni koeficijent iskorišćenja kapaciteta avio flote u 2006. godini iznosio je oko 47%, a sedišta 57,1%.

Pored JP "JAT Airways" u Republici Srbiji postoji i nekoliko manjih kompanija koje obavljaju delatnost čarter i kargo transporta, kao i avio-taksija. U okviru postupka privatizacije JP "JAT Airways" izabran je konsultant u vezi sa izradom i implementacijom strategije privatizacije tog javnog preduzeća.

#### **4.5.3. Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije**

Direktorat civilnog vazduhoplovstva države Srbije i države Crne Gore osnovan je u oktobru 2003. godine radi obezbeđivanja uslova za nesmetano obavljanje poslova od značaja za ostvarivanje prava i dužnosti u oblasti vazdušnog transporta i primene međunarodnih standarda i preporuka u toj oblasti. Nakon prestanka državne zajednice Srbija i Crna Gora, Republika Srbija je preuzela osnivačka prava u Direktoratu i promenjen mu je naziv u Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije.

U toku 2005. godine Srbija i Crna Gora primljena je u članstvo EUROCONTROL-a i JAA. U toku 2006. godine potpisani su Multilateralni sporazum o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja i Sporazum o određenim aspektima vazdušnog transporta tzv. Horizontalni sporazum.

U cilju razvoja i unapređenja bezbednosti vazdušnog saobraćaja nastavlja se intenzivna saradnja sa međunarodnim organizacijama u oblasti civilnog vazduhoplovstva, tj. sa ICAO, EUROCONTROL, ECAC i JAA.

#### **4.5.4. Agencija za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore**

Osnovni zadatak Agencije za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore (u daljem tekstu: Agencija), kao provajdera usluga vazdušnog saobraćaja, je upravljanje, razvoj i održavanje sistema kontrole letenja civilnih i vojnih vazduhoplova u cilju bezbednog, redovnog i efikasnog odvijanja vazdušnog transporta. U okviru Agencije posluju Centar za obuku kontrolora letenja i drugog stručnog osoblja za sopstvene potrebe kao i za potrebe drugih provajdera i Služba za kalibražu koja pruža usluge provere ispravnosti rada navigacionih uređaja iz vazduha.

Agencija pruža navigacijsko, meteorološko i tehničko obezbeđenje vazdušnog transporta u vazdušnom prostoru Republike Srbije, Republike Crne Gore, 55% gornjeg vazdušnog prostora Bosne i Hercegovine, kao i međunarodnih voda južnog dela Jadranskog mora.

Vazdušni prostor Republike Srbije podeljen je na gornju oblast informisanja u letu (UIR) iznad 8500 m (FL285), donju oblast informisanja u letu (FIR) ispod 8500 m (FL285), kao i terinalne (TMA) do 4500 m (FL145) i aerodromske zone.

Prosečna dužina ruta u gornjem vazдушnom prostoru je 314 km (170NM), a u donjem vazдушnom prostoru je 309 km (1167NM).

U 2006. godini Agencija je ostvarila sledeće rezultate:

- ukupan broj operacija iznosio je 380.245 letova pri čemu je prosečna dužina leta bila 289 km (156 NM);
- ukupan broj preleta iznad teritorije koja je u nadležnosti Agencije iznosio je 329.711 letova;
- ukupan broj poletanja i sletanja na aerodromima u Republici Srbiji i Republici Crnoj Gori iznosio je 50.534 letova uz godišnji trend rasta od 15%.

Integracijom u sistem objedinjene naplate rutnih naknada EUROCONTROL (EUROCONTROL CRCO) svrstali smo se u red sa još 37 evropskih zemalja i obezbedili ravnopravnu i urednu naplatu izvršenih usluga.

#### **4.6. Intermodalni transport**

Pored činjenice da je tokom devedesetih godina intermodalni transport bio u prekidu, postoji delimično izgrađena infrastruktura, kako na železnici - Železnički integralni transport, tako i u lukama (luke u Novom Sadu, Beogradu, Pančevu i Prahovu) za pretovar kontenera. Kod postojećih terminala prisutna su značajna ograničenja uslovljena postojećom lokacijom, zastarelom opremom i raspoloživim investicijama za razvoj. Takođe, više puta definisana mreža terminala i strateški planovi razvoja nisu realizovani.

Kombinovani drumsko-železnički transport na železnici se poslednjih godina postepeno obnavlja i u stalnom je porastu. U 2002. godini je iznosio oko 15.000 TEU, da bi u 2006. godini dostigao 4-5 kontenerskih vozova dnevno u tranzitu ili oko 77.500 TEU, u uvozu i izvozu oko 13.000 TEU i u lokalnom transportu oko 22.000 TEU. Tome je značajno doprinela rekonstrukcija šest tunela i 19 mostova tokom 2006. godine na pruzi Niš-Dimitrovgrad, čime je omogućen tovarni profil vozila UIC C duž celog železničkog Koridora X u Republici Srbiji.

Promet intermodalnih transportnih jedinica u lukama je proteklih godina bio mali, od četiri luke koje raspolažu kontenerskim terminalima u 2003. godini zabeležen je promet kontenera samo u luci Beograd (2200 TEU) i u luci Dunav Pančevo (500 TEU).

#### **5. Transportno tržište**



Uvoz i izvoz roba je tokom devedesetih godina bio znatno smanjen, a usled uvođenja političkih i ekonomskih sankcija SR Jugoslaviji tradicionalni tranzit kroz Republiku Srbiju je bio gotovo prekinut. Posledica izolacije Republike Srbije je drastičan pad transporta, naročito železničkog, koji čak i na kraju 2005. godine ne prelazi četvrtinu od transporta sa kraja osamdesetih godina. Zbog niske ekonomske aktivnosti, malog rasta industrijske proizvodnje u periodu od 2000. do 2005. godine i nedovoljno razvijenog unutrašnjeg transportnog tržišta, intenzitet korišćenja raspoloživih transportnih kapaciteta je veoma nizak.

Tražnja za transportnom uslugom u Republici Srbiji krajem 2005. godine znatno je manja nego početkom devedesetih godina. Ona polako raste i krajem 2005. godine se nalazi na nivou između 30% i 40% od tražnje koja je postojala u periodu 1989-1990. godine.

Između pojedinih vidova saobraćaja postoji značajna razlika u tražnji.

Prema podacima objavljenim u Statističkom godišnjaku Srbije za 2006. godinu, učešće železničkog transporta u ukupnom prevozu putnika (realizovani putnik-km) u 2005. godini bilo je 6,3%, učešće drumskog transporta bilo je 42,2%, javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika 40,8% i vazdušnog transporta 10,7%. Prema istom izvoru, transportni rad u prevozu robe u zemlji (u ostvarenim tkm) je u 2005. godini iznosio ukupno 6.832 miliona tona-km, sa učešćem železničkog transporta od 50,96%, UVT 23,74% i drumskog transporta od samo 9,95%. Pomenuti podaci ne odražavaju realno stanje po pitanju vidovne raspodele na transportnom tržištu jer prema primenjenoj metodologiji, još iz osamdesetih godina, nisu obuhvaćeni privredni subjekti u privatnoj svojini u drumskom transportu, koji čine njegov najveći deo.

Prema proceni Republičkog zavoda za statistiku učešće železničkog transporta u ukupnom prevozu putnika (realizovani putnik-km) u 2006. godini bilo je 9,2%, učešće drumskog transporta bilo je 73,8% i vazdušnog transporta 17%. Transportni rad ostvaren sredstvima javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika u istoj godini je iznosio 5.456,6 putnik-km. U ukupnom transportu robe u 2006. godini drumski transport je učestvovao sa 80%, železnički sa 11%, a UVT sa 4.5 %, dok je u ukupno ostvarenom transportnom radu od 13.528 miliona tona-km, učešće drumskog bilo 48.3%, železničkog 31% i UVT 13% (metoda procene objavljena u Statističkom Biltenu 2299, Saobraćaj i veze, izdanje Saveznog zavoda za statistiku i u publikaciji "Studija, analize, prikazi" br. 138, Beograd 1999, Savezni zavod za statistiku).

## ***6. Prognoze tražnje u transportu***

Očekivane promene ekonomskog rasta predstavljaju osnovu za prognozu tražnje u transportu. Tokom perioda od 2000. do 2005. godine, prema zvaničnim statističkim podacima, rast BDP varirao je između 1,5% (u 2003. godini) i 7,1% (u 2004. godini), sa prosekom od blizu 5%. Rast u 2005. godini u odnosu na 2004. godinu iznosio je 6,5%. Ovaj rast obuhvatio je i značajne prihode od privatizacije. Rast BDP u 2006. godini u

odnosu na 2005. godinu je bio 5,8%. U poređenju sa istim periodom prethodne godine, BDP u prvoj polovini 2007. godine je porastao za 8%. Posmatrano po aktivnostima i rastu BDP najveći doprinos je dala oblast transporta.

Očekivanja povećanja tražnje u transportu uključuju brži razvoj industrije (čelik, cement itd.), pojačane trgovinske i tranzitne tokove, otklanjanje prepreka i omogućavanje slobodne plovidbe, poboljšanje kapaciteta prateće infrastrukture duž Panevropskih Koridora VII i X. Na osnovu iskustava novih država članica EU može se očekivati brz ekonomski razvoj tokom perioda neposredno pre i posle pridruživanja EU. Verovatno je da rast BDP od 5% godišnje (ili više) neće moći da se održi na duži period, već će se na kraju približiti stopi ekonomskog rasta u EU.

S druge strane, ekonomski rast može da bude smanjen negativnim događanjima, kao što su političke prepreke na putu pridruživanja EU, manji porast proizvodnje i time uslovljen niži rast BDP, problemi sa vraćanjem dugova, održanje negativnog prirodnog priraštaja stanovništva, odlaganje sprovođenja restrukturiranja velikih javnih preduzeća u oblasti transporta, viša cena goriva, nezaposlenost itd.

U kontekstu buduće tražnje treba imati u vidu:

- 1) transportne aktivnosti i investicije u transportni sistem u Republici Srbiji će pratiti porast BDP sa određenim elastičnostima;
- 2) raspodela po vidovima saobraćaja zavisice od velikog broja faktora, pre svega od privrednog razvoja zemlje, domaće i regionalne transportne politike, kapaciteta i ponuđenih usluga;
- 3) prognoze za jedan vid saobraćaja moraju uzeti u obzir kapacitet i usluge koje će nuditi i drugi vidovi koji se nadmeću za obavljanje istog transportnog rada;
- 4) bez obzira na rezultate prognoze, imajući u vidu međunarodne trendove, rast kontenerskog transporta biće u porastu;
- 5) pretpostavka je da se u Republici Srbiji u dugoročnom periodu ne može sa sigurnošću utvrditi prognoza transporta, čak i uz korišćenje najboljih metoda;
- 6) za procenu verovatnoće da li će neki projekat vratiti uloženu investiciju biće potrebno koristiti metode za analizu rizika;
- 7) sadašnja modalna raspodela, za koju se procenjuje da iznosi oko 80-85% za drumski, 10-15% za železnički i oko 7% za UVT, verovatno će opstati još izvesno vreme, sasvim sigurno u narednom srednjoročnom periodu;
- 8) postojeći kapaciteti transportnih mreža u Republici Srbiji, uz potrebnu modernizaciju i lokalna poboljšanja, biće dovoljni u narednom desetogodišnjem periodu (prema REBIS i WB do 2015. godine).

### **III. OSNOVE ZA REALIZACIJU STRATEGIJE**

Realizacija strateških ciljeva u oblasti transporta ne može se postići samo linearnim sledom aktivnosti, a mnogi faktori koji deluju paralelno i istovremeno mogu da uspore ili ubrzaju dostizanje ciljeva. Ovi faktori mogu proizlaziti iz unutrašnjeg ili međunarodnog okruženja i mogu se manifestovati u različitim periodima i na različite načine. Uopšteno govoreći, u strateškom pristupu razvoja oblasti transporta, treba iskoristiti prednosti i prilike koje se ukazuju, otkloniti slabosti i izbeći probleme koji stoje na putu.

#### ***1. Razvoj transportnog sistema***

Privlačenje međunarodnih tokova roba i putnika predstavlja okvir za oblikovanje razvoja transportnog sistema i određivanje prioriteta u strateškom planiranju.

Prostorni plan Republike Srbije do 2010. godine daje pravno važeći okvir za dugoročno planiranje. Uzimajući u obzir navedeno, unapređenje transportne infrastrukture mora se prvenstveno koncentrisati na poboljšanje postojećih mreža, nivoa bezbednosti i usluga, izgradnju dodatnih traka/koloseka i obilaznica u kontekstu poboljšanja stanja životne sredine, izmeštanje tranzitnih tokova iz urbanih gradskih zona, a naročito kada se transportuju opasni tereti, modernizaciju opreme, rekonstrukciju raskrsnica i otklanjanje/saniranje visokorizičnih deonica puta. Posebna pažnja se mora posvetiti objektima transportne infrastrukture i njihovoj zaštiti. Ove aktivnosti treba obavljati u punoj saradnji i koordinaciji državnih organa, javnih preduzeća, privrednih društava, preduzetnika i agencija.

##### **1.1. Privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova**

Ekspanzija privrede i tržišta je trajan zadatak države, budući da je interes ulaganja budžetskih sredstava u transportni sektor prvenstveno usmeren na stimulaciju:

- 1) opšteg ekonomskog razvoja i direktnog i/ili indirektnog povraćaja uložениh sredstava i dugoročne održivosti investicija;
- 2) očuvanja i razvoja manje razvijenih ili nerazvijenih područja u zemlji.

Dobra transportna integracija u međunarodnim okvirima imaće stimulatívni efekat na privredu Republike Srbije. U dugoročnom smislu transportna integracija u međunarodnim okvirima će povećati budžetski potencijal države za učešće u manje profitabilnim sadržajima transportne infrastrukture. Ta transportna integracija će takođe omogućiti uravnoteženo oblikovanje nacionalne transportne mreže i bolje transportne veze između perifernih i ekonomski manje razvijenih i naprednijih područja. Imajući u vidu geografski položaj i predvidljiv razvoj ekonomskih odnosa u širem regionu, uprkos veoma konkurentnom okruženju, Republika Srbija još uvek ima mogućnosti da brzim i

adekvatnim merama transportne politike stvori preduslove za privlačenje međunarodnih tranzitnih tokova.

Integrirano okruženje, zasnovano na primeni savremenih informacionih i komunikacionih tehnologija, pomoću instrumenata transportne politike treba da na svim nivoima obezbedi najšire moguće korišćenje savremenih ITS aplikacija za praćenje relevantnih parametara transporta (tokovi, brzina i gustina, nivoi ekoloških pokazatelja, meteorološki podaci). Potrebno je ustanoviti centar za prikupljanje, obradu i distribuciju relevantnih podataka i standardizovati primenu ITS, informacionih i komunikacionih tehnologija.

Uspešnom implementacijom Strategije integrisanog upravljanja granicom i Akcionim planom za njeno sprovođenje istovremeno se stvara pretpostavka za razvoj privrednih aktivnosti i nesmetano odvijanje prekogranične trgovine i otvorenost granice za efikasan protok putnika i robe u regiji.

## ***2. Generalni plan razvoja transportnog sistema***

Generalni plan razvoja transportnog sistema (celokupne transportne infrastrukture), kao i dinamički program njegovog sprovođenja, neophodno je pripremiti u skladu sa Strategijom i opštim razvojnim ciljevima Republike Srbije sa sledećim sadržajem:

- 1) opšti ciljevi (strateški, strukturni);
- 2) oročeni ciljevi (pravni okvir na evropskom i regionalnom nivou, na nivou međunarodnih projekata, na nacionalnom nivou, uz analizu ekonomske i funkcionalne izvodljivosti);
- 3) osnovni elementi (valorizacija stanja, maksimalni transportni kapaciteti i mogućnost korišćenja postojeće infrastrukture, procena trendova transportne tražnje, bezbednost u saobraćaju, aspekti zaštite životne sredine);
- 4) predlozi (transportna mreža, transportno-tehničke karakteristike, investicioni troškovi, upravljanje i održavanje, finansijske mogućnosti i izvori, prioriteta-vremenski raspored);
- 5) sprovođenje (budžeti, akcioni planovi, priprema projektne dokumentacije, obezbeđenje finansijskih sredstava, regionalna i međudržavna saradnja, koordinacija nadležnih sektora, odgovornost za realizaciju programa).

Finansiranje transporta mora se sprovesti vodeći računa o principu održivosti sa stabilnim izvorima finansijskih sredstava.

## **2.1. Komplementarna transportna strategija**

Uzimajući u obzir iskustva razvijenih evropskih zemalja u oblasti transporta, politika razvoja transporta u Republici Srbiji treba da bude u funkciji subsidijarnih ciljeva i da se bazira na analizi efektivnosti i efikasnosti pojedinih oblasti. To bi trebalo da omogući izbor i ponudu optimiziranih transportnih opcija, koje se postižu korišćenjem intermodalnih rešenja.

Glavne odrednice komplementarne transportne politike mogu da se uopšte kroz:

- 1) preusmeravanje tražnje prema ekološki prihvatljivijim vidovima saobraćaja;
- 2) primenu relevantnih i najsavremenijih tehnologija;
- 3) pravične naknade za korišćenje infrastrukture;
- 4) intermodalnu kooperaciju u transportu;
- 5) izmene propisa;
- 6) fleksibilno određivanje naknada za tranzit;
- 7) sprečavanje nepotrebnog transporta;
- 8) društveno i ekološki prihvatljiviju organizaciju javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika;
- 9) olakšanje integracije transportnih mreža (rešavanje problema na graničnim prelazima koji se odnose na infrastrukturu, organizaciju, sinhronizaciju i granične procedure).

U skladu sa postavkama transportne politike EU, koja je utvrđena u Beloj knjizi "Evropska transportna politika za 2010. godinu: Vreme odluke" i Strategije održivog razvoja transporta (Savet ECMT, Prag 2000. godina), glavni ciljevi komplementarne transportne strategije su:

- 1) svrsishodno planiranje i upravljanje transportnim tokovima;
- 2) smanjenje štetnih efekata transporta na okruženje;
- 3) povećanje bezbednosti u saobraćaju;
- 4) povećanje efikasnosti transportnog sistema;
- 5) kompenzacija posledica deregulacije tržišta i liberalizacije u oblasti transporta.

Pored toga što neki ciljevi nisu direktno osjetljivi na kriterijume zadovoljenja stvarne transportne tražnje, u dugoročnom periodu oni obezbeđuju optimalnu integraciju oblasti transporta u nacionalni i međunarodni okvir progresivnog ekonomskog razvoja.

Da bi se realizovali ciljevi Strategije potrebna je dosledna saradnja ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja sa drugim organima i agencijama radi obezbeđenja efikasnog sprovođenja instrumenata Strategije u ključnim aspektima regulatorne politike, investicione politike, politike poreza i cena, socijalne politike, regionalnog planiranja i upravljanja transportom.

Na osnovu stručne procene infrastrukturnih kapaciteta i potrebe za razvojem transportnih mreža, razvojni planovi i aktivnosti u oblasti transportne infrastrukture treba da se zasnivaju na generisanju javne tražnje i preusmeravanju tražnje sa jednog vida saobraćaja na drugi.

Država treba da obezbedi jednake uslove za korišćenje transportne infrastrukture, ograniči nekontrolisani razvoj pojedinih segmenata i stimuliše konkurenciju vidova saobraćaja.

Imajući u vidu strateški cilj da se poboljša pozicija Republike Srbije u međunarodnom transportu, Strategija treba da naglasi racionalnu i ciljno orijentisanu stimulaciju razvoja železničkog, intermodalnog i vodnog transporta na međunarodnim koridorima. Takođe, potrebno je da se usklade različiti vidovi saobraćaja radi uspešne intermodalnosti, tako da se stvori sistem koji će predstavljati konkurentnu alternativu prevozu koji se obavlja isključivo drumskim transportom.

### ***3. Investiciona politika***

Investiciona politika i programi ulaganja u transportnu infrastrukturu zasnivaju se na identifikaciji relevantnih kritičnih elemenata upravljanja tom infrastrukturom, i to na:

- 1) definisanju distribucije ulaganja u pojedine vidove saobraćaja;
- 2) definisanju odnosa ulaganja između izgradnje i održavanja transportne infrastrukture za svaki vid saobraćaja, naročito uzimajući u obzir rekonstrukcije i zaostatak u redovnom održavanju;
- 3) adekvatnoj naknadi za korišćenje infrastrukture (institucionalna i društvena ograničenja koja ometaju naplatu stvarnih troškova);
- 4) rešavanju problema produktivnosti (višak radne snage, nedostatak konkurentnosti);
- 5) tržišnoj i regulatornoj reformi;

- 6) partnerstvu javnog i privatnog sektora;
- 7) usvajanju evropskih normi;
- 8) metodologiji donošenja odluka o investicijama.

Nedostatak sredstava zahteva delotvorna rešenja u oblasti transporta. Da bi se ciljevi realizovali što je efikasnije moguće, za usmeravanje pri odlučivanju moraju se koristiti analiza rentabilnosti (Cost-Benefit) i višekriterijumska analiza.

U što većoj meri treba birati rešenja koja na efikasniji način koriste postojeću infrastrukturu. Pre nego što se predlože novi putevi/pruge ili njihova rekonstrukcija moraju se razmotriti i druga alternativna rešenja. Sistem planiranja, u skladu s tim, treba da omogući koordinaciju mera u oblasti transporta. Promena organizacione strukture i upravljanja sistemom može da da veoma dobre rezultate uz relativno mala ulaganja. Kao uzor treba koristiti sledeći redosled postupaka:

- 1) definisanje i sprovođenje mera koje utiču na transportne zahteve i izbor vida saobraćaja;
- 2) definisanje i sprovođenje mera koje vode ka efikasnijem korišćenju postojeće infrastrukturne mreže;
- 3) poboljšanja i manje rekonstrukcije infrastrukture;
- 4) nove investicije i veće rekonstrukcije infrastrukture.

Perspektiva celine sistema mora da bude osnovni princip prilikom razmatranja budućih akcija. Pre nego što se donese odluka o novim investicijama treba tražiti rešenja koja koriste postojeću infrastrukturu. Potrebno je uraditi studije alternativnih rešenja kako bi se dokazalo da su alternative analizirane i da se o njima diskutovalo. Mora se formirati plansko-analitički sistem koji će u okviru oblasti transporta omogućiti saradnju i ocenjivanje različitih tipova mera.

Sposobnost države da usmerava ulaganja i ciljevi razvoja transporta nalažu jačanje intermodalnosti. Imajući u vidu postojeću neuravnoteženu vidovnu raspodelu, to se posebno odnosi na davanje određene važnosti ulaganjima u infrastrukturu železničkog, vodnog i intermodalnog transporta.

Uspostavljanje jednakih uslova za korišćenje infrastrukture zahteva puno angažovanje eksternih troškova koje određeni vid saobraćaja prouzrokuje široj društvenoj zajednici.

#### ***4. Upravljanje transportnom infrastrukturom***

Upravljanje transportnom infrastrukturom koja je u vlasništvu države postepeno će se prenositi na organe autonomne pokrajine i jedinica lokalne samouprave. Nadzor nad upravljačima transportne infrastrukture obavlja ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, a redovne i nezavisne finansijske provere upravljača transportne infrastrukture i njihovih podugovarača moraju se obavljati najmanje jednom godišnje.

Potrebno je obezbediti pravni okvir za prenos poslova iz oblasti finansija, prihoda, aktivnosti i obaveza u komercijalni/privatni sektor. Programi restrukturiranja postojećih privrednih subjekata u državnoj svojini treba da obezbede razdvajanje funkcije upravljanja infrastrukturom od funkcije transportnih operacija i povezanih usluga. Upravljanje infrastrukturom takođe uključuje formiranje kruga privatnih davalaca usluga u oblasti održavanja infrastrukture, stvarajući na taj način pravično i konkurentno okruženje.

U kontekstu procesa prostornog planiranja i projektovanja najvažnijih saobraćajnih pravaca važno je:

- 1) odrediti stvarno stanje projektne i planske dokumentacije;
- 2) obezbediti objektivnu i nezavisnu reviziju dokumentacije;
- 3) izraditi studije izvodljivosti prema visokim međunarodnim standardima;
- 4) obezbediti javnost postupaka i pristupačnost celokupne dokumentacije.

Učesnici u procesu odlučivanja moraju biti kvalifikovani i odabrani tako da timovi i njihova organizacija budu u skladu sa značajem predmeta i plana, efikasnošću realizacije projekata i očekivanim nivoom kvaliteta.

Restrukturiranje, komercijalizacija i privatizacija velikih privrednih subjekata u državnoj svojini imaju kratkoročni do srednjoročni prioritet u razvoju oblasti transporta uz donošenje odgovarajućih propisa i usvajanje efikasne organizacije sistema upravljanja na državnom i nižim nivoima.

Potrebno je ustanoviti sistematsku aktivnost ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja koja je usmerena ka povećanju bezbednosti u saobraćaju, razvijanju preventivne aktivnosti i koordinaciji svih subjekata na unapređenju opšte bezbednosti u saobraćaju.

Usvajanje i primena propisa EU, tehničkih normi i standarda koji će se primenjivati u oblasti transporta u Republici Srbiji mora postati organizovana i trajna aktivnost.

## ***5. Institucionalna odgovornost***



Strateško planiranje transporta, modeliranje i nadzor nad sprovođenjem Strategije moraju biti isključivo u nadležnosti ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja. Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja mora biti organizaciono osposobljeno za preuzimanje odgovornosti za strateško upravljanje i planiranje.

Potrebno je izmeniti unutrašnje uređenje i sistematizaciju radnih mesta u tom ministarstvu i njegov rad prilagoditi zahtevima realizacije Strategije i Akcionog plana, a naročito obezbediti obavljanje zadataka koji se tiču brige o transportu na nivou sistema i predlaganju smernica za delovanje sektora u tom ministarstvu, koje je obrazovano za različite vidove saobraćaja. Takva izmena unutrašnjeg uređenja ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja zahteva jačanje tog ministarstva u kadrovskom smislu, koje takođe mora imati i posebnu modernu analitičku i statističku službu, a normative, upravne i inspeksijske funkcije u oblasti transporta moraju biti jasno razdvojene.

Pored ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, u poslovima koji ulaze u delokrug drugih državnih organa (granični prelazi, bezbednost, ekologija, opasne materije, poljoprivreda i vodoprivreda i sl.) institucionalnu odgovornost imaju i druga ministarstva i organi lokalne samouprave.

Potrebno je razvijati međunarodnu i međuresorsku saradnju koja obuhvata carinu, policiju, inspeksijske službe, zaštitu životne sredine, kao i upotrebu voda i kontrolu bujica i poplava. Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja treba da ima vodeću ulogu u organizovanju takve saradnje i da inicira donošenje određenih mera Vlade koje se tiču i drugih institucija.

Republika Srbija mora da stimuliše poboljšanje međunarodnih odnosa i saradnje, a naročito odnosa sa međunarodnim asocijacijama u oblasti transporta, koristeći naučne, stručne, ekonomske i diplomatske misije. Takođe se mora ostvariti ozbiljnije učešće u međunarodnim projektima za razvoj transporta na svim nivoima.

**6. Posebni ciljevi Strategije** Posebni ciljevi Strategije ne odražavaju uvek ili čak i ne ispunjavaju kriterijume strateškog i razvojnog planiranja transportnog sistema sa aspekta njegove neposredne ekonomske efikasnosti, ali doprinose ukupnim nacionalnim interesima, strategiji i politici na višem nivou. Ovo se na prvom mestu odnosi na kombinovane instrumente koji deluju u oblasti zaštite nacionalne bezbednosti, razvoju perifernih, graničnih i seoskih oblasti, mobilizaciji i koordiniranim međusektorskim aktivnostima u slučaju nepredviđenih događaja, sinhronizovanim merama za stimulaciju ekonomskog i demografskog rasta određenih oblasti, efikasnije zadovoljavanje potreba određenih grupa stanovništva (deca, mladi, stara lica ili osobe sa posebnim potrebama) i obezbeđenje efikasnijeg sistema medicinske pomoći povređenima u različitim vidovima saobraćaja.

Potrebno je unaprediti objektivnu investicionu politiku na celoj transportnoj mreži sa ciljem da se uravnoteži ekonomski razvoj svih područja u zemlji. Kao posebni ciljevi

pojavljaju se i zahtevi za specifičnim oblicima transportnih sistema za potrebe nacionalnih parkova, zaštićenih oblasti i turističkih područja.

Važan segment posebnih ciljeva predstavlja blagovremeno razmatranje i priprema za brzu primenu i realizaciju saobraćajnih i transportnih planova za vanredne situacije (prirodne nepogode, katastrofe, ratna dejstva, teroristički akti). Deo budžetskih sredstava može se uštedeti saradnjom i racionalnim korišćenjem infrastrukturnih, tehničkih i ljudskih resursa Vojske Srbije za potrebe civilnog i vojnog transportnog sistema.

#### **IV. VIZIJA TRANSPORTNOG SISTEMA U REPUBLICI SRBIJI 2015. GODINE**

SA STANOVIŠTA DRUŠTVENOG RAZVOJA - Transportni sistem u Republici Srbiji razvijen je u skladu sa potrebama države tako da svaki potreban vid saobraćaja može da dopre do svake zajednice u državi na adekvatan, bezbedan, pouzdan i efikasan način i u bilo kom trenutku tokom godine.

SA STANOVIŠTA OPREDELJENJA REPUBLIKE SRBIJE ZA ULAZAK U EU - Transportni sistem u Republici Srbiji je tržišno orijentisan, kompatibilan i integrisan u EU i u stalnoj je saradnji sa susednim državama, razvija komplementarne strategije i olakšava odvijanje međunarodnog transporta.

SA STANOVIŠTA ODRŽIVOG RAZVOJA - Transportni sistem u Republici Srbiji koristi sve vidove saobraćaja u skladu sa njihovim prednostima i na najkorisniji mogući način, uzimajući u obzir eksterne troškove, tržišno orijentisan, stabilan sistem finansiranja, a bezbednost u saobraćaju je poboljšana do nivoa koji postiže EU, negativni društveni i ekološki uticaji saobraćaja se kontrolišu i permanentno smanjuju.

SA STANOVIŠTA STABILNOSTI INSTITUCIJA - Transportni sistem u Republici Srbiji, podržan od strane dobro osmišljenih institucija, organizovanih i usklađenih prema potrebama, sa stručnim i tehnički opremljenim kadrom, strukturiran je tako da javni i privatni sektor zajedno koriste transportni sistem i upravljaju njime na efikasan način obezbeđujući primenu Strategije.

#### **V. OPŠTI CILJEVI STRATEGIJE**

Uzimajući u obzir osnove za realizaciju Strategije i zaključke Swot analize železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji koja je data u Prilogu 2, koji je odštampao uz ovu strategiju i čini njen sastavni deo, a poštujući viziju transporta Republike Srbije 2015. godine definisani su opšti ciljevi Strategije, i to:

- 1) Transportna mreža Republike Srbije integrisana u Transevropsku transportnu mrežu. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je obaviti rehabilitaciju, rekonstrukciju i izgradnju Panevropskih Koridora VII i X, sistemskim pristupom razviti i racionalizovati transportnu mrežu, poštujući pri tome princip održivog razvoja

Republike Srbije. Pravac Beograd-Južni Jadran, pravci 3, 4, 5, 6, 7, 10 i 11, kao i određene poprečne veze Osnovne mreže prihvaćeni su kao deo TEN;

- 2) Efikasno korišćenje komparativnih prednosti svakog vida saobraćaja. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je razmotriti i smanjiti eksterne troškove i uvesti pravično određivanje naknada za korišćenje transportne infrastrukture za sve vidove saobraćaja. Jačanjem intermodalnog transporta potrebno je izvršiti usmeravanje transportnih zahteva ka društveno prihvatljivijim vidovima saobraćaja;
- 3) Podizanje kvaliteta usluga transportnog sistema. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je povećati efikasnost svih vidova saobraćaja i celog transportnog sistema, boljom organizacijom transportnih operacija sa aspekta ekonomičnosti, bezbednosti i zaštite životne sredine i primenom ciljno orijentisanog planiranja i upravljanja saobraćajnim tokovima. Potrebno je razviti jedinstven transportni sistem, prilagođen zahtevima korisnika i efikasno i efektivno zadovoljenje potreba za individualnom mobilnošću. Usvojene su komplementarne politike razvoja inteligentnih transportnih sistema za primenu u različitim vidovima saobraćaja na celoj teritoriji Republike Srbije;
- 4) Povećanje nivoa bezbednosti i sigurnosti transportnog sistema. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je smanjiti broj poginulih na putevima i broj nezgoda u vodnom, železničkom i vazdušnom transportu u Republici Srbiji. Transport opasnih tereta usklađen je sa propisima EU i ADR, RID i ADN propisima;
- 5) Jačanje transportnog tržišta i njegova postepena deregulacija. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je: obezbediti uslove za poboljšanje konkurentnosti između vidova saobraćaja i unutar vidova na transportnom tržištu; uspostaviti regulatorne, operativne i upravljačke funkcije u oblasti transporta; obaviti postepenu i opravdanu deregulaciju i liberalizaciju transportnog tržišta i kompenzaciju efekata takvih mera; jačati konkurentnost domaćih prevoznika na domaćem i međunarodnom tržištu; uspostaviti saradnju državnih organa i privrednih subjekata u oblasti transporta u cilju razvoja transportnog tržišta;
- 6) Smanjenje negativnog uticaja transporta na životnu sredinu, u skladu sa principima održivog razvoja. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je transportni sistem Republike Srbije razviti u skladu sa principima održivog razvoja, zaštite životne sredine (smanjenje zagađenja vazduha, buke i uzroka globalnog zagrevanja) i društvene odgovornosti;
- 7) Uspostavljanje stabilnog finansiranja razvoja transportnog sistema. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je stvoriti uslove za održiv razvoj transportnog sistema kroz stabilne izvore finansiranja u budžetu i drugim izvorima finansiranja i obezbediti efikasno održavanje transportnog sistema i efikasnost i efektivnost sistema gradskog i prigradskog prevoza putnika.

## **VI. RAZVOJ TRANSPORTNOG SISTEMA**

### ***1. Drumski transport - vizija za 2015. godinu***

Mreža javnih puteva u Republici Srbiji 2015. godine ima viši nivo usluge u odnosu na 2005. godinu. Sistem javnih puteva u Republici Srbiji orijentisan je kapacitetima prema tražnji i zadovoljava sve zahteve unutrašnjeg i međunarodnog transportnog tržišta. Sredstva investirana u prethodnom periodu omogućila su postupan razvoj mreže autoputeva velikog kapaciteta na kojoj se obavlja i nacionalni dugolinijski transport i tranzit. Jedinstven sistem za elektronsku naplatu putarina uveden je i funkcioniše na celoj mreži. Za cenu koju plaća, korisnik dobija niz visokokvalitetnih usluga - visok nivo bezbednosti, siguran i komforan parking, brzu pomoć i servis, informacije o putu i saobraćaju, dobre zdravstvene i ugostiteljske usluge.

Putarine se koriste za održavanje i izgradnju autoputeva. U drumskom transportu uveden je princip "zagađivač plaća" na osnovu koga vozila koja više zagađuju životnu sredinu plaćaju veće nadoknade za korišćenje javnih puteva. Preostali deo mreže državnih puteva je obnovljen i ima visok nivo usluge. Redovno i zimsko održavanje su na nivou evropskih standarda, a finansiranje se obavlja preko specijalizovanog fonda. Izvori finansiranja tog fonda uređeni su zakonom. Lokalna samouprava na istim principima održava i poboljšava mrežu opštinskih puteva i ulica.

Izvršena je rekatgorizacija mreže i jasno su podeljene nadležnosti i odgovornosti za državne puteve i za opštinske puteve i ulice. Završeni su i ažurirani katastar javnih puteva i putnog zemljišta, kao i svih korisnika javnih puteva i putnog zemljišta koji su u obavezi da plaćaju naknadu za njihovu upotrebu, što predstavlja jedan od značajnih izvora finansiranja za održavanje putne mreže na svim nivoima.

Završena je reforma u oblasti održavanja javnih puteva. Primenjuje se sistem pravične konkurencije i ugovaranje na bazi kvaliteta izvršenih usluga održavanja, uključujući i zimsko održavanje integrisano sa sistemom hidrometeoroloških stanica na celoj teritoriji Republike Srbije.

Efikasna organizacija i upravljanje saobraćajem imaju veliki značaj posebno u gusto naseljenim oblastima. Korišćenje inteligentnih transportnih sistema i integrisani pristup čvorištima u kojima se ukrštaju javni i individualni prevoz olakšava upravljanje saobraćajem.

Razvoj drumskog transporta usmeren je na povećanje konkurentnosti i profesionalnosti sektora, a pristup transportnom tržištu u drumskom transportu zasniva se na principu nediskriminacije.

U potpunosti je sprovedeno usklađivanje propisa u oblasti drumskog transporta sa propisima EU sa aspekta tehnike, tehnologije, standardizacije, bezbednosti i upravljanja.

## **1.1. Savremena mreža puteva**

Republika Srbija daje prednost sistemu interoperabilnih autoputnih koridora, kod kojih su na celoj dužini koridora primenjeni isti standardi u smislu nivoa usluge, bezbednosti, sistema naplate putarine, informacija i različitih usluga. Takav sistem doprinosi povećanju komfora korisnika i bezbednosti saobraćaja na koridoru, uz dopunske efekte na ubrzanje ekonomskog razvoja i povećanje tražnje usluga.

Postojeća mreža magistralnih i regionalnih puteva dužine je oko 15.000 km, a rekategorizacijom će se mreža državnih puteva značajno smanjiti. Prioritet u prvom srednjoročnom periodu imaće rehabilitacija, održavanje, kompletiranje i usklađivanje karakteristika državnih puteva I reda i objekata na mreži tih puteva. Gradske obilaznice, državni putevi II reda i opštinski putevi i ulice će se razvijati u skladu sa potrebom da se usklade i homogenizuju karakteristike cele mreže.

### **1.1.1. Koncept razvoja mreže**

Osnova mreže javnih puteva sastoji se od drumskih koridora i pravaca Osnovne mreže, koji omogućavaju da se Republika Srbija bolje poveže sa okruženjem i da postane deo sistema Transevropske mreže puteva. Koncept razvoja mreže javnih puteva uzima u obzir:

- 1) privredni i demografski razvoj Republike Srbije i specijalne ciljeve;
- 2) trend poboljšanja političkih odnosa u Evropi i formiranje integrisane Transevropske mreže puteva i Osnovne mreže;
- 3) poboljšanje efikasnosti drumskog transporta i nadgradnju postojeće mreže između zemalja zapadne, centralne, istočne i južne Evrope, bliskog i srednjeg Istoka;
- 4) politički i geografski položaj Republike Srbije u odnosu na okruženje i EU i obaveze koje proizilaze iz uključenja Republike Srbije u međunarodni sistem, tj. u Transevropsku mrežu puteva;
- 5) veze sa republikama bivše Jugoslavije koje se zajednički planiraju preko SEETO i finansiraju uz pomoć predpristupnih fondova EU.

U kontekstu određivanja prioriteta za unapređenje postojećih i izgradnju novih javnih puteva treba sistematično koristiti savremene racionalne pristupe za podizanje kapaciteta navedenih puteva imajući u vidu raspoloživa sredstva, potrebe i mrežu u celini, što podrazumeva mogućnost etapne gradnje.

### **1.1.2. Glavne drumske transportne ose**

Glavne drumske transportne ose strateški važne za Republiku Srbiju, usklađene sa HLG i Osnovnom mrežom, su:

- 1) Koridor X: Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Leskovac-Skoplje-Solun;
- 2) Koridor X, krak Koridora-Xb: Horgoš-Subotica-Novi Sad-Beograd;
- 3) Koridor X, krak Koridora-Xc: Niš-Dimitrovgrad-Gradina-Sofija.

Ostali putni pravci kao delovi Osnovne mreže koji su važni za Republiku Srbiju su:

- 1) Pravac 3: veza Koridora Vc sa pravcem Beograd-Južni Jadran (granica sa Bosnom i Hercegovinom-Kremna);
- 2) Pravac 4: granica sa Rumunijom-Vršac-Pančevo-Beograd-Čačak-Užice-granica sa Crnom Gorom;
- 3) Pravac 5: veza Koridora IVa sa Koridorom X (granica sa Bugarskom-Zaječar-Paraćin);
- 4) Pravac 6: veza Koridora VIII sa pravcem Beograd-Južni Jadran (granica sa Crnom Gorom-Ribariće-AP Kosovo i Metohija);
- 5) Pravac 7: veza Koridora X sa AP Kosovo i Metohija (Niš-Prokuplje-Kuršumlija-AP Kosovo i Metohija).

### **1.1.3. Dugoročni razvoj mreže javnih puteva**

U okviru dugoročnog razvojnog koncepta, pored već priznatih međunarodnih koridora i pravaca kroz Republiku Srbiju, značaj individualnih saobraćajnih tokova ili težina posebnih ciljeva trebalo bi takođe da potvrde dalji dugoročni razvoj transportne mreže i dovedu do zahteva da oni budu uključeni u Transevropsku i Osnovnu mrežu. Takvi projekti na teritoriji Republike Srbije doprineće poboljšanju međunarodnog, regionalnog i domaćeg transporta, što se posebno odnosi na:

- 1) potencijalno novi međunarodni saobraćajni koridor granica Rumunije-Vršac-Beograd (Osnovna mreža-Pravac 4);
- 2) projekat Beograd-Požega-Južni Jadran, koji predstavlja vezu Koridora X i Koridora IV u Rumuniji sa Jadranskim morem. Ovaj projekat prati Pravac 4 Osnovne mreže;
- 3) putni pravac Zaječar-Paraćin, koji predstavlja vezu Koridora IV u Bugarskoj sa Koridorom X u Srbiji. Ovaj putni pravac prati Pravac 5 Osnovne mreže.

Posle prioritetne rehabilitacije mreže, pravac Pojate-Kruševac-Kraljevo-Čačak treba predložiti kao novi deo Osnovne mreže u cilju povezivanja Koridora X sa pravcem Beograd-Južni Jadran. Predloženi pravac prati postojeće deonice mreže javnih puteva. Transverzalnu vezu kraka Koridora-Xc sa pravcem 7 (Niš-Prokuplje-Kuršumlija-AP Kosovo i Metohija) od Pirota do Leskovca treba uzeti u obzir u istom kontekstu.

Polazeći od postojećih deonica autoputeva, postojeće i očekivane tražnje na glavnim pravcima mreže javnih puteva Republike Srbije, prostorne raspodele broja stanovnika i ograničenih kapaciteta, kao strateški interes države može se definisati relativno brzo formiranje Osnovnog trougla autoputne mreže Republike Srbije (Beograd-Pojate-Čačak-Požega-Beograd) sa bitnim posrednim uticajima duž postojećih dvotračnih puteva u širem području.

Ovaj generalni koncept može se delimično modifikovati zbog neophodnih kompromisa i međunarodnih obaveza koji ne bi smeli da ugroze interes brzog formiranja osnovnog autoputnog trougla Republike Srbije.

#### **1.1.4. Kratkoročni do srednjoročni razvoj mreže javnih puteva**

U skladu sa dokumentom HLG, evropska transportna politika ograničila je svoje prioritete projekte do 2010. godine u odnosu na infrastrukturu javnih puteva Republike Srbije na sledeći način:

- 1) Lista 1-projekti u kratkoročnom do srednjoročnom periodu-Putevi:
  - a) 21-podizanje nivoa kvaliteta puta na sekcijama granica Mađarske-Beograd-Niš-granica Makedonije;
  - b) 22-obilaznica oko Beograda, sekcija Batajnica-Bubanj potok;
- 2) Lista 3-drugi veliki projekti na multimodalnim osama i projekti od regionalnog ili od nacionalnog značaja:
  - a) 38-most Gazela u Beogradu;
  - b) 39-intermodalna logistička platforma Beograda.

Prioriteti radova na mreži javnih puteva su:

- 1) izgradnja druge kolovozne trake na sekciji Horgoš-Beograd (krak Koridora-Xb);
- 2) izgradnja deonica autoputa Leskovac-granica Makedonije (Koridor X) i Niš-granica Bugarske (krak Koridora-Xc);

- 3) glavni drumski koridori Osnovne mreže imaju prioritet u rehabilitaciji/rekonstrukciji: Koridor X, sa njegovim kracima-Xb i Xc, Pramac 3 (Užice-granica Bosne i Hercegovine), Pramac 4 (granica Rumunije-Vršac-Pančevo-Beograd-Čačak-Požega-Užice-granica sa Crnom Gorom), Pramac 5 (granica Bugarske-Zaječar-Paraćin), Pramac 6 (granica Crne Gore-Ribariće-AP Kosovo i Metohija), Pramac 7 (Niš-Prokuplje-Kuršumlija-AP Kosovo i Metohija) i transversalne veze Pojate-Kruševac-Kraljevo-Čačak, Pirot-Leskovac-AP Kosovo i Metohija i Subotica-Bačka Palanka. Etape realizacije će biti određene na osnovu ekonomske izvodljivosti;
- 4) identifikacija uskih grla na Osnovnoj mreži javnih puteva u Republici Srbiji-putevi kroz i oko Beograda, mostovi na Dunavu i Savi u Beogradu i njegovoj blizini, obilaznica oko Beograda, put Beograd-Novi Sad (most kod Beške), privremeni železničko-drumski most u Novom Sadu, Ibarska magistrala;
- 5) rekonstrukcija mostova na putnoj mreži u cilju poboljšanja njihove strukture, stabilnosti i nosivosti. Usled neadekvatnog održavanja tokom godina i povećanja gustine saobraćaja na nekim deonicama navedene mreže mostovi su postali značajna uska grla. Potrebno je uraditi posebnu analizu za definisanje prioriteta za rekonstrukciju mostova na Osnovnoj mreži;
- 6) priprema studije o prioritnim merama za povećanje bezbednosti saobraćaja na međunarodnim putevima u Republici Srbiji. Uvođenje zvanične metodologije za definisanje i sanaciju visokorizičnih deonica puta i njihova popravka. Uvođenje raskrsnica sa kružnim tokom gde god je to potrebno i moguće;
- 7) stabilizacija klizišta koja prouzrokuju povremene prekide saobraćaja i usporavaju saobraćaj.

Smernice za projekte u toku su:

- 1) Obilaznica oko Beograda. Po projektu iz 1975. godine, koji je zasnovan na prognozama transporta do 2010. godine, započeta je gradnja puta sa četiri trake. Izgradnja je prekidana i nastavljena više puta, zbog nedostatka sredstava i ratnih dejstava (uništenje mosta kod Ostružnice). Neophodno je projekte Obilaznice uskladiti sa važećom EU regulativom i obezbediti primenu međunarodnih standarda, što se posebno odnosi na profile tunela. Trenutni prioritet ima završavanje započetih deonica, ali u narednom srednjoročnom periodu iz funkcionalnih razloga prednost treba dati završavanju obilaznice na celoj dužini, sa užim profilom od prvobitno projektovanog. Proširenje u skladu sa potrebama može se izvesti u drugoj fazi;
- 2) autoput Horgoš-Novu Sad-Beograd, koji se gradi kao autoput sa četiri trake. U okviru projekta predviđena je rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog mosta preko Dunava kod Beške, čiji završetak se planira do kraja 2010. godine. Delovi ovog projekta obuhvaćeni su koncesijom na autoputskom pravcu Horgoš-Požega;



- 3) putni pravac Horgoš-Beograd-Požega (deo kraka Koridora-Xb i puta Beograd-Južni Jadran)-deonice Horgoš-Noví Sad (106.9 km, 2 trake-Lot 2) i Beograd-Požega (148 km, 4 trake-Lot 1) za koji je data koncesija za izgradnju, korišćenje i održavanje.

Specifični ciljevi su:

- 1) policentrični razvoj lokalne putne mreže;
- 2) uspostavljanje sistema za upravljanje kolovozom na celoj mreži javnih puteva;
- 3) članstvo u specijalizovanim međunarodnim telima i organizacijama;
- 4) uspostavljanje tela/organa za upravljanje bezbednošću saobraćaja;
- 5) uvođenje inteligentnih transportnih sistema, elektronskog sistema naplate i interoperabilnosti u sistem naplate putarina;

## **1.2. Razvoj drumskog transporta**

Neujednačeni razvoj vidova saobraćaja potvrđuje činjenicu da su pojedini vidovi prilagodljiviji na krupne promene koje se dešavaju u ekonomiji i proizvodnji. Povoljniji ekonomski uslovi za privredne subjekte, fleksibilnost i sposobnost da brzo odgovore na zahteve savremene ekonomije omogućili su najveće učešće drumskog transporta na transportnom tržištu. Uzimajući u obzir geografski položaj Republike Srbije kao tranzitne zemlje, drumski transport, naročito međunarodni, ima važnu ulogu u ekonomskom razvoju zahvaljujući konstantnom porastu.

Rezultat komparativnih prednosti drumskog transporta i povećanja obima tranzita preko teritorije Republike Srbije biće dalje povećanje obima drumskog transporta.

Izazovi sa kojima se suočava drumski transport karakterišu se većim očekivanjima korisnika za kvalitetnijom uslugom, vremenskim gubicima na graničnim prelazima i zastojećima u centralnim gradskim područjima, visokim troškovima i sve većom konkurencijom. Rapidan razvoj drumskog transporta može dovesti do zagušenja na glavnim pravcima i u gradovima i imati negativni uticaj na životnu sredinu i zdravlje stanovništva i smanjenja nivoa bezbednosti saobraćaja, tako da treba stvoriti uslove za preusmeravanje tražnje na druge vidove saobraćaja u cilju kontrole prekomernog razvoja drumskog transporta.

### **1.2.1. Upravljanje javnim putevima**

Podela na državne puteve I i II reda, opštinske puteve i ulice uređena je Zakonom o javnim putevima ("Službeni glasnik RS", broj 101/05). Rekatégorizacija će biti sprovedena u narednom srednjoročnom periodu. Uslov za primenu novih rešenja je

poboljšanje modela finansiranja državnih puteva i definisanje modela finansiranja mreže lokalnih puteva. Problemi koje kategorizacija proizvodi povećavaju se sa ograničenjem resursa za održavanje javnih puteva. Vertikalne i horizontalne strukturne forme upravljanja putnom infrastrukturom moraju imati funkciju brige za najšire interese stanovništva i privrede i posebno moraju voditi računa o uravnoteženom regionalnom razvoju.

Delatnost upravljanja državnim putevima obavlja JP "Putevi Srbije", koje u skladu sa zakonom posluje na tržišnim principima. Poslovanje tog javnog preduzeća najuže je povezano sa metodologijom određivanja naknada za korišćenje infrastrukture i troškova i cena redovnog održavanja mreže kojom to javno preduzeće upravlja. Deo delatnosti tog javnog preduzeća su:

- 1) efikasna služba za praćenje i nadzor državnih puteva, u cilju bolje kontrole stanja i povećanja efikasnosti održavanja tih puteva;
- 2) efikasnija i bolje prilagođena služba kontrole osovinskog opterećenja vozila, vanrednog prevoza i naplate zakonom propisanih naknada;
- 3) preventivno delovanje, organizacija, uvođenje i sprovođenje mera za povećanje bezbednosti na putevima;
- 4) efikasna služba za upravljanje i vođenje saobraćaja na mreži državnih puteva.

Obaveza i odgovornost upravljača državnih puteva biće priprema detaljnih uputstava za sve korisnike njegovih usluga, koja će preko Intraneta odnosno Internet-stranice biti na raspolaganju svim zainteresovanim pravnim i fizičkim licima (procedure i praksa za svaku pojedinačnu aktivnost, izdavanje uslova, podnošenje zahteva i prijava, saglasnosti u vezi zaštite javnih puteva, informacije o putarinama i drugim naknadama koje su određene Zakonom o javnim putevima i sl.).

Potrebno je u potpunosti ažurirati katastar javnih puteva i zemljišta koje je u posedu upravljača javnih puteva da bi se sprovela dosledna kategorizacija mreže u cilju boljeg usklađivanja sa društvenim potrebama i načinima finansiranja.

Klasifikaciju javnih puteva u Republici Srbiji prema nivou bezbednosti treba uraditi u skladu sa EURO RAP standardima.

Postojeće baze podataka o javnim putevima, putnih i drugih objekata na putevima, opremi i saobraćaju nisu ažurne, objedinjene i dostupne. Potrebno je ustanoviti, voditi i redovno ažurirati jedinstvenu relacionu bazu koja će obuhvatiti sve relevantne podatke o tim putevima, uz punu tehničku i tehnološku koheziju sa novim bazama za katastar zemljišta koje koristi upravljač javnog puta, putne objekte, klizišta, saobraćajnu signalizaciju, komercijalne objekte uz i na javnim putevima, arhive starih projekata i projekata u toku, za arhivske projekte o završenoj izgradnji, arhive studija izvodljivosti i prethodnih studija izvodljivosti, tehničku dokumentaciju o rehabilitaciji i rekonstrukciji, za saobraćajne nezgode i za eksterne troškove. Sve ove baze podataka treba da budu

relaciono povezane, redovno ažurirane i vođene, kako bi bilo obezbeđeno njihovo lako i transparentno korišćenje. Potrebno je odrediti i organ koji će biti isključivo zadužen za tačnost, ažurnost i jednostavan pristup ovoj bazi podataka.

Jedan od važnih uslova za sprovođenje Strategije je uspostavljanje interaktivne intranet mreže celokupne oblasti drumskog transporta, čiji bi nosilac trebalo da bude upravljač javnog puta sa različitim nivoima pristupa za različite korisnike i koja bi trebalo da bude povezana sa Internet stranicama policije, carine, Auto-moto saveza Srbije, osiguravajućih društava, automatskih hidrometeoroloških stanica i hidrometeoroloških službi, Vojske Srbije, organa nadležnih za bezbednost saobraćaja, fakulteta i naučnih instituta, Instituta za standardizaciju Srbije, projektantskih i konsultantskih kompanija, privrednih subjekata koji vrše održavanje, ali takođe i ustanova za zaštitu životne sredine, zaštitu prirode, nacionalnih parkova, ministarstva nadležnog za oblast poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, Republičke direkcije za vode, JVP Srbijavode i JVP Vojvodinavode i sl.

### **1.3. Primena inteligentnih transportnih sistema**

U slučajevima kada je zbog prostornih, ekoloških ili finansijskih ograničenja, realizacija novih infrastrukturnih projekata značajno otežana, primena ITS omogućava efikasnije korišćenje postojeće infrastrukture i na taj način omogućava efikasnije i ekonomičnije kretanje putnika i robe svim vidovima saobraćaja.

Trenutno stanje u primeni ITS u velikoj meri je uslovljeno nedostatkom finansijske podrške razvoju i primeni ITS na putevima, limitiranim znanjem o koristima koje nastaju primenom ITS i skromnim kapacitetom institucija koje treba da promovišu i razvijaju ITS.

Smisljena upotreba ITS, koordinirana i u skladu sa Strategijom, treba značajno da poboljša efikasnost i bezbednost drumskog transporta i obezbedi značajnija ulaganja u razvoj i primenu ITS aplikacija. Na ovaj način biće smanjeni zastoji, poboljšana energetska efikasnost, bezbednost i sigurnost u drumskom transportu i smanjen uticaj na životnu sredinu.

Smernice za razvoj i primenu ITS-a, donete i koordinirane od strane ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja, treba da stvore pravni i strateški okvir za promociju upotrebe ITS aplikacija i veće angažovanje privatnog kapitala.

### **1.4. Bezbednost saobraćaja na putevima**

U 2006. godini bilo je 900 poginulih, od tog broja 72% su poginuli na mreži puteva u naseljenom mestu, a 44% na putevima sa ograničenjem brzine do 60 km/h. U Beogradu je poginulo 283 osobe ili skoro trećina od ukupnog broja (31%). Prema podacima saobraćajne policije 50% su poginuli vozači motornih vozila (uključujući i motocikliste), a 24% su pešaci dok putnici u motornim vozilima čine 24%. U naseljenim mestima

najveći problem predstavlja procenat poginulih pešaka, koji u Novom Sadu iznosi 60 % od ukupnog broja poginulih.

Stepen motorizacije u 2005. godini iznosio je 224 vozila na 1.000 stanovnika, a ekonomski rast od 1999. godine do 2005. godine doneo je porast broja registrovanih motornih vozila za 18%. Takođe, oko 90% putnika i 80% tereta se transportuje putevima. Usvajanjem novih propisa u bezbednosti saobraćaja na putevima omogućava se uspostavljanje sistema upravljanja bezbednošću saobraćaja čime se postiže efikasnost ukupnog drumskog transporta, smanjuje se broj poginulih i doprinosi smanjenju društveno-ekonomskih troškova. Sa aspekta drumskog transporta neophodno je usklađivanje sa novim pravilima o periodima vožnje i odmora vozača i kontrolama na putu sa pravilima EU.

### **1.5. Poboljšanje konkurentnosti domaćih prevoznika na transportnom tržištu**

Zahvaljujući porastu privatnih transportnih privrednih subjekata i prisustvu stranih ulaganja u oblast drumskog transporta konkurencija se intenzivira velikom brzinom. Imperativ je sačuvati i poboljšati konkurentnost domaćih prevoznika profesionalnim i racionalnim upravljanjem privrednim subjektima i transportnim operacijama pridržavajući se principa nediskriminacije, fer konkurencije i poboljšanjem kvaliteta pružene usluge.

Efikasan drumski transport koji ispunjava najviše standarde bezbednosti i profesionalnosti je neophodan za kontinuirani privredni razvoj države. Stoga je neophodno stvoriti uslove u kojima bi u cilju daljeg razvoja harmonizovano delovali privreda i država. Unapređenje ove saradnje potrebno je naročito u pogledu daljeg razvoja usluga, uvođenja mogućih programa za razvoj privrednih subjekata i njihove međusobne saradnje, smanjenja troškova i dostupnosti informacijama o uslovima na tržištu.

Razvoj drumskog transporta treba usmeriti na povećanje profesionalnosti u toj oblasti i usaglašavanje nacionalnih propisa sa propisima EU. Olakšan pristup domaćih prevoznika evropskom transportnom tržištu u budućnosti, a naročito nakon pristupanja EU, zavisiće i od ispunjenosti kriterijuma koji se odnose na obavljanje delatnosti prevoza u drumskom saobraćaju i to u pogledu određenog nivoa profesionalnih kvalifikacija za menadžere u transportnom privrednom subjektu, dobre reputacije i određenog finansijskog stanja za taj subjekat.

### **1.6. Očuvanje životne sredine**

Očuvanje životne sredine, unapređenje i stimulisanje svih vrsta čistih tehnologija za izgradnju i održavanje javnih puteva predstavljaju osnovu državne politike, što se odnosi i na stimulisanje korišćenja "čistih" vozila i mašina.

Nove tehnologije i materijali za izgradnju i održavanje javnih puteva mogu se primenjivati samo uz međunarodno validne dokaze o neškodljivosti i sprečavanju nepovoljnog uticaja na životnu sredinu, uključujući vazduh, zemljište, površinske i podzemne vode, a u skladu sa standardima EU. Treba sprečavati i izbegavati preteranu upotrebu soli i šljunka za vreme zimske sezone i nadzirati efekte redovnog održavanja puteva, asfaltne baze, depoe recikliranog materijala, kamenolome, drenažne sisteme za površinske vode-sisteme za prečišćavanje itd.

Stanje voznog parka ima veliki značaj ne samo sa aspekta efikasnosti funkcionisanja drumskog transporta, već i sa aspekta zaštite životne sredine i bezbednosti. Uzimajući u obzir konstantan porast drumskog transporta i činjenice da su postignuti rezultati primenom mera koje se odnose na tehničke uslove za vozila (uvođenjem EURO standarda za vozila u sistem raspodele dozvola za obavljanje međunarodnog transporta) neophodno je precizirati pravila koja se odnose na testiranje vozila i pojačati nadzor nad radom mernih stanica za vršenje tehničkog pregleda teretnih vozila i autobusa koji učestvuju u međunarodnom transportu.

Neophodna je bliska i efikasna saradnja i sinhronizacija aktivnosti saobraćajnih vlasti sa nadležnim organima i agencijama (ministarstvo nadležno za zaštitu životne sredine, ustanove za zaštitu životne sredine, ustanove za zaštitu prirode, nacionalni parkovi, ministarstvo nadležno za poljoprivredu i vodoprivredu i sl.).

Lokalne zajednice treba više uključiti u rešavanje problema koji potiču od infrastrukture, posebno u oblasti transporta opasnih materija, zaštite zemljišta i vode i smanjenja buke. Ekološki nadzor mora biti obavezan ne samo kod izgradnje, već i kod održavanja javnih puteva (naročito u blizini mesta za proizvodnju asfalta, depoa recikliranog materijala, kamenoloma, drenažnih sistema za površinske vode-sistema za prečišćavanje, skladišta naftnih derivata i benzinskih stanica i sl).

## **1.7. Održivo finansiranje**

Republika Srbija će obezbediti održivo finansiranje održavanja državnih puteva, što podrazumeva finansiranje održavanja mreže iz stabilnih, zakonom definisanih izvora, koji u potpunosti pokrivaju potrebe. Republika Srbija će finansirati redovno održavanje mreže državnih puteva sredstvima iz fonda za puteve, koji će biti obrazovan za te svrhe. Sistem finansiranja tog fonda (naknade za upotrebu tih puteva, takse, porezi, budžet, zajmovi i krediti) mora da bude transparentan i da sadrži metode i procedure za jednoznačno određivanje prioriteta projekata.

U skladu sa međunarodnom dobrom praksom i preporukama međunarodnih finansijskih organizacija, nova infrastruktura će se finansirati iz razvojnih fondova EU, donacija, međunarodnih kredita za infrastrukturu i investicija iz privatnog sektora na svim nivoima.

Republika Srbija je otvorena za različite modele investicija u infrastrukturu, uz korišćenje zajmova, PPP i koncesija. U tom kontekstu potrebno je da se izradi strateški dokument koji definiše PPP modele za finansiranje infrastrukture u transportu.

Naknade koji plaćaju vlasnici vozila i korisnici puteva važne su sa stanovišta upravljanja transportnom infrastrukturom, a naročito je važna politika formiranja cene goriva. Direktna naplata korišćenja putne infrastrukture u budućnosti treba da dobije na značaju.

Organi jedinica lokalne samouprave su nadležni za održavanje mreže opštinskih puteva i ulica. Neophodno je definisati rešenja i modele za finansiranje rehabilitacije i održavanja mreže postojećih lokalnih puteva i ulica, kao i dela sadašnje mreže državnih puteva II reda koji će biti prekategorišani i koji će preći u nadležnost lokalne samouprave. U cilju smanjenja troškova treba promovisati i primeniti nove tehnologije i materijale za održavanje, opravku i obnovu kolovoznih konstrukcija, primerene gustini saobraćaja na opštinskim putevima i ulicama, usklađene sa potrebama i ekonomskim ograničenjima lokalne samouprave.

### **1.7.1. Upravljanje troškovima**

Mere za smanjenje troškova za putnu infrastrukturu koje će doprineti obezbeđenju održivosti sistema upravljanja mrežom javnih puteva su u interesu države.

Potrebno je obezbediti racionalizaciju procesa projektovanja/izvođenja, a prioritet treba dati onim projektnim i izvođačkim rešenjima i privrednim subjektima koji su pokazali da vode računa o uštedama investitora na realizaciji projekta. Takođe, potrebno je doneti akt kojim se definiše metodologija dodatnih i nepredviđenih radova prilikom izgradnje, rekonstrukcije, rehabilitacije i održavanja javnih puteva.

Neophodno je uspostaviti precizan sistem odgovornosti za finansijsko i tehničko praćenje i nadzor projekata, od početka do kraja i za pravna i za fizička lica. Isti princip treba da važi i za sve one koji sprovode procedure provere kvaliteta tehničke dokumentacije, kao i procedure za ažuriranje i praćenje jediničnih cena koje se koriste za proračun najracionalnijih tehničkih rešenja.

Smanjenje troškova redovnog održavanja postići će se uvođenjem konkurencije i primenom principa ugovaranja redovnog i zimskog održavanja sa plaćanjem prema obimu i kvalitetu stvarno obavljenog posla (performance based contracts). Dok se ne uvede novi sistem ugovora, dozvoljeno prekoračenje troškova treba postaviti na najviše 5%. Za sve iznose koji prelaze ovaj procenat neophodno je tražiti izmenu ugovora.

Potrebno je definisati proceduru koja reguliše preusmeravanje transporta sa jasno definisanim finansijskim efektima i obavezom plaćanja investitoru za štetu i izgubljeni prihod koji nastanu zbog radova (posebnu pažnju treba posvetiti uslovima transporta za vreme izvođenja radova - uz odvijanje ili uz obustavljanje i preusmeravanje saobraćaja,

sa određivanjem finansijskih obaveza izvođača radi naknade štete nastale zbog eventualnog naknadnog preusmeravanja saobraćaja nekim drugim pravcem).

Uspostavljanje sistema automatskih hidrometeoroloških stanica sa standardizovanim i unificiranim tehnološkim i operativnim konceptom na celoj teritoriji Republike Srbije i zimski informacioni sistem za puteve (RWIS) vode ka efikasnijem i jeftinijem zimskom održavanju i povećanju bezbednosti u zimskim uslovima. Prethodno treba izvršiti termalno mapiranje relevantnih oblasti državne teritorije. Sistem ITS aplikacija za kontrolu troškova i poboljšanje efikasnosti zimskog održavanja mora da bude koncepcijski i tehnološki integrisan u celoj zemlji.

Upravljač javnog puta će periodično, na svake tri godine, analizirati ugovore sa privrednim društvima-izvođačima za redovno održavanje puteva i ažuriraće i predlagaće modele za buduće ugovaranje ovih aktivnosti dajući prednost kvalitetnijim, efikasnijim i ekonomski isplativijim izvođačima koji štede sredstva investitora odnosno države.

Informacije o svim vrstama troškova javnog sektora moraju da budu ažurne, javne i dostupne na svim nivoima i za sve vrste poslova na putnim mrežama.

### **1.8. Javni gradski i prigradski prevoz putnika**

Transportne strategije moraju biti posebno osetljive na rešavanje problema u upravljanju javnim gradskim i prigradskim prevozom putnika i to u saradnji sa organima lokalne samouprave, subjektima u oblastima socijalne zaštite, zdravstva, zaštite životne sredine i dr. Potrebno je koristiti kombinovane instrumente kako bi se uticalo pre svega na:

- 1) preusmeravanje javne tražnje sa pojedinačnog (automobilskog) na javne i nedrumske vidove saobraćaja;
- 2) prevenciju nepotrebnog transporta smanjenjem vremena putovanja, korišćenjem informacionih i komunikacionih tehnologija i naročito smanjenjem vršnih vrednosti transportnih tokova.

Transportna infrastruktura za gradski i prigradski prevoz predstavlja ozbiljan restriktivni element za razvoj mnogih gradova u zemlji. Na državnom nivou, u kontekstu rasterećenja gradskog tkiva i povezivanja sa strukturom putne mreže daljinskog transporta, naročito je važna izgradnja gradskih obilaznica.

Budući da su sredstva ograničena, važno je pažljivo izabrati prioritetne projekte i obim učešća države u njihovoj izgradnji, čemu uvek treba da prethodi relevantna studija izvodljivosti. U nekim gradovima pažnju treba posvetiti i modernizaciji i adaptaciji infrastrukture železničkog/šinskog transporta, kao ključnom faktoru poboljšanja javnog prevoza, ali takođe i racionalnom urbanističkom planiranju i smanjenju ugrožavanja životne sredine.

Strateški ciljevi javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika moraju biti određeni na državnom nivou, a lokalna samouprava treba da bude stimulisana da bi te ciljeve realizovala u okviru svog specifičnog okruženja, uslova, interesa i raspoloživih sredstava.

Specifični ciljevi su:

- 1) pripremanje dugoročnih planova (i budžeta) za javni gradski i prigradski prevoz putnika;
- 2) povećanje kapaciteta i nivoa kvaliteta usluga u javnom gradskom i prigradskom prevozu putnika;
- 3) stimulisanje korišćenja javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika umesto privatnih vozila u gradskim područjima;
- 4) pripremanje programa za ograničenje korišćenja motornih vozila u gradskim područjima;
- 5) integrisanje gradske i transportne mreže državnih puteva;
- 6) modernizovanje voznih parkova;
- 7) poboljšanje projekata uličnih mreža i upravljanja parkiranjem;
- 8) razvijanje rezervisane transportne infrastrukture za javni, pešački i biciklistički saobraćaj i transport gde god je to moguće;
- 9) usmeravanje tranzitnih tokova van gradskih područja poboljšanjem infrastrukture;
- 10) prilagođavanje transportne infrastrukture i vozila specifičnim grupama korisnika (deca, osobe sa posebnim potrebama, starije osobe itd.).

## ***2. Železnički transport - vizija za 2015. godinu***

Republika Srbija 2015. godine ima stratešku poziciju na železničkom tržištu jugoistočne Evrope. Železnice u predstavljaju efikasan i ekološki prihvatljiv transportni sistem, dobro organizovan i tržišno orijentisan. Sve mere koje su usvojene u periodu od 2004. do 2006. godine primenjene su i sprovedene. Transportni sistem železnica orijentiše kapacitete prema tražnji i zadovoljava sve zahteve unutrašnjeg i međunarodnog tržišta.

Na Koridoru X, pruži Beograd-Bar i Beograd-Vršac (pravac 4 Osnovne mreže), koji predstavljaju "kičmu" železničke infrastrukturne mreže Republike Srbije, kao i na dobro organizovanom sistemu sekundarnih linija koriste se savremeni modeli organizacije saobraćaja.



Veća gradska naselja u Republici Srbiji i u susednim državama povezani su brzim, kvalitetnim, sigurnim i tačnim putničkim vozovima koji saobraćaju sa dovoljnom dnevnom učestanošću. Železnica je integrisana, gde god je to racionalno i moguće, u javni gradski prevoz putnika sa jedinstvenom tarifom.

Beogradski železnički čvor sa prolaznom glavnom putničkom stanicom postao je značajan transportni čvor između pravaca zapad-istok i sever-jug Evrope.

Železnica u Republici Srbiji je pouzdan partner u evropskom logističkom sistemu.

## **2.1. Savremena mreža pruga**

Republika Srbija daje prednost sistemu interoperabilnih železničkih koridora kod kojih su na celoj dužini zadovoljeni određeni standardi u smislu kvaliteta infrastrukture, brzine vozova, razmene informacija i različitih usluga, kao i usaglašenog sistema naknade za korišćenje infrastrukture. Takav sistem usluge doprinosi povećanju redovnosti i bezbednosti saobraćaja na njemu uz dopunske efekte na ubrzanje ekonomskog razvoja i povećanje tražnje usluga.

Cilj da se olakša i razvije međunarodni železnički transport uz koordinirani plan rekonstrukcije, izgradnje i opremanja železničkih pruga u skladu je sa budućim potrebama međunarodnog transporta prema AGC.

Republika Srbija će orijentisati kapacitete prema tražnji železničkih usluga.

Značajno povećanje kapaciteta jednokolosečnih pruga moguće je postići izgradnjom kraćih dvokolosečnih deonica samo na mestima gde je to potrebno za mimoilaženje i/ili preticanje, prema nacionalnim prioritetima. U svim drugim slučajevima mora se određenim studijama izvodljivosti proveriti da li alternativno i jeftinije rešenje, jednokolosečna pruga sa dvokolosečnim deonicama i veće investicije u sisteme za automatski rad mogu da obezbede dovoljno povećanje kapaciteta pruge.

U cilju povećanja prosečne brzine i konkurentnosti železnica, sa susednim zemljama treba da se zaključe sporazumi koji će obezbediti karakteristike transporta "sa jednim zaustavljanjem" (One Stop Shop) u prvoj fazi, a kasnije i sistem "bez granica".

## **2.2. Glavne infrastrukturne ose**

Prioritet u razvoju železnica mora se dati racionalizaciji i poboljšanju postojećeg sistema. Panevropski Koridor X je "kičma" infrastrukturnog železničkog sistema Republike Srbije jer se na 25% mreže realizuje preko 50% transportnih aktivnosti. Najveći deo sopstvenog prihoda železnice je iz daljinskog transporta robe i tranzita na ovom pravcu. Najveći

izazov, kratkoročno i srednjoročno posmatrano, treba da bude uspostavljanje projektovanih brzina i tehničkih standarda na navedenoj mreži.

Visoki tehnički standardi su uslov koji je EK postavila za Panevropsku železničku mrežu kako bi obezbedila konkurentnost železničkog sektora. Stoga je jedan od glavnih srednjoročnih ciljeva Strategije obnavljanje projektnih parametara i uspostavljanje projektnih brzina i tehničkih standarda na tranzitnom delu te mreže u Republici Srbiji (Koridor X). Posle toga, posmatrano na duži rok, preostali deo Panevropskih koridora na teritoriji Republike Srbije, u dogovoru i saradnji sa UIC i EU može da se postepeno podiže na viši nivo. Na ostalim prugama Osnovne mreže (ruta 4, 10 i 11), koju je definisala studija REBIS, treba obaviti osnovnu modernizaciju sa podizanjem maksimalne brzine na 120 km/h.

Sistemi za vuču moraju se dimenzionisati tako da omoguće optimizaciju korišćenja voznih sredstava. Nove investicije u ove sisteme mogu se odobriti samo pošto se dokažu opravdanim u studijama izvodljivosti.

Potrebno je obezbediti međunarodno propisane tovarne profile železničkih vozila. To je važno zbog transporta celih teretnih vozila i transporta kontenera koji su veoma važni u kontekstu intermodalnosti. Na celoj Osnovnoj mreži mora biti obezbeđen profil UIC C.

### **2.3. Organizacija i upravljanje**

Proces restrukturiranja JP "Železnice Srbije" treba da se sprovede na osnovu smernica nadležnih organa. Pored toga potrebno je omogućiti komercijalizaciju i pristup drugim prevoznicima železničkoj infrastrukturi i u tom smislu potrebno je:

- 1) izraditi program finansijske konsolidacije JP "Železnice Srbije";
- 2) izraditi realni poslovni plan JP "Železnice Srbije" sa pozitivnim tokom kapitala, koji se mora poštovati;
- 3) planirati dalje smanjenje broja zaposlenih u JP "Železnice Srbije" (uključujući socijalni program);
- 4) izraditi programe obustave prevoza na pojedinim linijama, ukidanja određenih stanica za putnički i teretni saobraćaj i redukcije nerentabilnih usluga;
- 5) uvesti obavezu javnog prevoza i njegovog finansiranja iz budžeta Republike Srbije i jedinica lokalne samouprave;
- 6) izdavati licence i sertifikate prevoznicima i upravljačima infrastrukture.

Veća ulaganja u železnicu praktično će se omogućiti primenom:

- 1) usklađene pravne regulative koja će obezbediti mogućnost ulaganja privatnog kapitala u železnicu;
- 2) operativnih procedura za davanje koncesija i ustupanje neprofitabilnih linija jedinicama lokalne samouprave ili drugim pravnim i fizičkim licima.

Zakon o železnici daje osnov za razdvajanje funkcije upravljanja železničkom infrastrukturom od železničkog prevoza i za pristup železničkoj infrastrukturi.

Dalje restrukturiranje JP "Železnice Srbije" posle sprovođenja procesa finansijske konsolidacije predviđeno je Planom poslovanja JP "Železnice Srbije" 2006-2010. godina - Strateški plan. U cilju ubrzanja ovog procesa ključne aktivnosti su: 1) reorganizacija;

- 2) smanjenje broja zaposlenih;
- 3) odvajanje sporednih delatnosti;
- 4) smanjenje i ukidanje nerentabilnih usluga.

Korišćenje železničke infrastrukture treba da se zasniva na konkurenciji i tržišnom okruženju sa jednakim uslovima pristupa infrastrukturi za zainteresovane železničke prevoznike. Minimalni preduslov za pridruživanje koji postavljaju EU i CER/GRB/CCFE je stroga primena smernica koje se odnose na:

- 1) uspostavljanje nezavisnosti rukovodećih struktura u aktivnostima u železničkom transportu (garancija nezavisnosti u upravljanju železničkim preduzećem);
- 2) razdvajanje upravljanja železničkom infrastrukturom i javnog prevoza putnika i robe (sprečavanjem preliivanja sredstava iz jedne delatnosti u drugu), s tim da organizaciono i institucionalno razdvajanje nije neophodno na početku reorganizacije preduzeća;
- 3) transparentan finansijski položaj železničkih preduzeća.

#### **2.4. Prevoz putnika**

Visokokvalitetna usluga prevoza putnika železnicom jeste alternativa drumskom prevozu, a posebno na rastojanjima od 200 do 500 km prevoz putnika železnicom može biti vrlo konkurentan drumskom ukoliko su zadovoljeni određeni standardi. Između prestonica i velikih gradova zapadnog Balkana, u saradnji sa železničkim kompanijama susjednih država, treba uspostaviti sistem brzih putničkih vozova sa tržišno orijentisanim redom vožnje. Pored toga, treba uspostaviti nacionalni sistem udobnih vozova koji povezuju veće gradove na Osnovnoj mreži sa redom vožnje na bazi pravilnih intervala i na način da bude konkurentan individualnom transportu.

Prevoz putnika na sekundarnim linijama treba da bude organizovan prema sledećim principima:

- 1) atraktivne veze do centara gradova sa redovima vožnje koji su usklađeni sa redovima vožnje glavnih linija;
- 2) organi lokalne samouprave koordiniraju transportne usluge u svojoj nadležnosti i one su odgovorne za integrisani transportni sistem;
- 3) prihodi od prevoza putnika finansiraju se samo aktivnosti na prevozu putnika;
- 4) prevoz putnika, ukoliko nije profitabilan i nije pokriven obavezom javnog prevoza, zamenjuje se autobuskim prevozom.

Integrisani javni gradski i prigradski prevoz putnika u Gradu Beogradu i drugim većim gradskim naseljima treba razvijati u saradnji između ministarstava, gradova/opština, gradskih saobraćajnih i železničkih preduzeća. Savremene "centre putovanja" treba uspostaviti kao čvorove između međuregionalnog i lokalnog saobraćaja i razvijati ih i kao trgovačke centre. Dobar primer je železnička stanica "Beograd Centar" koja se može razviti u jedan savremeni putno-trgovački centar. Sistemi za javni gradski i prigradski prevoz putnika treba da se razvijaju kao integrisani i sa jedinstvenim tarifnim sistemom. Sistem prigradskih vozova, dopunjen sistemom autobuskog prevoza, doprinosi smanjenju zagušenja u vršnim časovima.

## **2.5. Međunarodno konkurentan sistem transporta robe**

Sistem transporta robe železnicom u Republici Srbiji mora biti organizovan tako da bude potpuno konkurentan drumskom i drugim vidovima saobraćaja. Operateri kombinovanog transporta i operateri na terminalima moraju, zajedno sa svojim stranim partnerima, privredi Republike Srbije da ponude odgovarajuće pakete logističkih usluga. Kao takvi, oni moraju da budu kompetentni partneri drugim transportnim kompanijama i da omoguće kompletnu uslugu klijentima, uz primenu savremenih tehnologija transporta. Kompletna usluga je ono na čemu danas insistiraju svi klijenti, ne želeći da opterećuju poslovanje i troše vreme na organizaciju i ugovaranje transporta sa prevoznicima i da se nose sa odgovornošću koja iz toga proističe.

Popularan naziv transport robe "od vrata do vrata" može se obezbediti posredstvom operatera kombinovanog transporta, a za železnicu bi to značilo generisanje novih robnih tokova u kombinovanom transportu.

Zadržavanje na železničkim graničnim prelazima proizvodi velike gubitke i za rezultat ima male prosečne komercijalne brzine. Rešenja za granične prelaze moraju početi od usvajanja bilateralnih sporazuma na bazi zajedničkih ciljeva i zahteva interoperabilnosti sa jedne strane i poboljšane koordinacije rada graničnih državnih organa sa druge strane.

Značajan doprinos obezbediće se i uspostavljanjem elektronske razmene podataka između JP "Železnice Srbije" i graničnih organa Republike Srbije.

Na osnovu usvojenih državnih sporazuma uslediće izmene bilateralnih železničkih sporazuma i za infrastrukturu i za prevoz, što bi moglo da smanji vreme tranzita za oko 40% i troškova poslovanja za oko 25%.

Uspešnom implementacijom Strategije integrisanog upravljanja granicom u Republici Srbiji i Akcionim planom za njeno sprovođenje, što predstavlja veliki korak u oblasti bezbednosti granice, istovremeno se stvara pretpostavka za razvoj privrednih aktivnosti i nesmetano odvijanje prekogranične trgovine i otvorenost granice za protok putnika i robe u regionu.

## **2.6. Srpske železničke kompanije i železnička industrija**

Liberalizacija evropskog železničkog tržišta daje šansu inovativnim železničkim preduzećima i operaterima da prežive kao domaća ili transnacionalna preduzeća. Moguće smernice za takve aktivnosti, samostalne, u regionalnoj ili široj međunarodnoj saradnji, bile bi:

- 1) kvalitet železničke usluge na velikim rastojanjima između prestonica i regionalnih centara;
- 2) preduzeća za međunarodne usluge u daljinskoj vuči vozova na celom području Balkana;
- 3) catering i dnevno održavanje putničkih vozova;
- 4) specijalne pruge i vozovi uključeni u širu turističku ponudu i promociju države;
- 5) preduzeća za železničke prevozne usluge na lokalnom nivou;
- 6) komplementarna industrija orijentisana na železnicu koja izgrađuje konkurentne centre za različite železničke proizvode i usluge.

## **2.7. Finansijski aspekti**

Javnom preduzeću "Železnice Srbije" potrebne su subvencije iz budžeta Republike Srbije kako bi se održao konkurentan železnički sistem i obezbedila pravična konkurencija između različitih vidova saobraćaja, posebno kada se u obzir uzmu i eksterni troškovi. Finansijska sredstva mogu doći i iz domaćih i stranih izvora pri čemu treba uzeti u obzir i razliku između domaće i strane tražnje.

Republika Srbija je dugoročno spremna da realizuje sve potrebne mere na Transevropskim osama prema zahtevima EU. Međutim, eventualna realizacija ovih mera u željenim rokovima biće moguća jedino uz finansiranje iz evropskih izvora.

Svaka investicija treba da bude promišljena, potkrepljena relevantnom studijom izvodljivosti i mora da:

- 1) širi regionalne interese kroz usklađivanje sa strategijama susednih država;
- 2) stimuliše regionalni razvoj;
- 3) obezbeđuje finansijsku održivost;
- 4) poboljšava socijalne i ekološke uslove;
- 5) prihvata određene zajedničke standarde.

Započeti proces konsolidacije, reorganizacije i racionalizacije JP "Železnice Srbije" treba nastaviti tokom narednih godina kako bi se dostigla osnova za potpuno restrukturiranje i održivo finansiranje železnica u skladu sa propisima EU (Direktive 91/440, 2001/14 i dr).

Visina naknade za korišćenje železničke infrastrukture, organizovanje železničkog transporta i regulisanje železničkog saobraćaja utiče na usmeravanje raspodele tokova putnika i roba prema vidovima saobraćaja. Uputstva EU traže uspostavljanje pravične i nediskriminatorne naknade, tako da Republika Srbija svoj sistem treba da razvija u ovom okviru.

Republika Srbija ima mogućnost da uspostavi sopstveni sistem koji će podržavati Strategiju, vodeći računa o tome da se trenutno u tranzitu ostvaruje 55% od ukupno realizovanih tonskih kilometara. Druge investicije, koje se npr. odnose na železnička vozna sredstva, moraju organizovati sami železnički prevoznici koji bi trebalo da budu sposobni da iskoriste mogućnost upravljanja nekretninama i druge tržišne podobnosti (npr. od tržnih centara i oglašavanja).

Finansiranje železničke infrastrukture treba da se zasniva na:

- 1) kontinualnom sniženju troškova poslovanja kroz racionalizaciju mreže;
- 2) naplati naknade za korišćenje železničke infrastrukture od korisnika (prevoznika);
- 3) izdvajanju budžetskih sredstava za održavanje železničke infrastrukture;
- 4) uvođenju višegodišnjih ugovora o finansiranju železničke infrastrukture između Republike Srbije i upravljača infrastrukture;

- 5) železničkom transportu koji se obustavlja na određeno vreme na prugama koje se ne mogu finansirati naplatom naknada za korišćenje železničke infrastrukture i iz budžeta Republike Srbije. Ukoliko se ne steknu uslovi za rentabilnu eksploataciju, pruge se zatvaraju u skladu sa Zakonom o železnici;
- 6) reinvestiranju koje se obezbeđuje iz amortizacije i prihoda iz budžeta Republike Srbije;
- 7) investicijama na železničkoj infrastrukturi koje se finansiraju iz fondova EU, zajmova i sredstava iz budžeta Republike Srbije.

## **2.8. Koncept razvoja železničke mreže**

Studija REBIS je u odnosu na Prostorni plan Republike Srbije definisala relativno skroman obim investicionih projekata, ali je čak i on u dokumentu Svetske banke "South East Europe Framework Paper-Final" iz decembra 2004. godine, ocenjen kao previše ambiciozan. U tom dokumentu izraženo je mišljenje da je jednokolosečna pruga sa dizel vučom najpogodnija opcija za sadašnji obim transporta na najvećem delu železničke mreže u Republici Srbiji.

Međutim, iako je ovo mišljenje proizašlo iz prakse WB, u odnosu na ovakav stav postoje rezerve, posebno u delu koji se odnosi na dizel vuču. Zbog principa održivog razvoja, štednje (uvoznih i sve skupljih) fosilnih goriva, zaštite okoline, korišćenja domaćih izvora energije i unifikacije železničkih vozničkih sredstava, elektrifikacije i modernizacije magistralnih (jednokolosečnih) pruga i navedenih vozničkih sredstava, za Republiku Srbiju rezerva prema stavu WB ima puno strateško i ekonomsko opravdanje. U prilog tome ide i podatak da JP "Železnice Srbije" danas više troše na energiju nego na održavanje.

Uz očekivani dalji rast cena nafte i moguće nestašice, korišćenje elektropogona će na tržištu transportnih usluga predstavljati komparativnu prednost železničkog transporta u Republici Srbiji.

Sa ograničenim resursima države, uz ograničenu međunarodnu pomoć, realniji pristup i definisane prioritete, razvojni planovi železnica moraju se svesti na racionalnu meru. Smernice razvoja u cilju reintegracije železničkog transporta treba da stavljaju naglasak na Koridor H, njegove krake i prugu Beograd-Bar.

Podizanje nivoa usluga na projektovani nivo mora da bude osnovni srednjoročni strateški cilj železnice u Republici Srbiji i u domenu infrastrukture i u njenom radu. "Brze pruge", kao alternativa vazdušnom transportu, čak ni u relativno dugoročnom periodu Republici Srbiji nisu potrebne.

Prioritet u prvom srednjoročnom periodu, a verovatno i u drugom, imaće rehabilitacija kritičnih deonica na Koridoru X, na liniji Beograd-Bar i kasnije na drugim nacionalnim i međunarodnim prugama Osnovne mreže.

Efektivnosti sistema javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika u železničkom transportu treba posvetiti posebnu pažnju. Ovaj saobraćaj se sigurno ne može racionalizovati u okviru sadašnjeg i budućeg razvoja samo direktnim ekonomskim merama i u dužem periodu mora da bude na različite načine subvencionisan, pre svega preko obaveze javnog prevoza.

### **2.9. Kratkoročni i srednjoročni razvoj železničke mreže**

Prioritetni projekti EU u Republici Srbiji u oblasti železničkog transporta, prema citiranom dokumentu HLG, koji su definisani na Listi 1-Kratkoročni i srednjoročni projekti, su:

- 1) 6-rekonstrukcija i modernizacija železničke pruge: granica sa Mađarskom-Beograd-Niš-granica sa Bugarskom/granica sa BJR Makedonijom, uključujući most preko Dunava u Novom Sadu;
- 2) 7-rekonstrukcija i modernizacija železničkog transporta u okviru Beogradskog železničkog čvora.

Delimično se na železnički transport odnosi i projekat sa Liste 3, pod brojem 39, Intermodalna logistička platforma Beograda.

Strateški plan JP "Železnice Srbije" za 2006-2010. godinu, pored konsolidacije preduzeća, predviđa faznu realizaciju izgradnje, modernizacije i rekonstrukcije infrastrukture i nabavku, modernizaciju i rekonstrukciju železničkih voznih sredstava, i to:

- 1) pruga i objekata na Koridoru H, Beogradskog železničkog čvora i stanice Dimitrovgrad;
- 2) pruge Beograd-Bar (Beograd-Požega-Vrbnica-granica Crne Gore);
- 3) modernizaciju 38 elektro lokomotiva, nabavku 1.100 novih teretnih kola, 18 novih manevarskih lokomotiva, 10 polovnih motornih vozova, modernizaciju i rekonstrukciju 27 elektro i dizel motornih vozova i 30 putničkih kola.

### **2.10. Projekti u toku**

Studija REBIS je preporučila hitnu realizaciju projekata na mostovima u Beogradu i Novom Sadu, čak i bez detaljne studije izvodljivosti, zbog njihove velike ekonomske i strateške važnosti:



- 1) Beograd: Pančevački most na Dunavu-opravka i ojačanje postojećeg mosta da bi se ponovo uspostavila potpuno funkcionalna železnička relacija za prevoz robe i obezbedila potpuno funkcionalna železnička relacija za prigradski i daljinski prevoz putnika;
- 2) Novi Sad: Rekonstrukcija Žeželjevog mosta (krak Koridora-Xb na Osnovnoj mreži), koji će uspostaviti potpuno funkcionalnu železničku relaciju i u isto vreme olakšati odvijanje drumskog i UVT na Dunavu otežanog privremenim mostom.

Specifični ciljevi su:

- 1) obrazovanje postojeće Direkcije za železnice kao nezavisnog regulatornog tela;
- 2) uspostavljanje pravnog okvira za komercijalno upravljanje železničkom infrastrukturom i pravičnu i nediskriminatorsku konkurenciju;
- 3) uspostavljanje pravnog okvira za komercijalizaciju usluge prevoza i druge prevoznike na železnici;
- 4) revizija tehničkih standarda i primena uputstava EU u vezi interoperabilnosti;
- 5) primena međunarodnih tehničkih i bezbednosnih normi;
- 6) primena režima naknada za korišćenje železničke infrastrukture;
- 7) primena sistema Obaveze javnog prevoza;
- 8) uvođenje višegodišnjih ugovora između države i upravljača infrastrukture za finansiranje železničke infrastrukture;
- 9) uvođenje ugovora o korišćenju infrastrukture između prevoznika i upravljača infrastrukturom.

### ***3. Saobraćaj na unutrašnjim plovnim putevima - vizija za 2015. godinu***

U 2015. godini Republika Srbija ima dobro organizovan sistem UPP, koji ispunjava sve međunarodne standarde sa Dunavom kao evropskom osom i rekama Savom i Tisom, njegovim međunarodnim pritokama i sistemom plovnih kanala. Razvijen je sistem dobro organizovanih luka i intermodalnih čvorova, a pristaništa industrijskim kompanijama duž plovnih puteva nude kvalitetne usluge i visokokvalitetne intermodalne transportne lance. Transport robe se povećao, a savremeni navigacioni sistem je poboljšao kvalitet i bezbednost rada, doprinoseći da ovaj transportni sistem ima pozitivan uticaj na životnu sredinu. Krstarenja Dunavom predstavljaju važan deo turističke ponude Republike Srbije.

### **3.1. Savremeni sistem plovnih puteva**

Republika Srbija ima snažan interes da stimuliše transport na UPP, kao efektivan, energetske efikasan i održiv, koji kao konkurentna alternativa dopunjuje železnički i drumski transport. Potrošnja energije po tona-km robe u vodnom transportu je šest puta manja od potrošnje u drumskom i dva puta manja nego železničkom transportu.

Ukupni eksterni troškovi unutrašnje plovidbe, koji obuhvataju nezgode, zagušenja, emisiju buke, zagađenje vazduha i druge uticaje na okolinu su čak sedam puta manji nego u drumskom transportu, uz visok nivo bezbednosti, posebno u transportu opasnih tereta. Transport na UPP doprinosi smanjenju zagušenja putne mreže u gusto naseljenim regionima i uprkos geografskim ograničenjima utiče na stabilizaciju rasta cena.

Evropa je veoma zainteresovana za korišćenje mogućnosti saobraćaja na UPP. Transport na UPP u Evropi je u fazi modernizacije, što se posebno odnosi na:

- 1) isključivanje zastarele flote i njenu zamenu modernim, čistim i efikasnim brodovima;
- 2) uvođenje inteligentnih sistema u saobraćaj i transport sa satelitskim pozicioniranjem, digitalnom navigacionom kartografijom i slično;
- 3) razvoj koordinisanih akcionih planova za transport na UPP (EU NIADES, Austrijski nacionalni akcioni plan-NAP);
- 4) uspešno uvođenje agencija za razvoj transporta na UPP (u Francuskoj, Belgiji i Austriji).

Transportna politika EU daje snažnu podršku međunarodnoj plovidbi na UPP.

### **3.2. Unutrašnji plovni putevi - na putu ka Evropskim integracijama**

Saobraćaj na UPP zasniva se na međunarodnim, regionalnim, bilateralnim sporazumima, konvencijama ili propisima koji u velikoj meri ograničavaju slobodu državne politike.

U kontekstu UPP, Dunavska Konvencija svim državama potpisnicama garantuje slobodnu plovidbu, propisuje obavezu države da plovni put na svojoj teritoriji održava na preporučenom tehničkom nivou i da osigura bezbednost plovidbe. Mogu se naplaćivati samo carinski pregledi na graničnim prelazima i korišćenje lučkih usluga (Beogradska konvencija iz 1948. godine). Manevarski prostor za državu postoji samo u kontekstu ulaganja radi postizanja zahtevanih standarda i brzine modernizacije.

Republika Srbija može da iskoristi veliku zainteresovanost EU za Dunavski koridor, a posledično i za ostali deo mreže plovnih puteva, što bi moglo da se ogleda u aktivnoj

brizi EU za efikasnu infrastrukturu UPP u Republici Srbiji, odnosno u ozbiljnijoj finansijskoj podršci za ove svrhe.

### **3.3. Mreža unutrašnjih plovnih puteva Republike Srbije**

Mreža unutrašnjih plovnih puteva Republike Srbije obuhvata:

- 1) Dunav kao osnovu evropskih unutrašnjih plovnih puteva (Panevropski Koridor VII i deo Osnovne mreže), koji obezbeđuje osu Istok-Zapad, od Crnog do Severnog mora;
- 2) Reke Savu (deo Osnovne mreže) i Tisu kao međunarodne dopune osi Rajna-Dunav;
- 3) hidrosistem Dunav-Tisa-Dunav kao lokalnu mrežu UPP u AP Vojvodini, sa vezama ka drugim zemljama.

Republika Srbija je će koristiti UPP kao ekonomski i ekološki pogodan oblik transporta. Očekuju se pozitivni mikro i makro ekonomski efekti od postojanja pouzdanog savremenog UPP: investicije u atraktivne industrijske lokacije u blizini UPP; investicije u sektor transporta; stabilizacija cena transportnih usluga itd.

### **3.4. Koncept razvoja**

Neophodno je obnavljanje pojedinih delova mreže UPP u Republici Srbiji. Planirana je i finansira se rehabilitacija i modernizacija zapuštenih ili neodržavanih delova glavne mreže UPP u Republici Srbiji, s tim da:

- 1) osnovu za radove obnavljanja predstavlja raspoloživa stručna analiza statusa i perspektive UPP u Republici Srbiji u "Generalnom planu za unutrašnje plovne puteve";
- 2) je poboljšanje glavnih delova mreže UPP Republike Srbije povezano sa ograničenim sredstvima;
- 3) su prvi projekti već definisani u finalnom izveštaju HLG i da je predviđena značajna finansijska pomoć EAR (rekonstrukcija prevodnica u Đerdapu, izvlačenje potopljenih brodova kod Prahova, uvođenje Rečnog informacionog servisa-RIS).

Razvoj efikasnih multimodalnih pristupnih tačaka je preduslov za efikasno korišćenje vodnog transporta.

Luke i pristaništa zajedno sa određenim terminalima, predstavljaju lokalne pristupne čvorove za evropske UPP i omogućavaju intermodalne transportne usluge "od vrata do vrata" uz korišćenje vodnih puteva.

Efikasne multimodalne pristupne tačke predstavljaju neophodni deo javne infrastrukture, iako uobičajeno nisu pod punom kontrolom države. Pojedini propisi u ovoj oblasti obezbediće javni pristup relevantnim lukama i pristaništima.

Republika Srbija će obezbediti atraktivan okvir za unutrašnju plovidbu.

Neophodna organizaciona prilagođavanja rada organa i službi u oblasti unutrašnje plovidbe će obuhvatiti:

- 1) izmene u organizaciji institucija u oblasti vodnog transporta (ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, Plovput, Jugoregistar);
- 2) saradnju sa institucijama drugih zemalja u pogledu carina, policije, poljoprivrede, regionalnog razvojnog planiranja;
- 3) odgovornost za održavanje i razvoj važnih UPP iz makroekonomske perspektive.

Potrebno je stvoriti dugoročnu perspektivu za unutrašnju plovidbu. Planiranje i primena planova, izmena u organizaciji institucija i uvođenje međunarodno priznatih pravila o konkurenciji omogućiće potrebnu dugoročnu perspektivu za:

- 1) dobijanje međunarodnog kredibiliteta i podrške;
- 2) obezbeđenje stabilnih uslova za investitore (flota, luke, terminale i dr.);
- 3) obezbeđenje atraktivnosti i neophodne specifične obuke za osoblje koje radi ili se zapošljava u oblasti unutrašnje plovidbe.

Država će održavati i razvijati UPP kao javnu transportnu infrastrukturu, vodeći računa o međunarodnoj dimenziji i u skladu sa tim, primenjivaće evropsku praksu u radu i održavanju međunarodnih UPP koja obuhvata:

- 1) savremenu organizaciju javnih institucija vezanih za unutrašnju plovidbu;
- 2) efikasno održavanje UPP;
- 3) podršku za dobru integraciju unutrašnje plovidbe u opštu transportnu mrežu (fizičku i logičku-infrastruktura i razmena informacija);
- 4) međunarodnu saradnju na razvoju unutrašnje plovidbe.

Transport na UPP je aktivnost odvojena od transportne infrastrukture. Vodni transport sam po sebi, kao ni korišćenje vodnih puteva za turizam, nisu deo javne infrastrukture i oni će funkcionisati kao deo privatnog sektora, u skladu sa pravilima tržišta. Subvencije

ovom sektoru ako postoje davaće se samo u skladu sa međunarodno prihvaćenim pravilima o konkurenciji.

### **3.5. Prioriteti**

Rehabilitacija UPP sa obezbeđenjem čišćenja, produbljivanja, signalizacije i komunikacija, kao i njihovo redovno održavanje, predstavljaju prioritetne aktivnosti u skladu sa međunarodnim sporazumima i obavezama Republike Srbije po preporukama Dunavske komisije.

Uslovi plovidbe na Dunavu, Savi, Tisi i kanalima DTD moraju se poboljšati u skladu sa evropskim planovima razvoja vodnog transporta.

Sistem luka se mora multimodalno orijentisati, u smislu infrastrukture, kapaciteta, opreme i dobrih veza sa mrežama puteva i pruga i sa industrijskim i teretnim područjima distribucije i prikupljanja, pre svega kad je u pitanju roba, ali takođe i u domenu prevoza putnika.

Reke Sava, koja je međunarodni plovni put, i Tisa koja ima međudržavni režim plovidbe, u skladu sa bilateralnim i multilateralnim sporazumima, moraju takođe da dobiju svoj prioritet.

Mreža kanala sistema DTD ima veliki značaj, pošto predstavlja vitalan resurs i za transport i za poljoprivredu i vodoprivredu.

Potrebno je podržati razvoj brodogradilišne i prateće industrije (za izgradnju, obnovu, opravku i opremanje brodova) sa adekvatnim kapacitetima za izvlačenje plovni objekata na Savi, Dunavu i Tisi, koja će zadovoljiti potrebe održavanja domaće i strane flote kao podršku stimulativnom razvoju rečne plovidbe.

- Specifični ciljevi u oblasti UPP su: 1) postepen razvoj UPP i pristaništa (robno-transportnih terminala) na plovnoj mreži Dunava u skladu sa AGN sporazumom;
- 2) konkurentno uključivanje infrastrukture UPP u mrežu intermodalnog transporta;
- 3) organizacija UPP u saglasnosti sa međunarodnom plovidbenom klasifikacijom;
- 4) podrška razvoju domaće industrije, turizma i trgovine.

### ***4. Intermodalni transport - vizija za 2015. godinu***

U 2015. godini Republika Srbija je potpuno integrisana u evropske intermodalne tokove. Sa oporavkom privrede u i integracionim procesima u regionu porastao je značaj i uloga intermodalnog transporta. Intenzitet aktivnosti u ovoj oblasti naročito se povećao

izgradnjom institucija u ovoj oblasti, otklanjanjem uskih grla na koridorima, izgradnjom intermodalnih terminala i logističkih centara, poboljšanjem organizacije svih učesnika u intermodalnom transportnom lancu i podržan je stimulativnim merama od strane države. Pravična i nediskriminatorna politika i konkurentno tržište doveli su do značajnog povećanja obima rada i smanjenja učešća transportnih troškova u ceni proizvoda. Sa pouzdanom i efikasnom organizacijom intermodalnog transporta, Republika Srbija je u 2015. godini pouzdan i priznat partner u evropskom logističkom sistemu. Snažan rast tržišta u Republici Srbiji i kompanija koje na njemu posluju daje dobre izgleda za profitabilnu i uspešnu budućnost u kojoj će Beograd, kao glavni grad, 2015. godine predstavljati regionalnu intermodalnu logističku platformu.

#### **4.1. Uloga države u razvoju intermodalnog transporta**

Intermodalni transport u Republici Srbiji, kao transport od šireg društvenog interesa, ekološki prihvatljiviji, ekonomski opravdan i bezbedan, zahteva podršku države.

Uloga države u razvoju intermodalnog transporta je veoma važna kako bi se stimulativnim merama olakšao razvoj intermodalnog transporta u cilju promovisanja po društvo ekonomičnijeg transporta i stvaranja alternativa za drumski transport robe.

Ovo se posebno odnosi na kreiranje modela finansijske podrške za stimulisane projekata za infrastrukturu intermodalnog transporta (terminala), organizaciju i opremu na terminalima i sam transport, što su neophodne osnove za razvoj intermodalnog transporta.

Da bi država mogla efikasno delovati potrebno je koordinisati akcije između nadležnih državnih organa sa jedne strane i državnih i privatnih privrednih subjekata, sa druge strane kroz uspostavljen institucionalni okvir.

##### **4.1.1. Organizacione mere za unapređenje intermodalnog transporta**

Intermodalnim transportom postiže se optimalnost celokupnog transportnog procesa kroz isticanje prednosti koje svaki vid saobraćaja pruža u odnosu na ostale vidove. Da bi intermodalni transport bio konkurentan pored podrške države potrebno je unaprediti tehničko-tehnološke procese na graničnim prelazima i terminalima, železničku infrastrukturu i stimulisati drumske prevoznike koji obavljaju početno/završne operacije u intermodalnom transportnom lancu, odnosno transport do/od terminala.

Organizacione mere za unapređenje intermodalnog transporta su:

- 1) železnička infrastruktura i granični postupci u železničkom transportu moraju biti usklađeni sa međunarodnim propisima i normama kojima se reguliše intermodalni transport, čime se omogućava tačna i pouzdana usluga;

- 2) omogućavanje da se carinski i inspekcijski poslovi vrše u terminalima za intermodalni transport, lukama, otpremnim ili uputnim železničkim stanicama, kako bi se ubrzao postupak granične kontrole sa ciljem da zadržavanje vozova na graničnim prelazima ne bude duže od 30 minuta (prema AGTC);
- 3) drumskim prevoznicima koji obavljaju transport do/od terminala za intermodalni transport treba omogućiti da takav transport ne podleže eventualnim zabranama saobraćaja (subotom, nedeljom i državnim praznicima), obezbediti uslove za prolaz drumskih vozila sa ukupnom masom do 44 tone i izuzeće od plaćanja dodatnih naknada, uvesti izuzeće stranim drumskim prevoznicima za posedovanje dozvola kojima se reguliše međunarodni drumski transport i sl.

## **4.2. Smernice za razvoj intermodalnog transporta**

Intermodalni transport u Republici Srbiji do 2005. godine učestvovao je u ukupnom transportu sa oko 0.5%, a u zemljama EU 6-9%. S obzirom na veličinu zemalja u regionu i ograničen potencijal za ovu vrstu transporta, važno je da susedne države saraduju, kako strateški, na bazi regionalnih i bilateralnih inicijativa za intermodalni transport, tako i operativno preko operatera za intermodalni transport.

Formiranje optimalnih kapaciteta terminala za intermodalni transport u Republici Srbiji ima poseban značaj za racionalan razvoj transportnog sistema kao i privrede u celini.

Kapaciteti terminala trebaju postepeno da se razvijaju, shodno zahtevima tržišta.

Potrebno je osigurati da terminali, shodno potrebi, osim za pretovar kontenera, budu osposobljeni i za pretovar ostalih jedinica intermodalnog transporta (npr. izmenljivih transportnih sudova i poluprikolica), kao i kompletnih drumskih vozila.

Posle pozitivnog iskustva u ekonomičnosti i povećanju intermodalnih robnih tokova na železnici, UPP i prodora kontenera na transportno tržište, stvoreni su uslovi za realizaciju određenih scenarija za razvoj terminala za intermodalni transport, na osnovu rezultata IMOD-X Projekta.

Terminali moraju biti strateški locirani i projektovani u blizini ukrštanja važne transportne infrastrukture (drum-železnica-reka) uz fleksibilnost i mogućnost proširenja u skladu sa potrebama tržišta.

Kapaciteti treba da budu adekvatni i u skladu sa parametrima i standardima koji su izraženi u politikama EU za intermodalni transport (prema AGTC, AGC, Protokolu AGTC itd.).

Prilikom razmatranja pogodnih lokacija za inicijalni razvoj terminala, u skladu sa praksom i zahtevima EU, treba voditi računa o:

- 1) blizini glavnog izvora kontenerizovane robe i logističkih centara;
- 2) ujednačenosti tokova u uvozu/izvozu;
- 3) korišćenju postojeće infrastrukture i kapaciteta;
- 4) vezama sa železničkom, drumskom i rečnom mrežom (Pan-Evropski koridori VII i X);
- 5) efikasnim kapacitetima za manipulaciju i skladištenje kontenera i drugih transportnih jedinica za intermodalni transport;
- 6) godišnjem kapacitetu za manipulaciju od najmanje 50.000 TEU;
- 7) razvoju susednih područja i povoljnih uslova za lučke industrijske zone (slobodne zone);
- 8) efikasnim carinskim i železničkim procedurama uz primenu informacionih tehnologija (elektronska razmena podataka itd.);
- 9) određenim pratećim uslugama na terminalima intermodalnog transporta (prisustvo carinskih i inspeksijskih službi, špediterske službe, depo za pražnjenje, oprema za popravku kontenera, službe obezbeđenja itd.);
- 10) učešću privatnog sektora;
- 11) mogućnostima proširenja.

Potrebna osnovna infrastruktura, oprema i uređaji, bez obzira na izabranu opciju lokacije (površine do 10 ha), za prvu fazu (oko 50.000 TEU godišnje) su:

- 1) površina za manipulaciju i pretovar kontenera;
- 2) neophodna železnička i/ili lučka infrastruktura;
- 3) dva kontenerska manipulatora za veće visine slaganja, oprema za podršku i jedan manipulator za prazne kontenere;
- 4) prostor za skladištenje za 1.000 TEU (oko 3,5 ha);
- 5) Ro-La i/ili Ro-Ro rampa;
- 6) kontenerski depo za pražnjenje, oprema za popravku kontenera i odlaganje starih kontenera (2.000 m<sup>2</sup>);



7) parking prostor za teretna drumska vozila.

### **4.3. Srednjoročna strategija razvoja intermodalnog transporta**

Pomeranje balansa između vidova saobraćaja u korist ekološki čistijeg, bezbednijeg transporta, koji rasterećuje drumske saobraćajnice, određuje sledeće ciljeve za sprovođenje srednjoročne strategije razvoja intermodalnog transporta, i to:

- 1) jačanje institucionalnog okvira i podizanje nivoa svesti nadležnih državnih organa, uprava i pravnih lica o prednostima intermodalnog transporta;
- 2) stvaranje zakonskog okvira za intermodalni transport kroz propise za železnički i drumski transport, bezbednost na putevima, poreske olakšice, zaštitu životne sredine itd;
- 3) izradu modela finansijske podrške za razvoj potrebnih kapaciteta za intermodalni transport, na početku racionalno, bez većih ulaganja, iskorišćenjem što je moguće više postojeće transportne infrastrukture i blizine većih privrednih i logističkih centara;
- 4) liberalizaciju intermodalnih transportnih aktivnosti, uvođenje fiskalnih podsticaja u korist intermodalnog transporta (za namensku opremu, kontenere, drumska vozila itd.), izuzeća od poreskih propisa, obezbeđenje povoljnih kreditnih aranžmana za razvoj intermodalnog transporta;
- 5) jasno definisanje uloge i relacija među svim učesnicima u intermodalnom transportnom lancu-države, operatera intermodalnog transporta, železnice, vlasnika terminala, drumskih prevoznika, špeditera, luka itd.;
- 6) definisanje strukture, modela i funkcija tehnološko-organizacionih rešenja terminala intermodalnog transporta (kontenerski, RO-RO, Hucke-pack terminali), robno-transportnih centara, logističko-distributivnih centara na jedinstvenoj transportno mreži Republike Srbije, Jugoistočne Evrope i Evrope;
- 7) formiranje privrednih društava koja se bave organizacijom i razvojem intermodalnog transporta, njihovo povezivanje sa evropskim udruženjima za intermodalni transport i članstvo u međunarodnim udruženjima.

### **4.4. Kratkoročni do srednjoročni razvoj intermodalnog transporta**

Razvoj tržišnih strategija dovodi do usmeravanja robnih tokova ka terminalima za intermodalni transport koji su sastavni deo ili se nalaze u blizini logističkih centara u cilju smanjenja ukupne cene proizvoda.

Kratkoročno i srednjoročno gledano, značajni robni tokovi mogu tranzitirati našu zemlju ukoliko se ponude kvalitetni sadržaji i usluge u terminalima.

Strategija razvoja intermodalnog transporta u Republici Srbiji je u skladu sa:

- 1) sektorskim strategijama, prostornim planom Republike Srbije, projektima i inicijativama koji intermodalnim rešenjima uvode kokurentnost u oblast transporta u Republici Srbiji;
- 2) Izveštajem HLG, gde je transportna politika EU u svoje prioritetne projekte do 2010. godine iz oblasti intermodalnog transporta uvrstila i jedan projekat iz Srbije-broj 39. (lista 3): Intermodalna logistička platforma Beograda;
- 3) Planom poslovanja JP "Železnice Srbije" 2006-2010 - Strateški plan, gde je predviđena izgradnja terminala u Beogradu, Nišu i Novom Sadu, kao i nabavka kontenerskih manipulatora.

Specifični ciljevi važni za definisanje strategije i akcionih planova u oblasti intermodalnog transporta u Republici Srbiji su:

- 1) razvoj i povećanje inteziteta intermodalnog transporta u Republici Srbiji kroz akcioni plan za razvoj intermodalnog transporta i modela finansijske podrške;
- 2) koordinisano sprovođenje aktivnosti u oblasti intermodalnog transporta u Republici Srbiji od strane ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja i drugih državnih organa;
- 3) do 2010. usaglasiti propise u oblasti intermodalnog transporta sa propisima EU iz 2005. godine;
- 4) uspostavljanje osnovnih kapaciteta terminala za intermodalni transport preko unapređene postojeće transportne infrastrukture svih vidova saobraćaja po principu intermodalnosti;
- 5) uvedeno tržišno orijentisano upravljanje uz stručan i profesionalan kadar koji omogućava pristup konkurentnim operaterima.

### ***5. Vazdušni transport - vizija za 2015. godinu***

U 2015. godini Republika Srbija predstavlja integralni deo evropskog vazduhoplovnog sistema. Uloga aviona kao glavnog prevoznog sredstva za transportne razdaljine duže od 45 minuta leta je porasla. Snažan rast tržišta daje kompanijama koje na njemu rade dobre izgleda za profitabilnu i uspešnu budućnost i stoga u 2015. godini kompanije sa sedištem u Republici Srbiji nude prevoz prema glavnim evropskim gradovima. Beograd je postao regionalno čvorište vazdušnog transporta za jugoistočnu Evropu. Razvoj

vazduhoplovstva doveo je do konkurentnog tržišta, povećavajući broj putnika i količinu tereta na aerodromima na teritoriji Republike Srbije.

### **5.1. Okvir za uspešnost vazduhoplovstva**

Sporazum "Otvorena neba" (Open skies) omogućiće razvoj konkurencije i dovesti do više direktnih linija i učestanosti letova prema aerodromima na teritoriji Republike Srbije. S druge strane, otvoreno tržište znači veći pritisak na poslovanje prevoznika sa sedištem u Republici Srbiji budući da na otvorenom i slobodnom tržištu vazduhoplovnih usluga neće uživati bilo kakve privilegije.

Međutim, kako će tržište tih usluga rasti, JP "JAT Airways" i drugi prevoznici sa sedištem u Republici Srbiji naći će svoje specifične tržišne segmente na kojima mogu da iskoriste sopstvene konkurentne prednosti. S tim u vezi, kao karakteristično, predviđa se uvođenje feeder i commuter usluga, odnosno priključnih linija koje povezuju manje centre, preko tranzitnih centara, sa svetskom mrežom linija.

Jake vazduhoplovne kompanije sa sedištem u Republici Srbiji će koristiti konkurentne prednosti Beograda kao regionalnog vazduhoplovnog čvora za jugoistočnu Evropu.

Što se tiče broja čarter letova, njihovo povećanje će zavistiti od povećanja BNP Republike Srbije (predviđen rast od 100% do 2015. godine). Zimska sezona u vazдушnom saobraćaju će biti primarna za čartere koji dovoze putnike u Republiku Srbiju.

Značaj poslovne i opšte avijacije će se u budućnosti povećati. U oblasti tih vrsta avijacije može se očekivati ozbiljan rast.

Potrebno je da aerodrom "Nikola Tesla" u Beogradu formira poseban terminal sa određenom uslugom za ovu vrstu saobraćaja.

### **5.2. Vazduhoplovne kompanije sa sedištem na teritoriji Republike Srbije-konkurentne u regionu i Evropi**

Imajući u vidu nove propise i deregulaciju tržišta, vazduhoplovne kompanije sa sedištem na teritoriji Republike Srbije u budućnosti će raditi u uslovima slobodne konkurencije.

Low Cost prevoznici će stalno povećavati svoj udeo na tržištu vazduhoplovnih usluga. Samo najveći među tradicionalnim prevoznicima (British Airways, Lufthansa, Air France/KLM) će imati izgleda da opstanu na viskokonkurentnom tržištu. Međutim, veoma fleksibilne i troškovno efikasne male aviokompanije i dalje će moći da nađu svoje mesto na specifičnim segmentima tržišta vazduhoplovnih usluga.

Aviokompanije sa sedištem u Republici Srbiji, uz zadovoljenje propisanih standarda kvaliteta i bezbednosti, mogu da iskoriste konkurentne prednosti koje obuhvataju

geografsku poziciju, relativno niske troškove radne snage, visok tehnički i bezbednosni nivo i dobro obrazovane i motivisane ljude.

JP "JAT Airways" ima mogućnost da bude vodeći prevoznik u regionu jugoistočne Evrope, s obzirom da se smatra visoko pouzdanom, sigurnom i relativno efikasnom vazduhoplovnom kompanijom, što mu otvara mogućnost da radi kao vodeći operater regionalnog vazduhoplovnog čvora jugoistočne Evrope i povezuje Republiku Srbiju sa velikim gradovima Evrope i sveta.

Do 2015. godine razviće se i druge vazduhoplovne kompanije u Republici Srbiji, radeći kao Low Cost, regionalni, turistički ili taksi prevoznici.

"JAT-Tehnika" društvo sa ograničenom odgovornošću za održavanje i opravku vazduhoplova, Beograd, kao tehnički servis za održavanje vazduhoplova, može da održi i ojača poziciju na međunarodnom tržištu specifičnih avio usluga, s obzirom na to da ima neophodne kapacitete, stručnost i licence.

### **5.3. Aerodromi - čvorovi okrenuti ka korisnicima**

Republika Srbija poseduje višak infrastrukturnih kapaciteta u oblasti vazdušnog transporta u odnosu na veličinu teritorije i raspored stanovništva.

Republika Srbija nema potencijale za više od dva aerodroma, ali to ne treba da onemogući eventualnu inicijativu jedinica lokalne samouprave da o svom trošku preuzmu, razvijaju i održavaju infrastrukturu za opštu i poslovnu avijaciju, ukoliko procene i pokažu da za to imaju potrebe, interese i sredstva.

Aerodrom "Nikola Tesla" u Beogradu će predstavljati vazduhoplovnu kapiju jugoistočne Evrope, kao najveći aerodrom u Republici Srbiji i regionu i biće vodeći za sve redovne, turističke i poslovne letove u Republici Srbiji. Završena modernizacija piste i putničkih terminala, proširenje kapaciteta kargo terminala i povoljni uslovi za proširenje aerodroma daju osnov da se on razvije u važan regionalni tranzitni, odnosno terminalni, putnički i kargo čvor (hub).

Visok nivo stručnosti i veoma dobar geografski položaj omogućavaju da se na ovom aerodromu formira regionalni centar i za upravljački menadžment (Air Traffic Management), aerodromske usluge, održavanje aviona i obuku vazduhoplovnog osoblja.

Aerodrom "Konstantin Veliki" u Nišu će se razvijati pre svega za dolazne i odlazne turističke letove i kao alternativni aerodrom.

Promena strukture aerodromskih kompanija i sistema njihovog menadžmenta u skladu sa orijentacijom na korisnika i profit u narednih deset godina je cilj koji će se postići na sledeće načine: uvođenjem sistema naknada koji zadovoljava promenjene zahteve prevoznika i odražava buduću strategiju aerodroma; boljim i bržim saobraćajnim vezama sa gradovima u gravitacionom području aerodroma; savremenim marketingom u saradnji sa poslovnim turističkim agencijama i drugim poslovnim subjektima i savremenim

konceptom nevazduhoplovnih aktivnosti-maloprodaje na aerodromu i upravljanja zemljištem oko aerodroma (poslovni park, hoteli, parking, konferencijski centar i sl.).

Specifični ciljevi važni za definisanje strategije i akcionih planova subjekata u oblasti vazdušnog transporta u Republici Srbiji su:

- 1) usklađivanje propisa kojima je uređena oblast vazdušnog transporta sa propisima Evropske Unije;
- 2) uspostavljanje feeder i commuter usluga u vazdušnom transportu;
- 3) uspostavljanje železničke relacije od centra Beograda do Aerodroma "Nikola Tesla".

## **VII. OD VIZIJE DO REALNOSTI**

### ***1. Primena i sprovođenje Strategije***

Politički i javni konsenzus u usvajanju dugoročnih ciljeva i koncepta osnovnih postavki Strategije je najvažniji uslov za primenu i sprovođenje Strategije. Posebno je važan konsenzus između različitih nivoa vlasti pri planiranju i realizaciji kapitalnih projekata od javnog interesa u transportnom sistemu Republike Srbije.

Smernice za sprovođenje Strategije daje ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, a privredni subjekti u oblasti transporta te smernice preko planskih i razvojnih dokumenata neposredno primenjuju.

Sprovođenje procedura za planiranje i budžetiranje u svim segmentima oblasti transporta i odgovornosti za sprovođenje planova i Strategije u celini su najvažniji segmenti tog postupka.

Realizaciju Strategije i praćenje ispunjenja njenih ciljeva obavlja ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja o čemu će do kraja 2010. godine biti urađena procena realizacije Strategije sa predlogom mera.

Svi relevantni podsistemi, državni organi, organizacije i agencije na bazi ove strategije moraju da primene isti princip planiranja i stalnog praćenja realizacije uz obavezno hijerarhijsko izveštavanje o rezultatima.

Strategija će biti osnov za izradu Generalnog (master) plana razvoja transporta koji će izraditi konsultant izabran na tenderu. Sredstva namenjena za finansiranje izrade Generalnog (master) plana razvoja transporta obezbeđena su iz CARDS programa.

Strategija predstavlja osnov za pripremu i donošenje strateških dokumenata koji će za predmet imati pojedine vidove saobraćaja, odnosno pojedine segmente transportnog sistema.

U saradnji sa nadležnim međunarodnim institucijama treba prepoznati i proceniti tranzitne tokove i zahteve tako da se oni mogu uravnotežiti i raspodeliti po vidovima na zajedničku korist stanovništva, države i prevoznika.

Povećanje bezbednosti saobraćaja će se postići složenim instrumentima transportne politike, koji će implicitno obezbediti i smanjenje eksternih troškova.

Boljom organizacijom i drugim adekvatnim merama obezbediće se i smanjenje troškova zbrinjavanja lica povređenih u saobraćajnim nezgodama ili udesima i smanjenje štete.

Radi praćenja ovih troškova mora se uspostaviti bliska saradnja između ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja i ministarstva nadležnog za poslove unutrašnjih poslova, osiguravajućih društava, zdravstvenih službi, službi za socijalno staranje kao i automobilskih udruženja sa jednom jedinstvenom bazom podataka.

Usaglašavanje pravne regulative u oblasti transporta opasnih tereta sa evropskim sporazumima o međunarodnom transportu opasnih materija (ADR, RID, ADN) i EU propisima, doprinosi povećanju nivoa bezbednosti saobraćaja.

Zbog specifičnosti vrste robe koja se prevozi i opasnosti koju ona predstavlja za ljudske živote, imovinu i životnu sredinu od izuzetnog značaja je organizovanje kvalitetnog sistema kontrole svih učesnika u transportnom procesu kako bi se predupredili potencijalni rizici.

Usvajanje novih propisa i adekvatna institucionalna izgradnja kapaciteta za njihovo efikasno sprovođenje omogućava efektivno funkcionisanje transportnog sistema.

Ukupan iznos eksternih troškova transporta u Republici Srbiji procenjen je na 2.6% BDP (prosek EU iznosi 4.6% BDP), a oko 90% potiče od drumskog transporta.

Istraživanje, praćenje i analiza eksternih troškova transporta predstavljaju preduslove za bolje dugoročno oblikovanje instrumenata transportne politike.

Razmatranju i postepenom uvođenju naplate eksternih troškova treba posvetiti posebnu pažnju.

Potrebno je na svim nivoima blagovremeno analizirati i pripremiti planove za usmeravanje saobraćajnih tokova pri prekidu glavnih pravaca do čega može doći iz različitih razloga (nepogode, katastrofe, radovi većeg obima).

Potrebno je izraditi strategije razvoja i uvođenja ITS u Republici Srbiji koje treba da definišu nadležnosti, razvoj i izvore finansiranja koji će obezbediti visoki nivo usluge,

povećati bezbednost saobraćaja i smanjiti zastoje i vremenske gubitke na mreži državnih puteva, železnici i unutrašnjim plovnim putevima.

Tokom planiranja policentričnog razvoja lokalnih transportnih mreža u najvećoj mogućoj meri treba razmatrati i dopunske uslove. Preporučuje se korišćenje instrumenata transportne politike za stimulisanje alternativa automobilskom prevozu (javni prevoz, novi šinski sistemi, nemotorizovani saobraćaj) i prenos tražnje sa individualnog na kolektivni prevoz, naročito u javnom gradskom i prigradskom prevozu putnika.

Potrebno je uvesti stimulatívne modele poreske politike i politike cena, koji podržavaju realizaciju strateških ciljeva progresivnog razvoja železničkog, vodnog i intermodalnog transporta i javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika, koji će u potrebnoj meri omogućiti alternativu prekomernom razvoju drumskog transporta. **2. Usklađivanje propisa**

Usklađivanje propisa u oblasti transporta sa Acquis Communautaire ima za cilj:

- 1) uspostavljanje okvira za prelaz na sistem slobodnog tržišta sa kontrolisanim uticajem na modele upravljanja transportnom infrastrukturom (strukturne reforme);
- 2) usklađivanje domaćih propisa sa određenim propisima EU u pogledu institucionalno-pravne organizacije regulatorne funkcije i tehničkih, tehnoloških i bezbednosnih standarda rada.

Za realizaciju Strategije pre svega treba urediti:

- 1) pravično određivanje troškova korišćenja infrastrukture (internalizacije eksternih troškova);
- 2) ubrzano restrukturiranje javnih preduzeća, kao i njihove potpune ili delimične privatizacije u skladu sa opredeljenjem ka smanjenju subvencija, što će doprineti razvoju transportnog sistema i efikasnijem korišćenju komparativnih prednosti svakog vida saobraćaja;
- 3) kontrolisanu komercijalizaciju/privatizaciju davalaca usluga;
- 4) obezbeđenje konkurentnosti prevoznika i sprečavanja monopola;
- 5) politiku poreza i cena koje su usklađene sa dugoročnim strateškim ciljevima održivog razvoja transportnog sistema, uz korišćenje principa integracije i intermodalnosti;
- 6) uvođenje privatnog sektora u investicione programe za transportnu infrastrukturu.

### **3. Obrazovna i informatička podrška**

Dugoročni razvoj železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji u velikoj meri uslovljen je visokim kvalitetom obrazovanja u oblasti transporta, logistike i ekonomije. Svim rukovodećim, stručnim i administrativnim kadrovima, neophodno je i dopunsko stalno obrazovanje iz oblasti menadžmenta, organizacije i informatike.

Podizanje svesti o prednostima i neophodnosti uvođenja savremenih tehnologija transporta neophodno je na svim nivoima u cilju uključivanja naše zemlje u evropske transportne tokove.

Prilagođavanje Acquis Communautaire-u zahteva poznavanje evropskih pravnih tekovina i primenu uputstava, uredbi, odluka, deklaracija, rezolucija i političkih izjava koje je usvojio određeni organ EU.

Posebno je važno obezbediti širenje i distribuciju informacija i raspoloživih rezultata istraživanja, prvenstveno kroz kvalitetno informatičko okruženje, zasnovano na jedinstvenom upravljanju statistikom i analitikom i na obaveznom prikupljanju podataka.

U tom smislu, neophodno je formiranje posebnih unutrašnjih jedinica u nadležnim ministarstvima, organima, organizacijama i javnim preduzećima sa osnovnim zadatkom uspostavljanja relacionih baza podataka, njihovog održavanja i upravljanja, kao i upravljanja Intranet mrežom.

#### ***4. Akcioni plan***

Ciljevi, aktivnosti i nosioci aktivnosti u realizaciji Strategije razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine sadržani su u Akcionom planu.

Strategija će se sprovesti godišnjim programima koje će Vlada usvajati u tekućoj godini za narednu godinu i koji će obuhvatati aktivnosti iz Akcionog plana i dinamiku realizacije tih aktivnosti sa procenom finansijskih sredstava potrebnih za sprovođenje Strategije u godini koja je predmet tog godišnjeg programa.

Finansijske potrebe koje su planirane za sprovođenje Strategije biće delimično finansirane iz budžeta Republike Srbije i Nacionalnog investicionog plana, a delimično dugoročnim kreditima međunarodnih finansijskih institucija, programima IPA, putem bilateralne donatorske pomoći i JPP.

### **VIII. ZAVRŠNI DEO**

Ovu strategiju objaviti u "Službenom glasniku Republike Srbije".



05 broj 34-8887/2007-1  
U Beogradu, 27. decembra 2007. godine

## Vlada

Potpredsednik,  
**Božidar Đelić**, s.r.

### PRILOG 1

#### AKCIONI PLAN

**ciljevi, aktivnosti i nosioci aktivnosti u realizaciji Strategije razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine**

Cilj	Aktivnost	Nosilac aktivnosti
1. Transportna mreža Republike Srbije integrisana u Transevropsku transportnu mrežu	<ul style="list-style-type: none"><li>- pravac Beograd-Južni Jadran, pravci 3, 4, 5, 6, 7, 10 i 11, kao i određene poprečne veze</li><li>- Osnovne mreže prihvaćeni su kao deo TEN;</li><li>- rehabilitacija, rekonstrukcija i izgradnja Panevropskih Koridora VII i X i pravaca i čvorova Osnovne mreže u skladu sa TEN standardima;</li><li>- uspostavljanje transportne infrastrukture, kroz sistemski pristup, u multimodalnu transportnu mrežu vodeći računa o održivom razvoju cele države;</li><li>- izrada planova transportne infrastrukture sa prioriternim zadatkom da se privuku međunarodni transportni tokovi i obezbedi funkcionalna intermodalna integracija;</li><li>- uspostavljanje nove unutrašnje jedinice za strateško upravljanje i planiranje u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja.</li></ul>	Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Kancelarija za pridruživanje EU; organi autonomne pokrajine i jedinice lokalne samouprave; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja

2. Efikasno korišćenje komparativnih prednosti svakog vida saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- usmeravanje transportnih zahteva ka društveno prihvatljivijim vidovima saobraćaja;</li> <li>- uvođenje i jačanje intermodalnog transporta;</li> <li>- uspostavljanje intermodalnih terminala na glavnim koridorima;</li> <li>- analiranje, procena i smanjenje eksternih troškova transporta u Republici Srbiji;</li> <li>- uvođenje pravičnog određivanja cena i naplate za korišćenje infrastrukture za sve vidove saobraćaja;</li> <li>- uvođenje centralizovanih i hijerarhijski uspostavljenih baza podataka za ceo sektor saobraćaja i infrastrukturu svakog vida saobraćaja i upravljanje bazama.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo zaštite životne sredine; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Ministarstvo trgovine i usluga; organi jedinica lokalne samouprave; Zavod za statistiku; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
3. Povećanje kvaliteta usluga transportnog sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>- povećanje efektivnosti i efikasnosti svih vidova saobraćaja i celog transportnog sistema;</li> <li>- poboljšanje organizacije transportnog sistema sa aspekta ekonomičnosti, bezbednosti, intermodalnosti i zaštite životne sredine;</li> <li>- primena ciljno orijentisanog planiranja i upravljanja transportnom infrastrukturom i tokovima;</li> <li>- efikasno i efektivno zadovoljavanje zahteva za individualnom mobilnošću;</li> <li>- povećanje kapaciteta i kvaliteta usluge u javnom gradskom prevozu i stimulisanje korišćenja javnog gradskog prevoza;</li> <li>- uvođenje jedinstvenog sistema prevoza putnika u Republici Srbiji prilagođenog korisniku;</li> <li>- usvajanje komplementarnih politika razvoja inteligentnih transportnih sistema za primenu u različitim vidovima saobraćaja i na celoj teritoriji Republike Srbije;</li> <li>- povećanje prosečne brzine na glavnim mrežama u železničkom i drumskom transportu.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; organi jedinica lokalne samouprave; Ministarstvo finansija; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
4. Povećanje nivoa bezbednosti i sigurnosti transportnog sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>- smanjenje broja poginulih na putevima i vanrednih događaja u vodnom, železničkom i vazdušnom transportu u Republici Srbiji;</li> <li>- usklađivanje transporta opasnih tereta sa propisima EU i ADR, RID i ADN propisima;</li> <li>- osnivanje organa za upravljanje bezbednošću saobraćaja na nacionalnom i lokalnom nivou sa određenom raspodelom odgovornosti.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo unutrašnjih poslova; Ministarstvo finansija; Ministarstvo zaštite životne sredine; Ministarstvo zdravlja; organi autonomne pokrajine; jedinica lokalne samouprave; Privredna komora Srbije; preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>

<p>5. Jačanje transportnog tržišta i njegova postepena deregulacija</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uspostavljanje regulatorne, operativne i upravljačke funkcije u oblasti transporta;</li> <li>- harmonizacija i primena EU propisa u sektoru transporta;</li> <li>- obezbeđivanje uslova za poboljšanje konkurentnosti prevoznika na transportnom tržištu;</li> <li>- obavljanje postepene i opravdane deregulacije i liberalizacije transportnog tržišta i kompenzaciju efekata takvih mera; - jačanje konkurentnosti domaćih prevoznika/operatora na domaćem i međunarodnom tržištu;</li> <li>- unapređenje saradnje između ministarstava i jedinica lokalne samouprave u pronalaženju određenih instrumenata regulatorne, investicione, fiskalne i socijalne politike;</li> <li>- restrukturiranje javnih preduzeća i privrednih društava (izrada i primena programa finansijske konsolidacije i privatizacija zavisnih preduzeća i sporednih delatnosti).</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Ministarstvo trgo usluga; Ministarstvo rada i socijalne politike; Kancel. za pridruživanje EU; Priv. komora Srbije; javna pred. i drugi privredni subjekti oblasti saobraćaja.</p>
<p>6. Smanjenje negativnog uticaja transporta na životnu sredinu u skladu sa principima održivog razvoja</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- transportni sistem Republike Srbije razvijati u skladu sa principima održivog razvoja;</li> <li>- smanjenje štetnog uticaja svih vidova saobraćaja na životnu sredinu (smanjenje zagađenja vazduha, buke i uzroka globalnog zagrevanja);</li> <li>- obnavljanje voznog parka stimulisanjem razvoja ekološki prihvatljivih tehnologija transporta;</li> <li>- smanjenje specifične potrošnje energije u transportu.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo zaštite životne sredine; Ministarstvo zdravlja; Ministarstvo rudarstva i energetike; Ministarstvo finansija; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
<p>7. Uspostavljanje stabilnog finansiranja razvoja transportnog sistema</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stvaranje uslova za održiv razvoj transportnog sistema kroz stabilne izvore finansiranja iz budžeta Republike Srbije i drugih izvora finansiranja;</li> <li>- pripremanje održivih modela subvencija za vidove saobraćaja od šireg društvenog interesa i potencijalnih investicionih programa;</li> <li>- jačanje učešća privatnog kapitala u razvoju i održavanju infrastrukture;</li> <li>- uspostavljanje adekvatnih i pouzdanih modela finansiranja za održavanje i rehabilitaciju transportne infrastrukture; - optimizacija naknade za korišćenje javnog prevoza (pre svega u obavezi javnog prevoza);</li> <li>- obezbeđivanje efikasnosti i efektivnosti</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo zaštite životne sredine; organi jedinica lokalne samouprave; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti oblasti saobraćaja.</p>

sistema javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika;  
- osiguranje finansiranja istraživanja i razvoja.

Cilj	Aktivnost	Nosilac aktivnosti
1. Transportna mreža Republike Srbije integrisana u Transevropsku transportnu mrežu	<ul style="list-style-type: none"><li>- pravac Beograd-Južni Jadran, pravci 3, 4, 5, 6, 7, 10 i 11, kao i određene poprečne veze</li><li>Osnovne mreže prihvaćeni su kao deo TEN;</li><li>- rehabilitacija, rekonstrukcija i izgradnja Panevropskih Koridora VII i X i pravaca i čvorova Osnovne mreže u skladu sa TEN standardima;</li><li>- uspostavljanje transportne infrastrukture, kroz sistemski pristup, u multimodalnu transportnu mrežu vodeći računa o održivom razvoju cele države;</li><li>- izrada planova transportne infrastrukture sa prioriternim zadatkom da se privuku međunarodni transportni tokovi i obezbedi funkcionalna intermodalna integracija;</li><li>- uspostavljanje nove unutrašnje jedinice za strateško upravljanje i planiranje u ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja.</li></ul>	Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Kancelarija za pridruživanje EU; organi autonomne pokrajine i jedinice lokalne samouprave; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.

2. Efikasno korišćenje komparativnih prednosti svakog vida saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- usmeravanje transportnih zahteva ka društveno prihvatljivijim vidovima saobraćaja;</li> <li>- uvođenje i jačanje intermodalnog transporta;</li> <li>- uspostavljanje intermodalnih terminala na glavnim koridorima;</li> <li>- analiranje, procena i smanjenje eksternih troškova transporta u Republici Srbiji;</li> <li>- uvođenje pravičnog određivanja cena i naplate za korišćenje infrastrukture za sve vidove saobraćaja;</li> <li>- uvođenje centralizovanih i hijerarhijski uspostavljenih baza podataka za ceo sektor saobraćaja i infrastrukturu svakog vida saobraćaja i upravljanje bazama.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo zaštite životne sredine; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Ministarstvo trgovine i usluga; organi jedinica lokalne samouprave; Zavod za statistiku; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
3. Povećanje kvaliteta usluga transportnog sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>- povećanje efektivnosti i efikasnosti svih vidova saobraćaja i celog transportnog sistema;</li> <li>- poboljšanje organizacije transportnog sistema sa aspekta ekonomičnosti, bezbednosti, intermodalnosti i zaštite životne sredine;</li> <li>- primena ciljno orijentisanog planiranja i upravljanja transportnom infrastrukturom i tokovima;</li> <li>- efikasno i efektivno zadovoljavanje zahteva za individualnom mobilnošću;</li> <li>- povećanje kapaciteta i kvaliteta usluge u javnom gradskom prevozu i stimulisanje korišćenja javnog gradskog prevoza;</li> <li>- uvođenje jedinstvenog sistema prevoza putnika u Republici Srbiji prilagođenog korisniku;</li> <li>- usvajanje komplementarnih politika razvoja inteligentnih transportnih sistema za primenu u različitim vidovima saobraćaja i na celoj teritoriji Republike Srbije;</li> <li>- povećanje prosečne brzine na glavnim mrežama u železničkom i drumskom transportu.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; organi jedinica lokalne samouprave; Ministarstvo finansija; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
4. Povećanje nivoa bezbednosti i sigurnosti transportnog sistema	<ul style="list-style-type: none"> <li>- smanjenje broja poginulih na putevima i vanrednih događaja u vodnom, železničkom i vazdušnom transportu u Republici Srbiji;</li> <li>- usklađivanje transporta opasnih tereta sa propisima EU i ADR, RID i ADN propisima;</li> <li>- osnivanje organa za upravljanje bezbednošću saobraćaja na nacionalnom i lokalnom nivou sa određenom raspodelom odgovornosti.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo unutrašnjih poslova; Ministarstvo finansija; Ministarstvo zaštite životne sredine; Ministarstvo zdravlja; organi autonomne pokrajine; jedinica lokalne samouprave; Privredna komora Srbije; preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>

<p>5. Jačanje transportnog tržišta i njegova postepena deregulacija</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uspostavljanje regulatorne, operativne i upravljačke funkcije u oblasti transporta;</li> <li>- harmonizacija i primena EU propisa u sektoru transporta;</li> <li>- obezbeđivanje uslova za poboljšanje konkurentnosti prevoznika na transportnom tržištu;</li> <li>- obavljanje postepene i opravdane deregulacije i liberalizacije transportnog tržišta i kompenzaciju efekata takvih mera; - jačanje konkurentnosti domaćih prevoznika/operatora na domaćem i međunarodnom tržištu;</li> <li>- unapređenje saradnje između ministarstava i jedinica lokalne samouprave u pronalaženju određenih instrumenata regulatorne, investicione, fiskalne i socijalne politike;</li> <li>- restrukturiranje javnih preduzeća i privrednih društava (izrada i primena programa finansijske konsolidacije i privatizacija zavisnih preduzeća i sporednih delatnosti).</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja; Ministarstvo trgovine i usluga; Ministarstvo rada i socijalne politike; Kancelarija za pridruživanje EU; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
<p>6. Smanjenje negativnog uticaja transporta na životnu sredinu u skladu sa principima održivog razvoja</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- transportni sistem Republike Srbije razvijati u skladu sa principima održivog razvoja;</li> <li>- smanjenje štetnog uticaja svih vidova saobraćaja na životnu sredinu (smanjenje zagađenja vazduha, buke i uzroka globalnog zagrevanja);</li> <li>- obnavljanje voznog parka stimulisanjem razvoja ekološki prihvatljivih tehnologija transporta;</li> <li>- smanjenje specifične potrošnje energije u transportu.</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo zaštite životne sredine; Ministarstvo zdravlja; Ministarstvo rudarstva i energetike; Ministarstvo finansija; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>
<p>7. Uspostavljanje stabilnog finansiranja razvoja transportnog sistema</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stvaranje uslova za održiv razvoj transportnog sistema kroz stabilne izvore finansiranja iz budžeta Republike Srbije i drugih izvora finansiranja;</li> <li>- pripremanje održivih modela subvencija za vidove saobraćaja od šireg društvenog interesa i potencijalnih investicionih programa;</li> <li>- jačanje učešća privatnog kapitala u razvoju i održavanju infrastrukture;</li> <li>- uspostavljanje adekvatnih i pouzdanih modela finansiranja za održavanje i rehabilitaciju transportne infrastrukture; - optimizacija naknade za korišćenje javnog prevoza (pre svega u obavezi javnog prevoza);</li> <li>- obezbeđivanje efikasnosti i efektivnosti</li> </ul>	<p>Vlada; Ministarstvo za infrastrukturu; Ministarstvo finansija; Ministarstvo zaštite životne sredine; organi jedinica lokalne samouprave; Privredna komora Srbije; javna preduzeća i drugi privredni subjekti u oblasti saobraćaja.</p>

sistema javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika;  
- osiguranje finansiranja istraživanja i razvoja.

---

## PRILOG 2

### SWOT ANALIZA ŽELEZNIČKOG, DRUMSKOG, VODNOG, VAZDUŠNOG I INTERMODALNOG TRANSPORTA U REPUBLICI SRBIJI

Realizacija strateških ciljeva u oblasti železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta ne može se postići samo linearnim sledom aktivnosti. Mnogi faktori koji deluju paralelno i istovremeno utiču na proces realizacije ciljeva mogu da uspore ili ubrzaju njihovo ostvarivanje. Ovi faktori mogu proizlaziti iz unutrašnjeg ili međunarodnog okruženja i mogu se manifestovati u različitim periodima i na različite načine. Uopšteno govoreći, u svom strateškom pristupu razvoju oblasti železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta, Republika Srbija treba da iskoristi prednosti i prilike koje joj se ukazuju, otkloni slabosti i pokuša da izbegne pretnje koje joj stoje na putu.

Strengths	1) geografski položaj i nivo razvoja transportne mreže;
Prednosti	2) infrastrukturni resursi;
S	3) veliki raspoloživi resursi na unutrašnjim plovnim putevima (Dunav kao Koridor VII, Sava, Tisa i kanalski sistem DTD);
	4) definisan okvir (koji poštuje evropsku i regionalnu transportnu politiku) i globalni ciljevi;
	5) postojanje profesionalnih i stručnih resursa u Republici Srbiji
Weaknesses	1) politički položaj države;
	2) transportna infrastruktura na koridorima kroz Republiku Srbiju nije u potpunosti

Slabosti

W

izgrađena i nije opremljena savremenim tehničko-tehnološkim sistemima;

- 3) mnogo ekonomskih diskontinuiteta u prethodnom periodu (rat u okruženju, sankcije UN, bombardovanje NATO, UNMIK-međunarodna uprava na AP Kosovo i Metohija);
- 4) vidovi transportnog sistema nisu integrisani;
- 5) nedovoljno razvijene institucije i nedostatak međusobne koordinacije;
- 6) nedostatak iskusnih rukovodioca, administrativnog i stručnog osoblja i inertnost u promeni administrativnih procedura;
- 7) nepostojanje stabilnih izvora finansiranja;
- 8) javni gradski i prigradski prevoz putnika nije razvijen i pretežno se oslanja na jedan vid prevoza (autobuski).

Opportunities

Mogućnosti

O

- 1) interesi zemalja u regionu za razvoj Osnovne regionalne transportne mreže;
- 2) mogućnost da se utiče na razvojne planove evropskih mreža srpskim razvojnim ciljevima (revizija se očekuje 2010);
- 3) kraće razdaljine putovanja u poređenju sa TEN-T Jugoistočnim prioritnim osama (Koridor IV i IVa), u boljem, udobnijem i prijatnijem okruženju;
- 4) novi modeli ulaganja u oblast transporta (koncesija, PPP, korišćenje evropskih fondova);
- 5) razvoj multimodalnog sistema transporta;
- 6) očuvanost ekološkog sadržaja;
- 7) dobra turistička ponuda i intenziviranje turističkih tokova.

Threats

Pretnje

- 1) Panevropski Koridor IV, IVa i Vs u neposrednoj blizini teritorije Republike Srbije - na rastojanju od 50-100 km od Koridora X;
- 2) razvojne strategije susednih zemalja koje nisu komplementarne sa transportnom



T

strategijom Republike Srbije;

- 3) veliki broj graničnih prelaza na glavnim pravcima;
- 4) nerešeni problemi finansijske odgovornosti, otplate dugova, održivog finansiranja i garancija za zaduživanje;
- 5) nestabilno i nedovoljno finansiranje razvoja transportnog sistema;
- 6) manifestovanje parcijalnih i lokalnih interesa unutar države;
- 7) otpor prema promenama.

Zaključci izvedeni iz SWOT analize koji su posebno važni za donošenje odluka su:

- 1) u uslovima ograničenih sredstava za finansiranje, rehabilitacija i održavanje transportnih mreža moraju imati prioritet u odnosu na modernizaciju i izgradnju. Potrebno je precizno odrediti željene standarde u pogledu dostupnosti, nivoa bezbednosti i nivoa usluga transportnih mreža. Izvori finansiranja za održavanje infrastrukture se moraju stabilizovati i definisati u odnosu na cene goriva, tako da omogućavaju održavanje prema evropskim standardima. Otplate dosadašnjih dugova, procedure za nova zaduženja i sistem garancija moraju se urediti. Potrebno je primeniti efikasan sistem naplate naknada za izgradnju i korišćenje komercijalnih objekata kojima je omogućen pristup sa javnog puta;
- 2) većina problema u oblasti bezbednosti saobraćaja vezana je za bezbednost na putevima. Neophodno je smanjiti broj poginulih na putevima u Republici Srbiji;
- 3) cilj je da se količina štetnih emisija uskladi sa ciljevima koje je postavila EU. Prelazak na ekološki održiv transportni sistem zahteva dodatne napore u većem broju oblasti. Važno je da se stimulišu ekološki zdravija i energetska efikasnija transportna sredstva u svim vidovima saobraćaja. Mora se povećati korišćenje obnovljivih goriva. Potrebno je usvojiti mere za poboljšanje efikasnosti transportnih sistema i za prevoz putnika i za prevoz robe. Mora se nastaviti sa naporima da se pristup razvoju i održavanju infrastrukture prilagodi ekološkim zahtevima, kako bi se obezbedio sklad sa prirodnim i kulturnim okruženjem;
- 4) povećana uloga privatnog sektora i uređenje propisa u javnom sektoru i institucijama u pravcu integracije sa EU sa jasno definisanim odgovornostima, stručnim rukovodstvom i osobljem i efikasnim kontrolnim procedurama. Primena procedura za javne nabavke, primena ugovora na bazi klauzula o stvarno obavljenom poslu (performance based) dovešće do veće konkurencije i potrebnog sniženja troškova održavanja javnih puteva;

- 5) potrebni su politička podrška i konsenzus u pravcu usklađivanja sa Belom knjigom EU i konceptom za koji se ona zalaže, prilagođavanje u skladu sa Sporazumom o evropskoj konvergenciji i ostale političke promene neophodne za pridruživanje EU;
- 6) procedure i pregledi moraju se pojednostaviti i koordinisati kako bi se smanjilo vreme prelaska granice i troškovi zadržavanja, što važi i za putnike i za robu. Obim izvoza i uvoza i prihodi Republike Srbije će se povećavati sa smanjenjem prepreka i pojednostavljenjem i ubrzanjem procedure prelaska granica. Administriranje prekograničnog saobraćaja biće troškovno znatno efikasnije kada se smanji broj dvostrukih "kontrolnih punktova";
- 7) tranzit će se sa sprovođenjem bilateralnih sporazuma o prelasku granica povećavati brže od opšteg razvoja privrede Republike Srbije. Tranzit je veoma važan i za ekonomski razvoj sektora usluga duž pravaca kojima se on odvija. Prihodi Republike Srbije će se povećati ne samo zbog naplate korišćenja infrastrukture u međunarodnom transportu, već i usled povećanja prihoda u oblasti usluga.