

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

Vlada donosi

STRATEGIJU  
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

osigurava osnovni nivo usluge. Finansiranje ove faze obavljace se uz podršku dugorocnih kredita medunarodnih finansijskih institucija, donacija i domacih izvora.

U fazi rekonstrukcije cilj je dostizanje nivoa koji je uporediv i kompatibilan sa nivoom u drzavama clanicama Evropske Unije radi ujednacavanja karakteristika transportne infrastrukture i tokova.

Identifikovana „uska grla” u Republici Srbiji bice otklonjena. Granicni prelazi i procedure dostici ce evropske standarde. Finansiranje ove faze obavljace se iz kredita medunarodnih finansijskih institucija, fondova Evropske Unije i domacih 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 ce biti spremna da se pridržava najvećeg dela standarda Evropske Unije u oblasti transporta, bice uspostavljeni transportni lanac, a transportno tržište Republike Srbije bice konkurentno. Finansiranje ove faze obavljace se iz: fondova Evropske Unije; kredita medunarodnih finansijskih institucija; domacih fondova; sredstava javno-privatnog partnerstva i sl.

Racionalne i dosledne politike razvoja pojedinih vidova saobraćaja doprineće ekonomskom prosperitetu, omogucice efikasno koriscenje sredstava iz budžeta Republike Srbije i obezbedice povecanje bezbednosti saobraćaja i instrumente za efikasno upravljanje infrastrukturom.

S obzirom na to da javne investicije i ulaganja u transportnu infrastrukturu znacajno uticu na okruzenje, 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 sledecim principima:

1) strategija transporta mora biti fokusirana na obezbeđenje kvaliteta života, ocuvanje životne sredine, dobrobiti i mobilnosti pojedinaca;

2) aktivni pristup transportu utice na razvoj transportnog sistema i ne odgovara samo na traznju prilagodjavajuci se događajima. Uspesna i aktivna strategija transporta nudi medusobno povezana resenja za sve vidove saobraćaja;

3) strategija transporta vodi racuna o dugorocnim ciljevima drzave i uskladuje ih sa potrebama pojedinaca;

4) strategija transporta je aktivna u oblastima gde su bezbednost, zdravlje stanovništva ili ocuvanje životne sredine ugrozeni 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 dugorocnim ciljem - clanstvom 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 ce iskoristiti sopstvene prilike i koncentrisati se na svoje prednosti; odredi svoju poziciju prema susedima; definiše transportne politike prema svakoj susednoj zemlji.

Kod formiranja dugorocne strategije razvoja transportne mreže veoma je važno objektivno i jasno razdvojiti ciljeve Republike Srbije i regiona jugoistocne Evrope i uociti 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 politickih i ekonomskih promena u drzavi 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 sagleđane 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 stranix ulaganja („Službeni glasnik RS”, broj 22/06);

7) strategija kojom se uređuje privredni razvoj Republike Srbije;

8) Strategija za smanjenje siromашtva 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 sopstvenix scenarija razvoja pojedinix 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 nosioци aktivnosti u realizaciji Strategije razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine, koji je odštampан uz ovu strategiju i čini njen sastavni deo.

Skraćenice koje se koriste u tekstu Strategije imaju sledeće značenje:

AGC	Европски споразум о најважнијим међународним железничким пругама (European Agreement on Main International Railway Lines);
AGN	Европски споразум о главним унутрашњим пловним путевима међународне важности (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance);
AGR	Европски споразум о главним међународним саобраћајним артеријама (European Agreement on Main International Traffic Arteries);
AGTC	Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations);
ADR	Европски споразум о међународном превозу опасних материја у друмском транспорту (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road);
ADN	Европски споразум о међународном превозу опасних материја унутрашњим пловним путевима (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways);
БДП	брuto друштвени производ;
ДТД	Дунав Тиса Дунав канал;
ITF	Међународни транспортни форум (International Transport Forum - раније СЕМТ);
ЕУ	Европска Унија;
ЕК	Европска Комисија;
EIB	Европска инвестициона банка;
ЕАР	Европска агенција за реконструкцију;
EBRD	Европска банка за обнову и развој;

ECAC	Европска конференција цивилног ваздухопловства;
EASA	Европске агенције за безбедност ваздушне пловидбе (The European Aviation Safety Agency);
EURO RAP	Европски програм процене путева (The European Road Assessment Programme);
EUROCONTROL HLG	Европска организација за безбедност ваздушне пловидбе; Група на високом нивоу за проширење главних Трансевропских транспортних оса на суседне државе и регионе (High Level Group);
IPA	Инструмент за предприступање ЕУ (Instrument for Pre-accession Assistance);
ICAO	Међународна организација цивилног ваздухопловства;
ИТС	Интелигентни транспортни системи (Intelligent Transport Systems);
JAA	Заједничке ваздухопловне власти Европе (Joint Aviation Authorities);
МАР	Петогодишњи план за развој Основне мреже;
МФИ	међународне финансијске институције;
ППП	јавно-приватно партнерство;
RID	Правилник о међународном превозу опасних материја у железничком транспорту;
REBIS	Регионални пројекат за транспортну инфраструктуру Балкана (Regional Balkans Infrastructure Study-Transport Final Report);
RO-RO	транспорт друмских возила, железничких теретних кола или интермодалних транспортних јединица бродом;
РТЦ	робно-транспортни центар;
SEETO	Транспортна опсерваторија за југоисточну Европу (South-East Europe Transport Observatory);
TEU	јединица еквивалентна 20-то стопном контенеру;
TEN-T	Транс-европске транспортне мреже;
УПП	унутрашњи пловни путеви;
УВТ	унутрашњи водни транспорт;
UIC	Међународна унија железница;
UIC C	товарни профил возила који омогућава транспорт друмских теретних возила, друмских полуприколица и великих контенера на одређеним железничким теретним колима;
FIDIC	Међународно удружење консултаната инжењера (The International Federation of Consulting Engineers);
HUCKE-PACK	комбиновани железничко-друмски транспорт;
CARDS	Програм помоћи ЕУ;
CEE	Централна и источна Европа;
CER/GRB/CCFE	Удружење железница Европе;
WB	Светска банка (World Bank).

## II. ПРЕГЛЕД СТАЊА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ, ДРУМСКОМ, ВОДНОМ, ВАЗДУШНОМ И ИНТЕРМОДАЛНОМ ТРАНСПОРТУ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

### 1. Економска основа

Приликом дефинисања стратешког оквира и циљева развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта полази се од процене постојећих услова, функционалне способности за достизање постављених економских циљева и координације са развојним стратегијама других држава и интеграција.

## 2. Спољно окружење

У међународном контексту постоји широк стратешки и институционални оквир који мора бити поштован приликом израде националне стратегије железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта. Најважнији сегменти тог оквира за Републику Србију су:

- 1) Бела књига ЕК „Европска транспортна политика за 2010. годину: Време одлуке”;
- 2) Одлуке ЕСМТ о Пан-европским коридорима и областима;
- 3) Завршни извештај HLG, новембар 2005. године;
- 4) Програм помоћи ЕК на изради студијске и пројектне документације (EAR);
- 5) Планови међународних финансијских институција (ЕИВ, ЕБРД, WB);
- 6) Студија REBIS;
- 7) Вишегодишњи планови SEETO.

Бела књига „Европска транспортна политика за 2010. годину: Време одлуке”, успоставља заједничке циљеве политике транспорта ЕУ, засноване на системском планирању водећи рачуна о интермодалности. У основи реч је о развоју Трансевропске мреже, правичном одређивању цена у транспорту, заштити животне средине, безбедности саобраћаја, друштвеној одговорности, јачању унутрашњег тржишта и јачању екстерне димензије тржишта (транзита и извоза транспортних услуга).

Паневропски коридори и области дефинисани су на две Министарске конференције (ЕСМТ на Криту 1994. године и у Хелсинкију 1997. године). Циљ HLG, која је формирана 2004. године, био је да идентификује подскуп мрежа које најбоље повезују ЕУ (TEN мрежу) са њеним суседима и дугорочно јачају регионалне интеграције. Најважнији сегменти Трансевропске мреже на територији Републике Србије су:

1) Коридор X са својим крацима - Xb (Београд-Будимпешта) и Xc (Ниш-Софија), који је најзначајнији друмски и железнички правац на територији Републике Србије. Утврђен је као део Југоисточне мултимодалне осе дефинисане у Завршном извештају HLG, део је Основне регионалне транспортне мреже (Core Regional Transport Network - у даљем тексту: Основна мрежа) и повезује Аустрију/Мађарску, Словенију/Хрватску, Републику Србију и Бугарску/Македонију/Грчку. На њему се у Републици Србији налази 792 km путева и 760 km железничких пруга;

2) Коридор VII (река Дунав), који спаја Централну Европу преко Републике Србије са Црним морем и део је Југоисточне мултимодалне осе, погранична је река и протиче преко територије Републике Србије на дужини од близу 600 km.

У финалном извештају HLG из новембра 2005. године дефинисани су приоритетни европски пројекти на Пан европским коридорима VII и X у смислу проширења TEN-T на суседне државе и регионе. У истом извештају обрађена су и тзв. „хоризонтална питања”: интермодалност, интероперабилност, сигурност и безбедност у транспорту и инфраструктури, уклањање нефизичких баријера и управљање саобраћајем.

ЕК у оквиру програма CARDS и међународне финансијске институције ЕИВ, ЕБРД и WB помажу велике инвестиционе пројекте у Републици Србији, који су оријентисани на хитне пројекте одржавања, изградње и реконструкције инфраструктуре и пројекте изградње институционалних капацитета. Очекује се да ће ова подршка, пре свега за инфраструктурне пројекте дуж европских коридора, бити настављена и током наредних година.

IPA као нови инструмент за претприступну помоћ формиран је 2005. године на основу регулативе Савета о оснивању инструмента за предприступну помоћ број 1085/2006 од 17. јула 2006. године. Приоритети и финансијска средства за имплементацију тих приоритета утврђују се Вишегодишњим индикативним програмским документом (MIPD), који припрема ЕК у консултацији са Националним IPA координатором и ресорним министарствима.

IPA је намењен искључиво за потребе стабилизације и приступања ЕУ и у Републици Србији заменио је програм CARDS. Републици Србији је у 2007. години из IPA фонда намењена сума од 186,7 милиона евра.

Пројекат REBIS, који је финансиран од стране ЕК кроз програм CARDS, завршен је јула 2003. године и обухватио је Албанију, Босну и Херцеговину, Црну Гору, БЈР Македонију, Хрватску, Србију, укључујући UNMIK Косово (UNSCR 1244). Завршни извештај студије REBIS концентрисао се на мултимодалну Основну мрежу, слично Трансевропској мрежи ЕУ.

SEETO је основана као део Регионалног CARDS програма ЕУ за 2003. годину, обухвата Албанију, Босну и Херцеговину, Црну Гору, БЈР Македонију, Хрватску, Србију, укључујући UNMIK Косово (UNSCR 1244) и као један од основних задатака има израду MAP. До сада су усвојени MAP 2006-2010. године и MAP 2007-2011. године, а у припреми је MAP 2008-2012. године.

### 3. Утицај окружења

Република Србија је окружена Паневропским коридорима и њиховим крацима, и то: Будимпешта-Арад-Крајова-Софија-Солун (Коридор IV); Арад-Букурешт-Констанца (крак Коридора-IVa); Будимпешта-Шамац-Сарајево-Плоче (крак Коридора-Vc); Валона-Тирана-Скопље-Софија (Коридор VIII). Такође, у окружењу Републике Србије налази се Јадранска магистрала, која ће дуж јадранске обале спојити краке Коридора-Va и Vc (Ријека-Плоче) преко Црне Горе, са Коридором VIII у Валони.

Наведени коридори убрзано се граде, а нарочито након уласка Бугарске и Румуније у ЕУ, и то: уз источну границу Коридор IV, на западу Коридор Vc, на југу Коридор VIII и на југозападу Јадранска магистрала. У том смислу обим транзита на Коридору X може стагнирати, чак и опадати.

Међународни транзит кроз Републику Србију се после 2000. године није вратио на Коридор X како се очекивало, јер су се транзитни токови путника и робе још деведесетих година преоријентисали на друге правце и/или видове саобраћаја, дестимулисани великим бројем граничних прелаза, трајањем и условима граничне контроле, непредвидивим догађајима и сл.

Увођење визног режима (нове државе чланице ЕУ-Мађарска, Румунија, Бугарска), граничне и царинске формалности и интензиван развој појединих деоница мреже аутопутева у југоисточној Европи објективно умањују могућност привлачења интензивнијих транзитних токова на путне правце кроз Републику Србију у непосредној будућности.

Нарочито треба имати у виду аутопутни правац кроз северну Грчку (Via Egnatia) који привлачи токове са Блиског Истока, Турске, Бугарске и Македоније на трајекте преко Јадранског мора у Италију и који, као рационалнија и повољнија веза са западном Европом, значајно мења укупну слику саобраћајних токова у региону.

На територији Републике Србије повећаће се тражња транспортних услуга на правцима Североисток-Југозапад (Украјина-Румунија-Италија) и Исток-Запад (Бугарска-Босна и Херцеговина), што ће бити последица нових домаћих и транзитних токова.

Имајући у виду да је 2000. године нестао основни политички разлог за саобраћајну изолацију Републике Србије, постоје озбиљни аргументи да правац Темишвар-Београд-Подгорица-Бар-Бари добије статус крака Коридора V и да правац долином Западне Мораве постане део Основне мреже.

Коридор X данас има већу важност као транзитни правац него као осовина просторног развоја Републике Србије будући да се значајне концентрације становништва и активности налазе изван његовог непосредног утицајног подручја, тј. у западној Србији и долини Западне Мораве.

С друге стране, неки други путни правци у земљи данас имају висок интензитет саобраћаја са значајном стопом раста (пре свега унутрашњег, без већег удела транзита-

нпр. правци Београд-Чачак и Појате-Крушевац-Крагујевац-Чачак-Пожега). Стога је неопходно озбиљно разматрати и друге стратешке путне правце, који се на једној страни настављају на путне правце из Босне и Херцеговине и Црне Горе, а на другој на путне правце из Румуније и Бугарске.

#### 4. Транспорт у Републици Србији

##### 4.1. Друмски транспорт

Са укупном дужином путева од око 38.000 km, мрежа путева у Републици Србији је добро развијена, мада је њен квалитет смањен због недостатка инвестиција и недовољног одржавања у периоду од 1990. до 2000. године. На територији Републике Србије се налази 792 km путева Коридора X са његовим крацима-Xb и Xc.

Рехабилитација путева започета је 2001. године и процењује се да је за започету реконструкцију мреже потребно још око 600 милиона евра. За рехабилитацију и одржавање мреже државних и локалних путева у наредних десет година биће потребно око 6,2 милијарди евра.

Недостатак средстава за модернизацију и одржавање путне мреже уз застарео возни парк утицао је на значајно смањење безбедности саобраћаја на путевима. Уз стопу моторизације у Републици Србији од око 224 возила на 1000 становника 2005. године, број погинулих у саобраћајним незгодама је већи од пет на 10.000 регистрованих возила, што је скоро пет пута више од саобраћајно најбезбеднијих земаља ЕУ. У саобраћајним незгодама у Републици Србији 2006. године погинуло је 900 људи, а 18.407 их је теже или лакше повређено, а од 1990. године до данас у Републици Србији је погинуло више од 18.000 људи, а више од 266.000 људи је теже или лакше повређено. Због тога се безбедност саобраћаја на путевима у Републици Србији не може сматрати задовољавајућом.

Друмски транспорт у Републици Србији представља динамичан и доминантан вид саобраћаја који учествује са око 80% у укупном обиму превезеног терета, односно са око 74% у укупном броју превезених путника. Привредни субјекти који обављају друмски транспорт, а који су били у друштвеној својини су углавном приватизовани и функционишу у условима слободне конкуренције, а улога државних органа је ограничена на уређивање ове области у смислу издавања лиценци, дозвола за друмски превоз, надзор, итд.

Међународни друмски транспорт у Републици Србији, односно приступ међународном транспортном тржишту, већим делом се обавља у режиму квота билатералних и мултилатералних ЦЕМТ дозвола што додатно, у условима постојања значајних административних и физичких препрека (нпр. још увек неоповољан визни режим за професионалне возаче, застоји на граничним прелазима и сл.), има негативан утицај на конкурентност наших превозника на међународном транспортном тржишту.

Управљање мрежом државних путева је претежна делатност Јавног предузећа „Путеви Србије”.

Мрежом општинских путева и улица управљају органи јединица локалне самоуправе.

##### 4.2. Јавни градски и приградски превоз путника

Јавни градски и приградски превоз путника обухвата друмски, железнички и водни превоз. Уређивање јавног градског и приградског превоза путника је у надлежности органа јединице локалне самоуправе.

У Републици Србији је у 2000. години мобилност била око два до три пута мања него у развијеним државама Европе, при чему је 96% путника и 70% путник-km било

везано за дневна кретања, углавном у градским подручјима, а само око 4% путовања и 30% путник-km односило се на повремени превоз.

Јавни превоз путника у градским подручјима је значајно већи у односу на ванградска подручја. Око две трећине путовања обавља се средствима јавног градског и приградског превоза путника док само трећину чине међумесна путовања. Више од трећине становништва Републике Србије живи у шест највећих градских насеља и у њима се реализује око 95% путовања. Значајније учешће у јавном градском и приградском превозу путника железница има само у Београду (Беовоз).

С обзиром на то да 75% становништва живи у градовима, транспортним услугама и инфраструктури у градовима потребна је посебна пажња. Међународно искуство јасно указује на потребу укључивања јединица локалне самоуправе у финансирање развоја јавних градских и приградских мрежа.

### 4.3. Железнички транспорт

Магистралне железничке пруге пролазе кроз све веће градове и укрштају се у зонама Београда и Ниша. Од укупне дужине железничке мреже у Републици Србији (3.809 km), 1.768 km представљају магистралне пруге, а електрифицирано је 1.247 km (32.7%).

Само 7% пруга (276 km) има два колосека. Просечно задовољавајућа густина мреже на нивоу Републике Србије веома је неравномерна и осетно опада ка југу.

Око 25% магистралних пруга железничке мреже у Републици Србији налази се на Коридору X и његовим крацима-Хb и Хс.

Само око 45% пруга у Републици Србији има дозвољено осовинско оптерећење од 22,5 t док је на 30% пруга то оптерећење испод 16 t.

Дозвољена брзина прелази 100 km/h на свега 3,2% пруга, а највећи део (око 50%) мреже дозвољава максималну брзину до 60 km/h. Са изузетком појединих секција пруга Београд-Шид и Велика Плана-Ниш, које су двоколосечне, електрифициране и на неким деоницама дозвољавају веће брзине, све остале пруге имају застареле техничке и технолошке параметре. Чак и на неким секцијама ових пруга има деоница у врло лошем стању тако да се брзина често привремено ограничава на 20 km/h или ниже.

ЈП „Железнице Србије” располажу са око 480 локомотива, 8.500 теретних и 550 путничких вагона. Железничка возна средства су релативно стара и непоуздана. Просечна старост железничких возних средстава прелази 30 година, а стопа расположивости у зависности од типа варира између 26% и 61%.

Недовољно улагање у основно одржавање на железници последица је општег привредног заостатка у претходном периоду, лоше организације, недостатка средстава, социјалне и кадровске политике. Садашње стање железничке инфраструктуре карактерише потреба да се у пројектовано стање врати и модернизује још око 1.000 km магистралних пруга, тј. око 57% главне мреже пруга, односно 26% комплетне железничке мреже. За рехабилитацију и одржавање железничке мреже у наредних десет година према проценама биће потребно око 3,9 милијарди евра.

Управљање јавном железничком инфраструктуром, јавни превоз путника и робе и одржавање железничких возних средстава су претежне делатности ЈП „Железнице Србије”. Ово јавно предузеће је крајем 2000. године запошљавало близу 33.000 људи, а до краја децембра 2006. године број запослених је смањен за више од 37%, на око 20.857.

ЈП „Железнице Србије” суочене су са лошим стањем железничке инфраструктуре и недостатком савременог возног парка. Рехабилитација и побољшање потребни су на целој дужини Коридора X, који је окосница система (25% мреже и преко 50% транспортних активности).

#### 4.3.1. Дирекција за железнице



Дирекција за железнице је образована као посебна организација ради обављања стручних, регулаторних и других послова у области железничког транспорта утврђених Законом о железници („Службени гласник РС”, број 18/05).

#### 4.4. Водни транспорт

Република Србија има повољне економске и географске карактеристике за теретни, путнички и туристички УВТ. Потенцијал УПП (реке и канали) је значајан, али стање инфраструктуре није задовољавајуће. После 1990. године дошло је до великог застоја у одржавању УПП и пратеће инфраструктуре.

Основни елементи система УВТ на територији Републике Србије су реке Дунав, Сава и Тиса (укупно око 960 km), као и мрежа пловних канала у оквиру Хидросистема Дунав-Тиса-Дунав (ХС ДТД–600 km). Укупна дужина УПП у Републици Србији при средњем нивоу воде је око 1.680 km.

У погледу годишњег обима транспорта и капацитета најважније луке су Београд, Панчево, Смедерево и Прахово. Највећи број лука на УПП у Републици Србији повезан је са главним железничким пругама и путевима или су веома близу њих, што има стратешки и логистички значај. Само луке Београд и Панчево имају контејнерске терминале, мада је обим контејнерског транспорта био веома мали, док остале луке нуде разноврсне услуге и углавном су специјализоване за општи и расути терет.

Флота бродова на УПП у Републици Србији има око 450 пловних објеката, углавном застарелих, са расположивим капацитетом транспорта од око 435.000 t и укупном снагом од 68.000 kW.

Укупни промет лука у 2000. години био је око 40% промета из 1989. године. На тако велико смањење нарочито је утицао пад домаћег транспорта. Уз мало повећање, у 2004. години транспорт робе у лукама достигао је 8,7 милиона тона.

За рехабилитацију и одржавање система УВТ у наредних десет година према проценама биће потребно око 290 милиона евра, а додатних око 220 милиона евра потребно је за развој интермодалног транспорта.

Очекује се да ће са обнављањем и повећањем производње у великим индустријским постројењима у Републици Србији (челичане, хемијска индустрија, цемент, нафта) тражња за водним транспортом робе значајније порастати због његових компаративних предности.

Превоз путника на УПП у Републици Србији има пре свега туристички карактер. Број путника-туриста који на својим речним крстарењима посећују Републику Србију значајно расте сваке године и представљаће основу за развој значајне привредне активности у областима транспорта, туризма, трговине и других услуга.

#### 4.5. Ваздушни транспорт

Ваздушни транспорт у Републици Србији посматран је у односу на аеродроме, авиокомпаније, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије и Агенцију за контролу летења.

Укупан обим рада у ваздушном транспорту у Републици Србији у 2004. години износио је 1.387 милијарди путник-km или око 185 путник-km по становнику годишње. У поређењу са око 650 путник-km по особи годишње у ЕУ-15 може се закључити да ће стопа раста бити висока и да ће раст бити стабилан.

##### 4.5.1. Аеродроми

У Републици Србији је регистровано око 80 аеродрома, хелидрома и летишта.

За комерцијалне сврхе у Републици Србији се користе четири аеродрома (Београд, Ниш, Вршац и Бор). Аеродроми „Никола Тесла” у Београду и „Константин Велики” у

Нишу, који су део Основне мреже, користе се за међународни транспорт, а Аеродром Приштина је тренутно под управом УНМИК-а и НАТО снага.

Аеродром „Никола Тесла” у Београду је највећи аеродром у Републици Србији преко њега се одвија око 75% путничког и 90% робног транспорта. Капацитет тог аеродрома је преко 5,6 милиона путника годишње, а тренутно се користи нешто више од 35% тог капацитета. Оснивач Аеродрома „Никола Тесла” је Република Србија.

У току првих шест месеци 2007. године на аеродрому „Никола Тесла” остварен је пораст броја путника од 13% и промета авиона од 1% у односу на претходну годину, а услуге тог аеродрома користило је 1.728.917 путника и обављено је 30.538 авио операција.

Аеродром „Никола Тесла” располаже специфичном аеродромском опремом и возилима за претоварну и транспортну манипулацију у опслуживању савремених путничких и теретних (cargo) авиона. С тим у вези, очекује се изградња новог карго терминала и логистичког центра за домаћи и међународни транспорт терета. Наведени пројекат се у овом тренутку налази у фази покретања поступка јавног тендера за избор најповољнијег понуђача.

Планира се промена намене војних аеродрома Краљево-Лађевци, Батајница, Ужице-Поникве и Сјеница у цивилне аеродроме. Студије изводљивости у вези наведене трансформације морају обухватити анализу основне намене, опслужног подручја, неопходне опреме, као и финансијских средстава неопходних за реализацију читавог процеса.

#### 4.5.2. Авиокомпаније

Јавно предузеће „ЈАТ Airways” основла је Република Србија за обављање делатности превоза путника и робе. ЈП „ЈАТ Airways” има у функцији 16 великих путничких авиона просечне старости преко 20 година (према подацима из августа 2007. године: 10 В737-300, 1 В737-400 и 5 АТР-72). У 2006. години ЈП „ЈАТ Airways” је превезао 1.200.000 путника (од чега 20% на линијама за Црну Гору, а 80% на осталим међународним линијама) и око 4.000 т робе. Мрежа редовних линија ЈП „ЈАТ Airways” допире до 35 градова са укупно 174 поласка недељно у летњој сезони. Укупни коефицијент искоришћења капацитета авио флоте у 2006. години износио је око 47%, а седишта 57,1%.

Поред ЈП „ЈАТ Airways” у Републици Србији постоји и неколико мањих компанија које обављају делатност чартер и карго транспорта, као и авио-таксија. У оквиру поступка приватизације ЈП „ЈАТ Airways” изабран је консултант у вези са изградом и имплементацијом стратегије приватизације тог јавног предузећа.

#### 4.5.3. Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије

Директорат цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе основан је у октобру 2003. године ради обезбеђивања услова за несметано обављање послова од значаја за остваривање права и дужности у области ваздушног транспорта и примене међународних стандарда и препорука у тој области. Након престанка државне заједнице Србија и Црна Гора, Република Србија је преузела оснивачка права у Директорату и промењен му је назив у Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

У току 2005. године Србија и Црна Гора примљена је у чланство EUROCONTROL-а и ЈАА. У току 2006. године потписани су Мултилатерални споразум о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја и Споразум о одређеним аспектима ваздушног транспорта тзв. Хоризонтални споразум.

У циљу развоја и унапређења безбедности ваздушног саобраћаја наставља се интензивна сарадња са међународним организацијама у области цивилног ваздухопловства, тј. са ICAO, EUROCONTROL, ECAC и ЈАА.

#### 4.5.4. Агенција за контролу летења Србије и Црне Горе

Основни задатак Агенције за контролу летења Србије и Црне Горе (у даљем тексту: Агенција), као провајдера услуга ваздушног саобраћаја, је управљање, развој и одржавање система контроле летења цивилних и војних ваздухоплова у циљу безбедног, редовног и ефикасног одвијања ваздушног транспорта. У оквиру Агенције послују Центар за обуку контролора летења и другог стручног особља за сопствене потребе као и за потребе других провајдера и Служба за калибражу која пружа услуге провере исправности рада навигационих уређаја из ваздуха.

Агенција пружа навигацијско, метеоролошко и техничко обезбеђење ваздушног транспорта у ваздушном простору Републике Србије, Републике Црне Горе, 55% горњег ваздушног простора Босне и Херцеговине, као и међународних вода јужног дела Јадранског мора.

Ваздушни простор Републике Србије подељен је на горњу област информисања у лету (UIR) изнад 8500 m (FL285), доњу област информисања у лету (FIR) испод 8500 m (FL285), као и териналне (ТМА) до 4500 m (FL145) и аеродромске зоне.

Просечна дужина рута у горњем ваздушном простору је 314 km (170NM), а у доњем ваздушном простору је 309 km (1167NM).

У 2006. години Агенција је остварила следеће резултате:

- укупан број операција износио је 380.245 летова при чему је просечна дужина лета била 289 km (156NM);

- укупан број прелета изнад територије која је у надлежности Агенције износио је 329.711 летова;

- укупан број полетања и слетања на аеродромима у Републици Србији и Републици Црној Гори износио је 50.534 летова уз годишњи тренд раста од 15%.

Интеграцијом у систем обједињене наплате рутних накнада EUROCONTROL (EUROCONTROL CRCO) сврстали смо се у ред са још 37 европских земаља и обезбедили равноправну и уредну наплату извршених услуга.

#### 4.6. Интермодални транспорт

Поред чињенице да је током деведесетих година интермодални транспорт био у прекиду, постоји делимично изграђена инфраструктура, како на железници - Железнички интегрални транспорт, тако и у лукама (луке у Новом Саду, Београду, Панчеву и Прахову) за претовар конテナ. Код постојећих терминала присутна су значајна ограничења условљена постојећом локацијом, застарелом опремом и расположивим инвестицијама за развој. Такође, више пута дефинисана мрежа терминала и стратешки планови развоја нису реализовани.

Комбиновани друмско-железнички транспорт на железници се последњих година постепено обнавља и у сталном је порасту. У 2002. години је износио око 15.000 TEU, да би у 2006. години достигао 4-5 контејнерских возова дневно у транзиту или око 77.500 TEU, у увозу и извозу око 13.000 TEU и у локалном транспорту око 22.000 TEU. Томе је значајно допринела реконструкција шест тунела и 19 мостова током 2006. године на прузи Ниш-Димитровград, чиме је омогућен товарни профил возила UIC C дуж целог железничког Коридора X у Републици Србији.

Промет интермодалних транспортних јединица у лукама је протеклих година био мали, од четири луке које располажу контејнерским терминалима у 2003. години забележен је промет контејнера само у луци Београд (2200 TEU) и у луци Дунав Панчево (500 TEU).

#### 5. Транспортно тржиште

Увоз и извоз роба је током деведесетих година био знатно смањен, а услед увођења политичких и економских санкција СР Југославији традиционални транзит кроз Републику Србију је био готово прекинут. Последица изолације Републике Србије је драстичан пад транспорта, нарочито железничког, који чак и на крају 2005. године не прелази четвртину од транспорта са краја осамдесетих година. Због ниске економске активности, малог раста индустријске производње у периоду од 2000. до 2005. године и недовољно развијеног унутрашњег транспортног тржишта, интензитет коришћења расположивих транспортних капацитета је веома низак.

Тражња за транспортном услугом у Републици Србији крајем 2005. године знатно је мања него почетком деведесетих година. Она полако расте и крајем 2005. године се налази на нивоу између 30% и 40% од тражње која је постојала у периоду 1989-1990. године.

Између појединих видова саобраћаја постоји значајна разлика у тражњи.

Према подацима објављеним у Статистичком годишњаку Србије за 2006. годину, учешће железничког транспорта у укупном превозу путника (реализовани путник-km) у 2005. години било је 6,3%, учешће друмског транспорта било је 42,2%, јавног градског и приградског превоза путника 40,8% и ваздушног транспорта 10,7%. Према истом извору, транспортни рад у превозу робе у земљи (у оствареним tkm) је у 2005. години износио укупно 6.832 милиона тона-km, са учешћем железничког транспорта од 50,96%, УВТ 23,74% и друмског транспорта од само 9,95%. Поменути подаци не одражавају реално стање по питању видовне расподеле на транспортном тржишту јер према примењеној методологији, још из осамдесетих година, нису обухваћени привредни субјекти у приватној својини у друмском транспорту, који чине његов највећи део.

Према процени Републичког завода за статистику учешће железничког транспорта у укупном превозу путника (реализовани путник-km) у 2006. години било је 9,2%, учешће друмског транспорта било је 73,8% и ваздушног транспорта 17%. Транспортни рад остварен средствима јавног градског и приградског превоза путника у истој години је износио 5.456,6 путник-km. У укупном транспорту робе у 2006. години друмски транспорт је учествовао са 80%, железнички са 11%, а УВТ са 4,5 %, док је у укупно оствареном транспортном раду од 13.528 милиона тона-km, учешће друмског било 48,3%, железничког 31% и УВТ 13% (метода процене објављена у Статистичком Билтену 2299, Саобраћај и везе, издање Савезног завода за статистику и у публикацији „Студија, анализе, прикази” бр. 138, Београд 1999, Савезни завод за статистику).

## 6. Прогнозе тражње у транспорту

Очекиване промене економског раста представљају основу за прогнозу тражње у транспорту. Током периода од 2000. до 2005. године, према званичним статистичким подацима, раст БДП варирао је између 1,5% (у 2003. години) и 7,1% (у 2004. години), са просеком од близу 5%. Раст у 2005. години у односу на 2004. годину износио је 6,5%. Овај раст обухватио је и значајне приходе од приватизације. Раст БДП у 2006. години у односу на 2005. годину је био 5,8%. У поређењу са истим периодом претходне године, БДП у првој половини 2007. године је порастао за 8%. Посматрано по активностима и расту БДП највећи допринос је дала област транспорта.

Очекивања повећања тражње у транспорту укључују бржи развој индустрије (челик, цемент итд.), појачане трговинске и транзитне токове, отклањање препрека и омогућавање слободне пловидбе, побољшање капацитета пратеће инфраструктуре дуж Паневропских Коридора VII и X. На основу искустава нових држава чланица ЕУ може се очекивати брз економски развој током периода непосредно пре и после придруживања ЕУ. Вероватно је да раст БДП од 5% годишње (или више) неће моћи да се одржи на дужи период, већ ће се на крају приближити стопи економског раста у ЕУ.

С друге стране, економски раст може да буде смањен негативним догађањима, као што су политичке препреке на путу придруживања ЕУ, мањи пораст производње и тиме

условљен нижи раст БДП, проблеми са враћањем дугова, одржање негативног природног прираштаја становништва, одлагање спровођења реструктурирања великих јавних предузећа у области транспорта, виша цена горива, незапосленост итд.

У контексту будуће тражње треба имати у виду:

1) транспортне активности и инвестиције у транспортни систем у Републици Србији ће пратити пораст БДП са одређеним еластичностима;

2) расподела по видовима саобраћаја зависиће од великог броја фактора, пре свега од привредног развоја земље, домаће и регионалне транспортне политике, капацитета и понуђених услуга;

3) прогнозе за један вид саобраћаја морају узети у обзир капацитет и услуге које ће нудити и други видови који се надмећу за обављање истог транспортног рада;

4) без обзира на резултате прогнозе, имајући у виду међународне трендове, раст контејнерског транспорта биће у порасту;

5) претпоставка је да се у Републици Србији у дугорочном периоду не може са сигурношћу утврдити прогноза транспорта, чак и уз коришћење најбољих метода;

6) за процену вероватноће да ли ће неки пројекат вратити уложу инвеститију биће потребно користити методе за анализу ризика;

7) садашња модална расподела, за коју се процењује да износи око 80-85% за друмски, 10-15% за железнички и око 7% за УВТ, вероватно ће опстати још извесно време, сасвим сигурно у наредном средњорочном периоду;

8) постојећи капацитети транспортних мрежа у Републици Србији, уз потребну модернизацију и локална побољшања, биће довољни у наредном десетогодишњем периоду (према REBIS и WB до 2015. године).

### III. ОСНОВЕ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ СТРАТЕГИЈЕ

Реализација стратешких циљева у области транспорта не може се постићи само линеарним следом активности, а многи фактори који делују паралелно и истовремено могу да успоре или убрзају достизање циљева. Ови фактори могу произлазити из унутрашњег или међународног окружења и могу се манифестовати у различитим периодима и на различите начине. Уопштено говорећи, у стратешком приступу развоја области транспорта, треба искористити предности и прилике које се указују, отклонити слабости и избећи проблеме који стоје на путу.

#### 1. Развој транспортног система

Привлачење међународних токова роба и путника представља оквир за обликовање развоја транспортног система и одређивање приоритета у стратешком планирању.

Просторни план Републике Србије до 2010. године даје правно важећи оквир за дугорочно планирање. Узимајући у обзир наведено, унапређење транспортне инфраструктуре мора се првенствено концентрисати на побољшање постојећих мрежа, нивоа безбедности и услуга, изградњу додатних трака/колосека и обилазница у контексту побољшања стања животне средине, измештање транзитних токова из урбаних градских зона, а нарочито када се транспортују опасни терети, модернизацију опреме, реконструкцију раскрсница и отклањање/санирање високоризичних деоница пута. Посебна пажња се мора посветити објектима транспортне инфраструктуре и њиховој заштити. Ове активности треба обављати у пуној сарадњи и координацији државних органа, јавних предузећа, привредних друштава, предузетника и агенција.

##### 1.1. Привлачење међународних транзитних токова

Експанзија привреде и тржишта је трајан задатак државе, будући да је интерес улагања буџетских средстава у транспортни сектор првенствено усмерен на стимулацију:

1) општег економског развоја и директног и/или индиректног повраћаја уложених средстава и дугорочне одрживости инвестиција;

2) очувања и развоја мање развијених или неразвијених подручја у земљи.

Добра транспортна интеграција у међународним оквирима имаће стимулативни ефекат на привреду Републике Србије. У дугорочном смислу транспортна интеграција у међународним оквирима ће повећати буџетски потенцијал државе за учешће у мање профитабилним садржајима транспортне инфраструктуре. Та транспортна интеграција ће такође омогућити уравнотежено обликовање националне транспортне мреже и боље транспортне везе између периферних и економски мање развијених и напреднијих подручја. Имајући у виду географски положај и предвидљив развој економских односа у ширем региону, упркос веома конкурентном окружењу, Република Србија још увек има могућности да брзим и адекватним мерама транспортне политике створи предуслове за привлачење међународних транзитних токова.

Интегрисано окружење, засновано на примени савремених информационих и комуникационих технологија, помоћу инструмената транспортне политике треба да на свим нивоима обезбеди најшире могуће коришћење савремених ИТС апликација за праћење релевантних параметара транспорта (токови, брзина и густина, нивои еколошких показатеља, метеоролошки подаци). Потребно је установити центар за прикупљање, обраду и дистрибуцију релевантних података и стандардизовати примену ИТС, информационих и комуникационих технологија.

Успешном имплементацијом Стратегије интегрисаног управљања границом и Акционим планом за њено спровођење истовремено се ствара претпоставка за развој привредних активности и несметано одвијање прекограничне трговине и отвореност границе за ефикасан проток путника и робе у регији.

## 2. Генерални план развоја транспортног система

Генерални план развоја транспортног система (целокупне транспортне инфраструктуре), као и динамички програм његовог спровођења, неопходно је припремити у складу са Стратегијом и општим развојним циљевима Републике Србије са следећим садржајем:

1) општи циљеви (стратешки, структурни);

2) орочени циљеви (правни оквир на европском и регионалном нивоу, на нивоу међународних пројеката, на националном нивоу, уз анализу економске и функционалне изводљивости);

3) основни елементи (валоризација стања, максимални транспортни капацитети и могућност коришћења постојеће инфраструктуре, процена трендова транспортне тражње, безбедност у саобраћају, аспекти заштите животне средине);

4) предлози (транспортна мрежа, транспортно-техничке карактеристике, инвестициони трошкови, управљање и одржавање, финансијске могућности и извори, приоритети-временски распоред);

5) спровођење (буџети, акциони планови, припрема пројектне документације, обезбеђење финансијских средстава, регионална и међудржавна сарадња, координација надлежних сектора, одговорност за реализацију програма).

Финансирање транспорта мора се спроводити водећи рачуна о принципу одрживости са стабилним изворима финансијских средстава.

### 2.1. Комплементарна транспортна стратегија

Узимајући у обзир искуства развијених европских земаља у области транспорта, политика развоја транспорта у Републици Србији треба да буде у функцији субсидијарних циљева и да се базира на анализи ефективности и ефикасности појединих области. То би

требало да омогући избор и понуду оптимизираних транспортних опција, које се постижу коришћењем интермодалних решења.

Главне одреднице комплементарне транспортне политике могу да се уопште кроз:

- 1) преусмеравање тражње према еколошки прихватљивијим видовима саобраћаја;
- 2) примену релевантних и најсавременијих технологија;
- 3) правичне накнаде за коришћење инфраструктуре;
- 4) интермодалну кооперацију у транспорту;
- 5) измене прописа;
- 6) флексибилно одређивање накнада за транзит;
- 7) спречавање непотребног транспорта;
- 8) друштвено и еколошки прихватљивију организацију јавног градског и приградског превоза путника;
- 9) олакшање интеграције транспортних мрежа (решавање проблема на граничним прелазима који се односе на инфраструктуру, организацију, синхронизацију и граничне процедуре).

У складу са поставкама транспортне политике ЕУ, која је утврђена у Белој књизи „Европска транспортна политика за 2010. годину: Време одлуке” и Стратегије одрживог развоја транспорта (Савет ЕСМТ, Праг 2000. година), главни циљеви комплементарне транспортне стратегије су:

- 1) сврсисходно планирање и управљање транспортним токовима;
- 2) смањење штетних ефеката транспорта на окружење;
- 3) повећање безбедности у саобраћају;
- 4) повећање ефикасности транспортног система;
- 5) компензација последица дерегулације тржишта и либерализације у области транспорта.

Поред тога што неки циљеви нису директно осетљиви на критеријуме задовољења стварне транспортне тражње, у дугорочном периоду они обезбеђују оптималну интеграцију области транспорта у национални и међународни оквир прогресивног економског развоја.

Да би се реализовали циљеви Стратегије потребна је доследна сарадња министарства надлежног за послове саобраћаја са другим органима и агенцијама ради обезбеђења ефикасног спровођења инструмената Стратегије у кључним аспектима регулаторне политике, инвестиционе политике, политике пореза и цена, социјалне политике, регионалног планирања и управљања транспортом.

На основу стручне процене инфраструктурних капацитета и потребе за развојем транспортних мрежа, развојни планови и активности у области транспортне инфраструктуре треба да се заснивају на генерисању јавне тражње и преусмеравању тражње са једног вида саобраћаја на други.

Држава треба да обезбеди једнаке услове за коришћење транспортне инфраструктуре, ограничи неконтролисани развој појединих сегмената и стимулише конкуренцију видова саобраћаја.

Имајући у виду стратешки циљ да се побољша позиција Републике Србије у међународном транспорту, Стратегија треба да нагласи рационалну и циљно оријентисану стимулацију развоја железничког, интермодалног и водног транспорта на међународним коридорима. Такође, потребно је да се ускладе различити видови саобраћаја ради успешне интермодалности, тако да се створи систем који ће представљати конкурентну алтернативу превозу који се обавља искључиво друмским транспортом.

### 3. Инвестициона политика

Инвестициона политика и програми улагања у транспортну инфраструктуру заснивају се на идентификацији релевантних критичних елемената управљања том инфраструктуром, и то на:

- 1) дефинисању дистрибуције улагања у поједине видове саобраћаја;
- 2) дефинисању односа улагања између изградње и одржавања транспортне инфраструктуре за сваки вид саобраћаја, нарочито узимајући у обзир реконструкције и заостатак у редовном одржавању;
- 3) адекватној накнади за коришћење инфраструктуре (институционална и друштвена ограничења која ометају наплату стварних трошкова);
- 4) решавању проблема продуктивности (вишак радне снаге, недостатак конкурентности);
- 5) тржишној и регулаторној реформи;
- 6) партнерству јавног и приватног сектора;
- 7) усвајању европских норми;
- 8) методологији доношења одлука о инвестицијама.

Недостатак средстава захтева делотворна решења у области транспорта. Да би се циљеви реализовали што је ефикасније могуће, за усмеравање при одлучивању морају се користити анализа рентабилности (Cost-Benefit) и вишекритеријумска анализа.

У што већој мери треба бирати решења која на ефикаснији начин користе постојећу инфраструктуру. Пре него што се предложи нови путеви/пруге или њихова реконструкција морају се размотрити и друга алтернативна решења. Систем планирања, у складу с тим, треба да омогући координацију мера у области транспорта. Промена организационе структуре и управљања системом може да да веома добре резултате уз релативно мала улагања. Као узор треба користити следећи редослед поступака:

- 1) дефинисање и спровођење мера које утичу на транспортне захтеве и избор вида саобраћаја;
- 2) дефинисање и спровођење мера које воде ка ефикаснијем коришћењу постојеће инфраструктурне мреже;
- 3) побољшања и мање реконструкције инфраструктуре;
- 4) нове инвестиције и веће реконструкције инфраструктуре.

Перспектива целине система мора да буде основни принцип приликом разматрања будућих акција. Пре него што се донесе одлука о новим инвестицијама треба тражити решења која користе постојећу инфраструктуру. Потребно је урадити студије алтернативних решења како би се доказало да су алтернативе анализирани и да се о њима дискутовало. Мора се формирати планско-аналитички систем који ће у оквиру области транспорта омогућити сарадњу и оцењивање различитих типова мера.

Способност државе да усмерава улагања и циљеви развоја транспорта налажу јачање интермодалности. Имајући у виду постојећу неуравнотежену видовну расподелу, то се посебно односи на давање одређене важности улагањима у инфраструктуру железничког, водног и интермодалног транспорта.

Успостављање једнаких услова за коришћење инфраструктуре захтева пуно ангажовање екстерних трошкова које одређени вид саобраћаја проузрокује широј друштвеној заједници.

#### 4. Управљање транспортном инфраструктуром

Управљање транспортном инфраструктуром која је у власништву државе постепено ће се преносити на органе аутономне покрајине и јединица локалне самоуправе. Надзор над управљачима транспортне инфраструктуре обавља министарство надлежно за послове саобраћаја, а редовне и независне финансијске провере управљача транспортне инфраструктуре и њихових подуговорача морају се обављати најмање једном годишње.

Потребно је обезбедити правни оквир за пренос послова из области финансија, прихода, активности и обавеза у комерцијални/приватни сектор. Програми реструктурирања постојећих привредних субјеката у државној својини треба да обезбеде раздвајање функције управљања инфраструктуром од функције транспортних операција и повезаних услуга. Управљање инфраструктуром такође укључује формирање круга



приватних давалаца услуга у области одржавања инфраструктуре, стварајући на тај начин правично и конкурентно окружење.

У контексту процеса просторног планирања и пројектовања најважнијих саобраћајних праваца важно је:

- 1) одредити стварно стање пројектне и планске документације;
- 2) обезбедити објективну и независну ревизију документације;
- 3) изградити студије изводљивости према високим међународним стандардима;
- 4) обезбедити јавност поступака и приступачност целокупне документације.

Учесници у процесу одлучивања морају бити квалификовани и одабрани тако да тимови и њихова организација буду у складу са значајем предмета и плана, ефикасношћу реализације пројеката и очекиваним нивоом квалитета.

Реструктурирање, комерцијализација и приватизација великих привредних субјеката у државној својини имају краткорочни до средњорочни приоритет у развоју области транспорта уз доношење одговарајућих прописа и усвајање ефикасне организације система управљања на државном и нижим нивоима.

Потребно је установити систематску активност министарства надлежног за послове саобраћаја која је усмерена ка повећању безбедности у саобраћају, развијању превентивне активности и координацији свих субјеката на унапређењу опште безбедности у саобраћају.

Усвајање и примена прописа ЕУ, техничких норми и стандарда који ће се примењивати у области транспорта у Републици Србији мора постати организована и трајна активност.

## 5. Институционална одговорност

Стратешко планирање транспорта, моделирање и надзор над спровођењем Стратегије морају бити искључиво у надлежности министарства надлежног за послове саобраћаја. Министарство надлежно за послове саобраћаја мора бити организационо оспособљено за преузимање одговорности за стратешко управљање и планирање.

Потребно је изменити унутрашње уређење и систематизацију радних места у том министарству и његов рад прилагодити захтевима реализације Стратегије и Акционог плана, а нарочито обезбедити обављање задатака који се тичу бриге о транспорту на нивоу система и предлагању смерница за деловање сектора у том министарству, које је образовано за различите видове саобраћаја. Таква измена унутрашњег уређења министарства надлежног за послове саобраћаја захтева јачање тог министарства у кадровском смислу, које такође мора имати и посебну модерну аналитичку и статистичку службу, а нормативне, управне и инспекцијске функције у области транспорта морају бити јасно раздвојене.

Поред министарства надлежног за послове саобраћаја, у пословима који улазе у делокруг других државних органа (гранични прелази, безбедност, екологија, опасне материје, пољопривреда и водопривреда и сл.) институционалну одговорност имају и друга министарства и органи локалне самоуправе.

Потребно је развијати међународну и међуресорску сарадњу која обухвата царину, полицију, инспекцијске службе, заштиту животне средине, као и употребу вода и контролу бујица и поплава. Министарство надлежно за послове саобраћаја треба да има водећу улогу у организовању такве сарадње и да иницира доношење одређених мера Владе које се тичу и других институција.

Република Србија мора да стимулише побољшање међународних односа и сарадње, а нарочито односа са међународним асоцијацијама у области транспорта, користећи научне, стручне, економске и дипломатске мисије. Такође се мора остварити озбиљније учешће у међународним пројектима за развој транспорта на свим нивоима.

## 6. Посебни циљеви Стратегије

Посебни циљеви Стратегије не одражавају увек или чак и не испуњавају критеријуме стратешког и развојног планирања транспортног система са аспекта његове непосредне економске ефикасности, али доприносе укупним националним интересима, стратегији и политици на вишем нивоу. Ово се на првом месту односи на комбиноване инструменте који делују у области заштите националне безбедности, развоју периферних, граничних и сеоских области, мобилизацији и координираним међусекторским активностима у случају непредвиђених догађаја, синхронизованим мерама за стимулацију економског и демографског раста одређених области, ефикасније задовољавање потреба одређених група становништва (деца, млади, стара лица или особе са посебним потребама) и обезбеђење ефикаснијег система медицинске помоћи повређенима у различитим видовима саобраћаја.

Потребно је унапредити објективну инвестициону политику на целој транспортној мрежи са циљем да се уравнотежи економски развој свих подручја у земљи. Као посебни циљеви појављују се и захтеви за специфичним облицима транспортних система за потребе националних паркова, заштићених области и туристичких подручја.

Важан сегмент посебних циљева представља благовремено разматрање и припрема за брзу примену и реализацију саобраћајних и транспортних планова за ванредне ситуације (природне непогоде, катастрофе, ратна дејства, терористички акти). Део буџетских средстава може се уштедети сарадњом и рационалним коришћењем инфраструктурних, техничких и људских ресурса Војске Србије за потребе цивилног и војног транспортног система.

#### IV. ВИЗИЈА ТРАНСПОРТНОГ СИСТЕМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ 2015. ГОДИНЕ

СА СТАНОВИШТА ДРУШТВЕНОГ РАЗВОЈА - Транспортни систем у Републици Србији развијен је у складу са потребама државе тако да сваки потребан вид саобраћаја може да допре до сваке заједнице у држави на адекватан, безбедан, поуздан и ефикасан начин и у било ком тренутку током године.

СА СТАНОВИШТА ОПРЕДЕЉЕЊА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ЗА УЛАЗАК У ЕУ - Транспортни систем у Републици Србији је тржишно оријентисан, компатибилан и интегрисан у ЕУ и у сталној је сарадњи са суседним државама, развија комплементарне стратегије и олакшава одвијање међународног транспорта.

СА СТАНОВИШТА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА - Транспортни систем у Републици Србији користи све видове саобраћаја у складу са њиховим предностима и на најкориснији могући начин, узимајући у обзир екстерне трошкове, тржишно оријентисан, стабилан систем финансирања, а безбедност у саобраћају је побољшана до нивоа који постиже ЕУ, негативни друштвени и еколошки утицаји саобраћаја се контролишу и перманентно смањују.

СА СТАНОВИШТА СТАБИЛНОСТИ ИНСТИТУЦИЈА - Транспортни систем у Републици Србији, подржан од стране добро осмишљених институција, организованих и усклађених према потребама, са стручним и технички опремљеним кадром, структуриран је тако да јавни и приватни сектор заједно користе транспортни систем и управљају њиме на ефикасан начин обезбеђујући примену Стратегије.

#### V. ОПШТИ ЦИЉЕВИ СТРАТЕГИЈЕ

Узимајући у обзир основе за реализацију Стратегије и закључке Swot анализе железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији која је дата у Прилогу 2, који је одштампан уз ову стратегију и чини њен саставни део, а поштујући визију транспорта Републике Србије 2015. године дефинисани су општи циљеви Стратегије, и то:

1) Транспортна мрежа Републике Србије интегрисана у Трансевропску транспортну мрежу. У оквиру реализације овог циља потребно је обавити рехабилитацију, реконструкцију и изградњу Паневропских Коридора VII и X, системским приступом развити и рационализовати транспортну мрежу, поштујући при томе принцип одрживог развоја Републике Србије. Правац Београд-Јужни Јадран, правци 3, 4, 5, 6, 7, 10 и 11, као и одређене попречне везе Основне мреже прихваћени су као део TEN;

2) Ефикасно коришћење компаративних предности сваког вида саобраћаја. У оквиру реализације овог циља потребно је размотрити и смањити екстерне трошкове и увести правично одређивање накнада за коришћење транспортне инфраструктуре за све видове саобраћаја. Јачањем интермодалног транспорта потребно је извршити усмеравање транспортних захтева ка друштвено прихватљивијим видовима саобраћаја;

3) Подизање квалитета услуга транспортног система. У оквиру реализације овог циља потребно је повећати ефикасност свих видова саобраћаја и целог транспортног система, бољом организацијом транспортних операција са аспекта економичности, безбедности и заштите животне средине и применом циљно оријентисаног планирања и управљања саобраћајним токовима. Потребно је развити јединствен транспортни систем, прилагођен захтевима корисника и ефикасно и ефективно задовољење потреба за индивидуалном мобилношћу. Усвојене су комплементарне политике развоја интелигентних транспортних система за примену у различитим видовима саобраћаја на целој територији Републике Србије;

4) Повећање нивоа безбедности и сигурности транспортног система. У оквиру реализације овог циља потребно је смањити број погинулих на путевима и број незгода у водном, железничком и ваздушном транспорту у Републици Србији. Транспорт опасних терета усклађен је са прописима ЕУ и ADR, RID и ADN прописима;

5) Јачање транспортног тржишта и његова постепена дерегулација. У оквиру реализације овог циља потребно је: обезбедити услове за побољшање конкурентности између видова саобраћаја и унутар видова на транспортном тржишту; успоставити регулаторне, оперативне и управљачке функције у области транспорта; обавити постепено и оправдану дерегулацију и либерализацију транспортног тржишта и компензацију ефеката таквих мера; јачати конкурентност домаћих превозника на домаћем и међународном тржишту; успоставити сарадњу државних органа и привредних субјеката у области транспорта у циљу развоја транспортног тржишта;

6) Смањење негативног утицаја транспорта на животну средину, у складу са принципима одрживог развоја. У оквиру реализације овог циља потребно је транспортни систем Републике Србије развити у складу са принципима одрживог развоја, заштите животне средине (смањење загађења ваздуха, буке и узрока глобалног загревања) и друштвене одговорности;

7) Успостављање стабилног финансирања развоја транспортног система. У оквиру реализације овог циља потребно је створити услове за одржив развој транспортног система кроз стабилне изворе финансирања у буџету и другим изворима финансирања и обезбедити ефикасно одржавање транспортног система и ефикасност и ефективност система градског и приградског превоза путника.

## VI. РАЗВОЈ ТРАНСПОРТНОГ СИСТЕМА

### 1. Друмски транспорт-визија за 2015. годину

Мрежа јавних путева у Републици Србији 2015. године има виши ниво услуге у односу на 2005. годину. Систем јавних путева у Републици Србији оријентисан је

капацитетима према тражњи и задовољава све захтеве унутрашњег и међународног транспортног тржишта.

Средства инвестирана у претходном периоду омогућила су поступан развој мреже аутопутева великог капацитета на којој се обавља и национални дуголинијски транспорт и транзит. Јединствен систем за електронску наплату путарина уведен је и функционише на целој мрежи. За цену коју плаћа, корисник добија низ висококвалитетних услуга-висок ниво безбедности, сигуран и комфоран паркинг, брзу помоћ и сервис, информације о путу и саобраћају, добре здравствене и угоститељске услуге.

Путарине се користе за одржавање и изградњу аутопутева. У друмском транспорту уведен је принцип „загађивач плаћа” на основу кога возила која више загађују животну средину плаћају веће надокнаде за коришћење јавних путева. Преостали део мреже државних путева је обновљен и има висок ниво услуге. Редовно и зимско одржавање су на нивоу европских стандарда, а финансирање се обавља преко специјализованог фонда. Извори финансирања тог фонда уређени су законом. Локална самоуправа на истим принципима одржава и побољшава мрежу општинских путева и улица.

Извршена је рекатегоризација мреже и јасно су подељене надлежности и одговорности за државне путеве и за општинске путеве и улице. Завршени су и ажурирани катастар јавних путева и путног земљишта, као и свих корисника јавних путева и путног земљишта који су у обавези да плаћају накнаду за њихову употребу, што представља један од значајних извора финансирања за одржавање путне мреже на свим нивоима.

Завршена је реформа у области одржавања јавних путева. Примењује се систем правичне конкуренције и уговарање на бази квалитета извршених услуга одржавања, укључујући и зимско одржавање интегрисано са системом хидрометеоролошких станица на целој територији Републике Србије.

Ефикасна организација и управљање саобраћајем имају велики значај посебно у густо насељеним областима. Коришћење интелигентних транспортних система и интегрисани приступ чвориштима у којима се укрштају јавни и индивидуални превоз олакшава управљање саобраћајем.

Развој друмског транспорта усмерен је на повећање конкурентности и професионалности сектора, а приступ транспортном тржишту у друмском транспорту заснива се на принципу недискриминације.

У потпуности је спроведено усклађивање прописа у области друмског транспорта са прописима ЕУ са аспекта технике, технологије, стандардизације, безбедности и управљања.

## 1.1 Савремена мрежа путева

Република Србија даје предност систему интероперабилних аутопутних коридора, код којих су на целој дужини коридора примењени исти стандарди у смислу нивоа услуге, безбедности, система наплате путарине, информација и различитих услуга. Такав систем доприноси повећању комфора корисника и безбедности саобраћаја на коридору, уз допунске ефекте на убрзање економског развоја и повећање тражње услуга.

Постојећа мрежа магистралних и регионалних путева дужине је око 15.000 km, а рекатегоризацијом ће се мрежа државних путева значајно смањити. Приоритет у првом средњорочном периоду имаће рехабилитација, одржавање, комплетирање и усклађивање карактеристика државних путева I реда и објеката на мрежи тих путева. Градске обилазнице, државни путеви II реда и општински путеви и улице ће се развијати у складу са потребом да се ускладе и хомогенизују карактеристике целе мреже.

### 1.1.1. Концепт развоја мреже

Основа мреже јавних путева састоји се од друмских коридора и праваца Основне мреже, који омогућавају да се Република Србија боље повеже са окружењем и да постане

део система Трансевропске мреже путева. Концепт развоја мреже јавних путева узима у обзир:

- 1) привредни и демографски развој Републике Србије и специјалне циљеве;
- 2) тренд побољшања политичких односа у Европи и формирање интегрисане Трансевропске мреже путева и Основне мреже;
- 3) побољшање ефикасности друмског транспорта и надградњу постојеће мреже између земаља западне, централне, источне и јужне Европе, блиског и средњег Истока;
- 4) политички и географски положај Републике Србије у односу на окружење и ЕУ и обавезе које произилазе из укључења Републике Србије у међународни систем, тј. у Трансевропску мрежу путева;
- 5) везе са републикама бивше Југославије које се заједнички планирају преко SEETO и финансирају уз помоћ предприступних фондова ЕУ.

У контексту одређивања приоритета за унапређење постојећих и изградњу нових јавних путева треба систематично користити савремене рационалне приступе за подизање капацитета наведених путева имајући у виду расположива средства, потребе и мрежу у целини, што подразумева могућност етапне градње.

### 1.1.2. Главне друмске транспортне осе

Главне друмске транспортне осе стратешки важне за Републику Србију, усклађене са HLG и Основном мрежом, су:

- 1) Коридор X: Љубљана-Загреб-Београд-Ниш-Лесковац-Скопље-Солун;
- 2) Коридор X, крак Коридора-Xb: Хоргош-Суботица-Нови Сад-Београд;
- 3) Коридор X, крак Коридора-Xc: Ниш-Димитровград-Градина-Софија.

Остали путни правци као делови Основне мреже који су важни за Републику Србију су:

- 1) Правац 3: веза Коридора Vc са правцем Београд-Јужни Јадран (граница са Босном и Херцеговином-Кремна);
- 2) Правац 4: граница са Румунијом-Вршац-Панчево-Београд-Чачак-Ужице-граница са Црном Гором;
- 3) Правац 5: веза Коридора IVa са Коридором X (граница са Бугарском-Зајечар-Параћин);
- 4) Правац 6: веза Коридора VIII са правцем Београд-Јужни Јадран (граница са Црном Гором-Рибариће-АП Косово и Метохија);
- 5) Правац 7: веза Коридора X са АП Косово и Метохија (Ниш-Прокупље-Куршумлија-АП Косово и Метохија).

### 1.1.3. Дугорочни развој мреже јавних путева

У оквиру дугорочног развојног концепта, поред већ признатих међународних коридора и праваца кроз Републику Србију, значај индивидуалних саобраћајних токова или тежина посебних циљева требало би такође да потврде даљи дугорочни развој транспортне мреже и доведу до захтева да они буду укључени у Трансевропску и Основну мрежу. Такви пројекти на територији Републике Србије допринеће побољшању међународног, регионалног и домаћег транспорта, што се посебно односи на:

- 1) потенцијално нови међународни саобраћајни коридор граница Румуније-Вршац-Београд (Основна мрежа-Правац 4);
- 2) пројекат Београд-Пожега-Јужни Јадран, који представља везу Коридора X и Коридора IV у Румунији са Јадранским морем. Овај пројекат прати Правац 4 Основне мреже;
- 3) путни правац Зајечар-Параћин, који представља везу Коридора IV у Бугарској са Коридором X у Србији. Овај путни правац прати Правац 5 Основне мреже.

После приоритетне рехабилитације мреже, правац Појате-Крушевац-Краљево-Чачак треба предложити као нови део Основне мреже у циљу повезивања Коридора X са правцем Београд-Јужни Јадран. Предложени правац прати постојеће деонице мреже јавних путева. Трансверзалну везу крака Коридора-Xc са правцем 7 (Ниш-Прокупље-Куршумлија-АП Косово и Метохија) од Пирота до Лесковца треба узети у обзир у истом контексту.

Полазећи од постојећих деоница аутопутева, постојеће и очекиване тражње на главним правцима мреже јавних путева Републике Србије, просторне расподеле броја становника и ограничених капацитета, као стратешки интерес државе може се дефинисати релативно брзо формирање Основног троугла аутопутне мреже Републике Србије (Београд-Појате-Чачак-Пожега-Београд) са битним посредним утицајима дуж постојећих двотрачних путева у ширем подручју.

Овај генерални концепт може се делимично модификовати због неопходних компромиса и међународних обавеза који не би смели да угрозе интерес брзог формирања основног аутопутног троугла Републике Србије.

#### 1.1.4. Краткорочни до средњорочни развој мреже јавних путева

У складу са документом HLG, европска транспортна политика ограничила је своје приоритетне пројекте до 2010. године у односу на инфраструктуру јавних путева Републике Србије на следећи начин:

1) Листа 1-пројекти у краткорочном до средњорочном периоду-Путеви:

а) 21-подизање нивоа квалитета пута на секцијама граница Мађарске-Београд-Ниш-граница Македоније;

б) 22-обилазница око Београда, секција Батајница-Бубањ поток;

2) Листа 3-други велики пројекти на мултимодалним осама и пројекти од регионалног или од националног значаја:

а) 38-мост Газела у Београду;

б) 39-интермодална логистичка платформа Београда.

Приоритети радова на мрежи јавних путева су:

1) изградња друге коловозне траке на секцији Хоргош-Београд (крак Коридора-Xb);

2) изградња деоница аутопута Лесковац-граница Македоније (Коридор X) и Ниш-граница Бугарске (крак Коридора-Xc);

3) главни друмски коридори Основне мреже имају приоритет у рехабилитацији/реконструкцији: Коридор X, са његовим крацима-Xb и Xc, Правац 3 (Ужице-граница Босне и Херцеговине), Правац 4 (граница Румуније-Вршац-Панчево-Београд-Чачак-Пожега-Ужице-граница са Црном Гором), Правац 5 (граница Бугарске-Зајечар-Параћин), Правац 6 (граница Црне Горе-Рибариће-АП Косово и Метохија), Правац 7 (Ниш-Прокупље-Куршумлија-АП Косово и Метохија) и трансверзалне везе Појате-Крушевац-Краљево-Чачак, Пирот-Лесковац-АП Косово и Метохија и Суботица-Бачка Паланка. Етапе реализације ће бити одређене на основу економске изводљивости;

4) идентификација уских грла на Основној мрежи јавних путева у Републици Србији-путеви кроз и око Београда, мостови на Дунаву и Сави у Београду и његовој близини, обилазница око Београда, пут Београд-Нови Сад (мост код Бешке), привремени железничко-друмски мост у Новом Саду, Ибарска магистрала;

5) реконструкција мостова на путној мрежи у циљу побољшања њихове структуре, стабилности и носивости. Услед неадекватног одржавања током година и повећања густине саобраћаја на неким деоницама наведене мреже мостови су постали значајна уска грла. Потребно је урадити посебну анализу за дефинисање приоритета за реконструкцију мостова на Основној мрежи;

б) припрема студије о приоритетним мерама за повећање безбедности саобраћаја на међународним путевима у Републици Србији. Увођење званичне методологије за

дефинисање и санацију високоризичних деоница пута и њихова поправка. Увођење раскрсница са кружним током где год је то потребно и могуће;

7) стабилизација клизишта која проузрокују повремене прекиде саобраћаја и успоравају саобраћај.

Смернице за пројекте у току су:

1) Обилазница око Београда. По пројекту из 1975. године, који је заснован на прогнозама транспорта до 2010. године, започета је градња пута са четири траке. Изградња је прекидана и настављана више пута, због недостатка средстава и ратних дејстава (уништење моста код Остружнице). Неопходно је пројекте Обилазнице ускладити са важећом ЕУ регулативом и обезбедити примену међународних стандарда, што се посебно односи на профиле тунела. Тренутни приоритет има завршавање започетих деоница, али у наредном средњорочном периоду из функционалних разлога предност треба дати завршавању обилазнице на целој дужини, са ужим профилем од првобитно пројектованог. Проширење у складу са потребама може се извести у другој фази;

2) аутопут Хоргош-Нови Сад-Београд, који се гради као аутопут са четири траке. У оквиру пројекта предвиђена је реконструкција постојећег и изградња новог моста преко Дунава код Бешке, чији завршетак се планира до краја 2010. године. Делови овог пројекта обухваћени су концесијом на аутопутском правцу Хоргош-Пожега;

3) путни правац Хоргош-Београд-Пожега (део крака Коридора-Хв и пута Београд-Јужни Јадран)-деонице Хоргош-Нови Сад (106.9 km, 2 траке-Лот 2) и Београд-Пожега (148 km, 4 траке-Лот 1) за који је дата концесија за изградњу, коришћење и одржавање.

Специфични циљеви су:

- 1) полицентрични развој локалне путне мреже;
- 2) успостављање система за управљање коловозом на целој мрежи јавних путева;
- 3) чланство у специјализованим међународним телима и организацијама;
- 4) успостављање тела/органа за управљање безбедношћу саобраћаја;
- 5) увођење интелигентних транспортних система, електронског система наплате и интероперабилности у систем наплате путарина;

## 1.2. Развој друмског транспорта

Неуједначени развој видова саобраћаја потврђује чињеницу да су поједини видови прилагодљивији на крупне промене које се дешавају у економији и производњи. Повољнији економски услови за привредне субјекте, флексибилност и способност да брзо одговоре на захтеве савремене економије омогућили су највеће учешће друмског транспорта на транспортном тржишту. Узимајући у обзир географски положај Републике Србије као транзитне земље, друмски транспорт, нарочито међународни, има важну улогу у економском развоју захваљујући константном порасту.

Резултат компаративних предности друмског транспорта и повећања обима транзита преко територије Републике Србије биће даље повећање обима друмског транспорта.

Изазови са којима се суочава друмски транспорт карактеришу се већим очекивањима корисника за квалитетнијом услугом, временским губицима на граничним прелазима и застојима у централним градским подручјима, високим трошковима и све већом конкуренцијом. Рапидан развој друмског транспорта може довести до загушења на главним правцима и у градовима и имати негативни утицај на животну средину и здравље становништва и смањења нивоа безбедности саобраћаја, тако да треба створити услове за преусмеравање тражње на друге видове саобраћаја у циљу контроле прекомерног развоја друмског транспорта.

### 1.2.1. Управљање јавним путевима

Подела на државне путеве I и II реда, општинске путеве и улице уређена је Законом о јавним путевима („Службени гласник РС”, број 101/05). Рекатегоризација ће бити спроведена у наредном средњорочном периоду. Услов за примену нових решења је побољшање модела финансирања државних путева и дефинисање модела финансирања мреже локалних путева. Проблеми које категоризација производи повећавају се са ограничењем ресурса за одржавање јавних путева. Вертикалне и хоризонталне структурне форме управљања путном инфраструктуром морају имати функцију бриге за најшире интересе становништва и привреде и посебно морају водити рачуна о уравнотеженом регионалном развоју.

Делатност управљања државним путевима обавља ЈП „Путеви Србије”, које у складу са законом послује на тржишним принципима. Пословање тог јавног предузећа најуже је повезано са методологијом одређивања накнада за коришћење инфраструктуре и трошкова и цена редовног одржавања мреже којом то јавно предузеће управља. Део делатности тог јавног предузећа су:

- 1) ефикасна служба за праћење и надзор државних путева, у циљу боље контроле стања и повећања ефикасности одржавања тих путева;
- 2) ефикаснија и боље прилагођена служба контроле осовинског оптерећења возила, ванредног превоза и наплате законом прописаних накнада;
- 3) превентивно деловање, организација, увођење и спровођење мера за повећање безбедности на путевима;
- 4) ефикасна служба за управљање и вођење саобраћаја на мрежи државних путева.

Обавеза и одговорност управљача државних путева биће припрема детаљних упутстава за све кориснике његових услуга, која ће преко Интранета односно Интернет-странице бити на располагању свим заинтересованим правним и физичким лицима (процедуре и пракса за сваку појединачну активност, издавање услова, подношење захтева и пријава, сагласности у вези заштите јавних путева, информације о путаринама и другим накнадама које су одређене Законом о јавним путевима и сл.).

Потребно је у потпуности ажурирати катастар јавних путева и земљишта које је у поседу управљача јавних путева да би се спровела доследна категоризација мреже у циљу бољег усклађивања са друштвеним потребама и начинима финансирања.

Класификацију јавних путева у Републици Србији према нивоу безбедности треба урадити у складу са EURO RAP стандардима.

Постојеће базе података о јавним путевима, путних и других објеката на путевима, опреми и саобраћају нису ажурне, обједињене и доступне. Потребно је установити, водити и редовно ажурирати јединствену релациону базу која ће обухватити све релевантне податке о тим путевима, уз пуну техничку и технолошку кохезију са новим базама за катастар земљишта које користи управљач јавног пута, путне објекте, клизишта, саобраћајну сигнализацију, комерцијалне објекте уз и на јавним путевима, архиве старих пројеката и пројеката у току, за архивске пројекте о завршеној изградњи, архиве студија изводљивости и претходних студија изводљивости, техничку документацију о рехабилитацији и реконструкцији, за саобраћајне незгоде и за екстерне трошкове. Све ове базе података треба да буду релационо повезане, редовно ажуриране и вођене, како би било обезбеђено њихово лако и транспарентно коришћење. Потребно је одредити и орган који ће бити искључиво задужен за тачност, ажурност и једноставан приступ овој бази података.

Један од важних услова за спровођење Стратегије је успостављање интерактивне интранет мреже целокупне области друмског транспорта, чији би носилац требало да буде управљач јавног пута са различитим нивоима приступа за различите кориснике и која би требало да буде повезана са Интернет страницима полиције, царине, Ауто-мото савеза Србије, осигуравајућих друштава, аутоматских хидрометеоролошких станица и хидрометеоролошких служби, Војске Србије, органа надлежних за безбедност саобраћаја, факултета и научних института, Института за стандардизацију Србије, пројектантских и



консултантских компанија, привредних субјеката који врше одржавање, али такође и установа за заштиту животне средине, заштиту природе, националних паркова, министарства надлежног за област пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичке дирекције за воде, ЈВП Србијаводе и ЈВП Војводинаводе и сл.

### 1.3. Примена интелигентних транспортних система

У случајевима када је због просторних, еколошких или финансијских ограничења, реализација нових инфраструктурних пројеката значајно отежана, примена ИТС омогућава ефикасније коришћење постојеће инфраструктуре и на тај начин омогућава ефикасније и економичније кретање путника и робе свим видовима саобраћаја.

Тренутно стање у примени ИТС у великој мери је условљено недостатком финансијске подршке развоју и примени ИТС на путевима, лимитираним знањем о користима које настају применом ИТС и скромним капацитетом институција које треба да промовишу и развијају ИТС.

Смислена употреба ИТС, координирана и у складу са Стратегијом, треба значајно да побољша ефикасност и безбедност друског транспорта и обезбеди значајнија улагања у развој и примену ИТС апликација. На овај начин биће смањени застоји, побољшана енергетска ефикасност, безбедност и сигурност у друском транспорту и смањен утицај на животну средину.

Смернице за развој и примену ИТС-а, донете и координиране од стране министарства надлежног за послове саобраћаја, треба да створе правни и стратешки оквир за промоцију употребе ИТС апликација и веће ангажовање приватног капитала.

### 1.4. Безбедност саобраћаја на путевима

У 2006. години било је 900 погинулих, од тог броја 72 % су погинули на мрежи путева у насељеном месту, а 44% на путевима са ограничењем брзине до 60 km/h. У Београду је погинуло 283 особе или скоро трећина од укупног броја (31%). Према подацима саобраћајне полиције 50% су погинули возачи моторних возила (укључујући и мотоциклисте), а 24% су пешаци док путници у моторним возилима чине 24 %. У насељеним местима највећи проблем представља проценат погинулих пешака, који у Новом Саду износи 60 % од укупног броја погинулих.

Степен моторизације у 2005. години износио је 224 возила на 1.000 становника, а економски раст од 1999. године до 2005. године донео је пораст броја регистрованих моторних возила за 18%. Такође, око 90% путника и 80% терета се транспортује путевима. Усвајањем нових прописа у безбедности саобраћаја на путевима омогућава се успостављање система управљања безбедношћу саобраћаја чиме се постиже ефикасност укупног друског транспорта, смањује се број погинулих и доприноси смањењу друштвено-економских трошкова. Са аспекта друског транспорта неопходно је усклађивање са новим правилима о периодима војње и одмора возача и контролама на путу са правилима ЕУ.

### 1.5. Побољшање конкурентности домаћих превозника на транспортном тржишту

Захваљујући порасту приватних транспортних привредних субјеката и присуству страних улагања у област друског транспорта конкуренција се интензивира великом брзином. Императив је сачувати и побољшати конкурентност домаћих превозника професионалним и рационалним управљањем привредним субјектима и транспортним

операцијама придржавајући се принципа недискриминације, фер конкуренције и побољшањем квалитета пружене услуге.

Ефикасан друмски транспорт који испуњава највише стандарде безбедности и професионалности је неопходан за континуирани привредни развој државе. Стога је неопходно створити услове у којима би у циљу даљег развоја хармонизовано деловали привреда и држава. Унапређење ове сарадње потребно је нарочито у погледу даљег развоја услуга, увођења могућих програма за развој привредних субјеката и њихове међусобне сарадње, смањења трошкова и доступности информацијама о условима на тржишту.

Развој друмског транспорта треба усмерити на повећање професионалности у тој области и усаглашавање националних прописа са прописима ЕУ. Олакшан приступ домаћих превозника европском транспортном тржишту у будућности, а нарочито након приступања ЕУ, зависиће и од испуњености критеријума који се односе на обављање делатности превоза у друмском саобраћају и то у погледу одређеног нивоа професионалних квалификација за менаџере у транспортном привредном субјекту, добре репутације и одређеног финансијског стања за тај субјекат.

### 1.6. Очување животне средине

Очување животне средине, унапређење и стимулисање свих врста чистих технологија за изградњу и одржавање јавних путева представљају основу државне политике, што се односи и на стимулисање коришћења „чистих” возила и машина.

Нове технологије и материјали за изградњу и одржавање јавних путева могу се примењивати само уз међународно валидне доказе о нешкодљивости и спречавању неповољног утицаја на животну средину, укључујући ваздух, земљиште, површинске и подземне воде, а у складу са стандардима ЕУ. Треба спречавати и избегавати претерану употребу соли и шљунка за време зимске сезоне и надzirати ефекте редовног одржавања путева, асфалтне базе, депое рециклираног материјала, каменоломе, дренажне системе за површинске воде-системе за пречишћавање итд.

Стање возног парка има велики значај не само са аспекта ефикасности функционисања друмског транспорта, већ и са аспекта заштите животне средине и безбедности. Узимајући у обзир константан пораст друмског транспорта и чињенице да су постигнути резултати применом мера које се односе на техничке услове за возила (увођењем ЕУРО стандарда за возила у систем расподеле дозвола за обављање међународног транспорта) неопходно је прецизирати правила која се односе на тестирање возила и појачати надзор над радом мерних станица за вршење техничког прегледа теретних возила и аутобуса који учествују у међународном транспорту.

Неопходна је блиска и ефикасна сарадња и синхронизација активности саобраћајних власти са надлежним органима и агенцијама (министарство надлежно за заштиту животне средине, установе за заштиту животне средине, установе за заштиту природе, национални паркови, министарство надлежно за пољопривреду и водопривреду и сл.).

Локалне заједнице треба више укључити у решавање проблема који потичу од инфраструктуре, посебно у области транспорта опасних материја, заштите земљишта и воде и смањења буке. Еколошки надзор мора бити обавезан не само код изградње, већ и код одржавања јавних путева (нарочито у близини места за производњу асфалта, депоа рециклираног материјала, каменолома, дренажних система за површинске воде-система за пречишћавање, складишта нафтних деривата и бензинских станица и сл.).

### 1.7. Одрживо финансирање

Република Србија ће обезбедити одрживо финансирање одржавања државних путева, што подразумева финансирање одржавања мреже из стабилних, законом

дефинисаних извора, који у потпуности покривају потребе. Република Србија ће финансирати редовно одржавање мреже државних путева средствима из фонда за путеве, који ће бити образован за те сврхе. Систем финансирања тог фонда (накнаде за употребу тих путева, таксе, порези, буџет, зајмови и кредити) мора да буде транспарентан и да садржи методе и процедуре за једнозначно одређивање приоритета пројеката.

У складу са међународном добром праксом и препорукама међународних финансијских организација, нова инфраструктура ће се финансирати из развојних фондова ЕУ, донација, међународних кредита за инфраструктуру и инвестиција из приватног сектора на свим нивоима.

Република Србија је отворена за различите моделе инвестиција у инфраструктуру, уз коришћење зајмова, ППП и концесија. У том контексту потребно је да се изradi стратешки документ који дефинише ППП моделе за финансирање инфраструктуре у транспорту.

Накнаде који плаћају власници возила и корисници путева важне су са становишта управљања транспортном инфраструктуром, а нарочито је важна политика формирања цене горива. Директна наплата коришћења путне инфраструктуре у будућности треба да добије на значају.

Органи јединица локалне самоуправе су надлежни за одржавање мреже општинских путева и улица. Неопходно је дефинисати решења и моделе за финансирање рехабилитације и одржавања мреже постојећих локалних путева и улица, као и дела садашње мреже државних путева II реда који ће бити прекатегорисан и који ће прећи у надлежност локалне самоуправе. У циљу смањења трошкова треба промовисати и применити нове технологије и материјале за одржавање, оправку и обнову коловозних конструкција, примерене густини саобраћаја на општинским путевима и улицама, усклађене са потребама и економским ограничењима локалне самоуправе.

#### 1.7.1. Управљање трошковима

Мере за смањење трошкова за путну инфраструктуру које ће допринети обезбеђењу одрживости система управљања мрежом јавних путева су у интересу државе.

Потребно је обезбедити рационализацију процеса пројектовања/извођења, а приоритет треба дати оним пројектним и извођачким решењима и привредним субјектима који су показали да воде рачуна о уштедама инвеститора на реализацији пројекта. Такође, потребно је донети акт којим се дефинише методологија додатних и непредвиђених радова приликом изградње, реконструкције, рехабилитације и одржавања јавних путева.

Неопходно је успоставити прецизан систем одговорности за финансијско и техничко праћење и надзор пројеката, од почетка до краја и за правна и за физичка лица. Исти принцип треба да важи и за све оне који спроводе процедуре провере квалитета техничке документације, као и процедуре за ажурирање и праћење јединичних цена које се користе за прорачун најрационалнијих техничких решења.

Смањење трошкова редовног одржавања постићи ће се увођењем конкуренције и применом принципа уговарања редовног и зимског одржавања са плаћањем према обиму и квалитету стварно обављеног посла (performance based contracts). Док се не уведе нови систем уговора, дозвољено прекорачење трошкова треба поставити на највише 5%. За све износе који прелазе овај проценат неопходно је тражити измену уговора.

Потребно је дефинисати процедуру која регулише преусмеравање транспорта са јасно дефинисаним финансијским ефектима и обавезом плаћања инвеститору за штету и изгубљени приход који настану због радова (посебну пажњу треба посветити условима транспорта за време извођења радова - уз одвијање или уз обустављање и преусмеравање саобраћаја, са одређивањем финансијских обавеза извођача ради накнаде штете настале због евентуалног накнадног преусмеравања саобраћаја неким другим правцем).

Успостављање система аутоматских хидрометеоролошких станица са стандардизованим и унифицираним технолошким и оперативним концептом на целој

територији Републике Србије и зимски информациони систем за путеве (RWIS) воде ка ефикаснијем и јефтинијем зимском одржавању и повећању безбедности у зимским условима. Претходно треба извршити термално мапирање релевантних области државне територије. Систем ИТС апликација за контролу трошкова и побољшање ефикасности зимског одржавања мора да буде концепцијски и технолошки интегрисан у целој земљи

Управљач јавног пута ће периодично, на сваке три године, анализирати уговоре са привредним друштвима-извођачима за редовно одржавање путева и ажурираће и предлагаће моделе за будуће уговарање ових активности дајући предност квалитетнијим, ефикаснијим и економски исплативијим извођачима који штеде средства инвеститора односно државе.

Информације о свим врстама трошкова јавног сектора морају да буду ажурне, јавне и доступне на свим нивоима и за све врсте послова на путним мрежама.

## 1.8. Јавни градски и приградски превоз путника

Транспортне стратегије морају бити посебно осетљиве на решавање проблема у управљању јавним градским и приградским превозом путника и то у сарадњи са органима локалне самоуправе, субјектима у областима социјалне заштите, здравства, заштите животне средине и др. Потребно је користити комбиноване инструменте како би се утицало пре свега на:

- 1) преусмеравање јавне тражње са појединачног (аутомобилског) на јавне и недрумске видове саобраћаја;
- 2) превенцију непотребног транспорта смањењем времена путовања, коришћењем информационих и комуникационих технологија и нарочито смањењем вршних вредности транспортних токова.

Транспортна инфраструктура за градски и приградски превоз представља озбиљан рестриктивни елемент за развој многих градова у земљи. На државном нивоу, у контексту растерећења градског ткива и повезивања са структуром путне мреже даљинског транспорта, нарочито је важна изградња градских обилазница.

Будући да су средства ограничена, важно је пажљиво изабрати приоритетне пројекте и обим учешћа државе у њиховој изградњи, чему увек треба да претходи релевантна студија изводљивости. У неким градовима пажњу треба посветити и модернизацији и адаптацији инфраструктуре железничког/шинског транспорта, као кључном фактору побољшања јавног превоза, али такође и рационалном урбанистичком планирању и смањењу угрожавања животне средине.

Стратешки циљеви јавног градског и приградског превоза путника морају бити одређени на државном нивоу, а локална самоуправа треба да буде стимулисана да би те циљеве реализовала у оквиру свог специфичног окружења, услова, интереса и расположивих средстава.

Специфични циљеви су:

- 1) припремање дугорочних планова (и буџета) за јавни градски и приградски превоз путника;
- 2) повећање капацитета и нивоа квалитета услуга у јавном градском и приградском превозу путника;
- 3) стимулисање коришћења јавног градског и приградског превоза путника уместо приватних возила у градским подручјима;
- 4) припремање програма за ограничење коришћења моторних возила у градским подручјима;
- 5) интегрисање градске и транспортне мреже државних путева;
- 6) модернизовање возних паркова;
- 7) побољшање пројеката уличних мрежа и управљања паркирањем;
- 8) развијање резервисане транспортне инфраструктуре за јавни, пешачки и бициклически саобраћај и транспорт где год је то могуће;

9) усмеравање транзитних токова ван градских подручја побољшањем инфраструктуре;

10) прилагођавање транспортне инфраструктуре и возила специфичним групама корисника (деца, особе са посебним потребама, старије особе итд.).

## 2. Железнички транспорт-визија за 2015. годину

Република Србија 2015. године има стратешку позицију на железничком тржишту југоисточне Европе. Железнице у представљају ефикасан и еколошки прихватљив транспортни систем, добро организован и тржишно оријентисан. Све мере које су усвојене у периоду од 2004. до 2006. године примењене су и спроведене. Транспортни систем железница оријентише капацитете према тражњи и задовољава све захтеве унутрашњег и међународног тржишта.

На Коридору X, прузи Београд-Бар и Београд-Вршац (правац 4 Основне мреже), који представљају „кичму” железничке инфраструктурне мреже Републике Србије, као и на добро организованом систему секундарних линија користе се савремени модели организације саобраћаја.

Већа градска насеља у Републици Србији и у суседним државама повезани су брзим, квалитетним, сигурним и тачним путничким возовима који саобраћају са довољном дневном учестаношћу. Железница је интегрисана, где год је то рационално и могуће, у јавни градски превоз путника са јединственом тарифом.

Београдски железнички чвор са пролазном главном путничком станицом постао је значајан транспортни чвор између праваца запад-исток и север-југ Европе.

Железница у Републици Србији је поуздан партнер у европском логистичком систему.

### 2.1. Савремена мрежа пруга

Република Србија даје предност систему интероперабилних железничких коридора код којих су на целој дужини задовољени одређени стандарди у смислу квалитета инфраструктуре, брзине возова, размене информација и различитих услуга, као и усаглашеног система накнаде за коришћење инфраструктуре. Такав систем услуге доприноси повећању редовности и безбедности саобраћаја на њему уз допунске ефекте на убрзање економског развоја и повећање тражње услуга.

Циљ да се олакша и развије међународни железнички транспорт уз координирани план реконструкције, изградње и опремања железничких пруга у складу је са будућим потребама међународног транспорта према АГС.

Република Србија ће оријентисати капацитете према тражњи железничких услуга.

Значајно повећање капацитета једноколосечних пруга могуће је постићи изградњом краћих двоколосечних деоница само на местима где је то потребно за мимоилажење и/или претицање, према националним приоритетима. У свим другим случајевима мора се одређеним студијама изводљивости проверити да ли алтернативно и јефтиније решење, једноколосечна пруга са двоколосечним деоницама и веће инвестиције у системе за аутоматски рад могу да обезбеде довољно повећање капацитета пруге.

У циљу повећања просечне брзине и конкурентности железница, са суседним земљама треба да се закључе споразуми који ће обезбедити карактеристике транспорта „са једним заустављањем” (One Stop Shop) у првој фази, а касније и систем „без граница”.

### 2.2. Главне инфраструктурне осе

Приоритет у развоју железница мора се дати рационализацији и побољшању постојећег система. Паневропски Коридор X је „кичма” инфраструктурног железничког система Републике Србије јер се на 25% мреже реализује преко 50% транспортних

активности. Највећи део сопственог прихода железнице је из даљинског транспорта робе и транзита на овом правцу. Највећи изазов, краткорочно и средњорочно посматрано, треба да буде успостављање пројектованих брзина и техничких стандарда на наведеној мрежи.

Високи технички стандарди су услов који је ЕК поставила за Паневропску железничку мрежу како би обезбедила конкурентност железничког сектора. Стога је један од главних средњорочних циљева Стратегије обнављање пројектних параметара и успостављање пројектних брзина и техничких стандарда на транзитном делу те мреже у Републици Србији (Коридор X). После тога, посматрано на дужи рок, преостали део Паневропских коридора на територији Републике Србије, у договору и сарадњи са УИС и ЕУ може да се постепено подиже на виши ниво. На осталим пругама Основне мреже (рута 4, 10 и 11), коју је дефинисала студија REBIS, треба обавити основну модернизацију са подизањем максималне брзине на 120 km/h.

Системи за вучу морају се димензионисати тако да омогуће оптимизацију коришћења возних средстава. Нове инвестиције у ове системе могу се одобрити само пошто се докажу оправданим у студијама изводљивости.

Потребно је обезбедити међународно прописане товарне профиле железничких возила. То је важно због транспорта целих теретних возила и транспорта конテナ који су веома важни у контексту интермодалности. На целој Основној мрежи мора бити обезбеђен профил УИС С.

### 2.3. Организација и управљање

Процес реструктурирања ЈП „Железнице Србије” треба да се спроведе на основу смерница надлежних органа. Поред тога потребно је омогућити комерцијализацију и приступ другим превозницима железничкој инфраструктури и у том смислу потребно је:

- 1) израдити програм финансијске консолидације ЈП „Железнице Србије”;
- 2) израдити реални пословни план ЈП „Железнице Србије” са позитивним током капитала, који се мора поштовати;
- 3) планирати даље смањење броја запослених у ЈП „Железнице Србије” (укључујући социјални програм);
- 4) израдити програме обуставе превоза на појединим линијама, укидања одређених станица за путнички и теретни саобраћај и редукције нерентабилних услуга;
- 5) увести обавезу јавног превоза и његовог финансирања из буџета Републике Србије и јединица локалне самоуправе;
- 6) издавати лиценце и сертификате превозницима и управљачима инфраструктуре.

Већа улагања у железницу практично ће се омогућити применом:

- 1) усклађене правне регулативе која ће обезбедити могућност улагања приватног капитала у железницу;
- 2) оперативних процедура за давање концесија и уступање непрофитабилних линија јединицама локалне самоуправе или другим правним и физичким лицима.

Закон о железници даје основ за раздвајање функције управљања железничком инфраструктуром од железничког превоза и за приступ железничкој инфраструктури.

Даље реструктурирање ЈП „Железнице Србије” после спровођења процеса финансијске консолидације предвиђено је Планом пословања ЈП „Железнице Србије” 2006-2010. година - Стратешки план. У циљу убрзања овог процеса кључне активности су:

- 1) реорганизација;
- 2) смањење броја запослених;
- 3) одвајање споредних делатности;
- 4) смањење и укидање нерентабилних услуга.

Коришћење железничке инфраструктуре треба да се заснива на конкуренцији и тржишном окружењу са једнаким условима приступа инфраструктури за заинтересоване железничке превознике. Минимални предуслов за придруживање који постављају ЕУ и CER/GRB/CCFE је строга примена смерница које се односе на:

1) успостављање независности руководећих структура у активностима у железничком транспорту (гаранција независности у управљању железничким предузећем);

2) раздвајање управљања железничком инфраструктуром и јавног превоза путника и робе (спречавањем преливања средстава из једне делатности у другу), с тим да организационо и институционално раздвајање није неопходно на почетку реорганизације предузећа;

3) транспарентан финансијски положај железничких предузећа.

#### 2.4. Превоз путника

Висококвалитетна услуга превоза путника железницом јесте алтернатива друмском превозу, а посебно на растојањима од 200 до 500 km превоз путника железницом може бити врло конкурентан друмском уколико су задовољени одређени стандарди. Између престоница и великих градова западног Балкана, у сарадњи са железничким компанијама суседних држава, треба успоставити систем брзих путничких возова са тржишно оријентисаним редом вожње. Поред тога, треба успоставити национални систем удобних возова који повезују веће градове на Основној мрежи са редом вожње на бази правилних интервала и на начин да буде конкурентан индивидуалном транспорту.

Превоз путника на секундарним линијама треба да буде организован према следећим принципима:

1) атрактивне везе до центара градова са редовима вожње који су усклађени са редовима вожње главних линија;

2) органи локалне самоуправе координирају транспортне услуге у својој надлежности и оне су одговорне за интегрисани транспортни систем;

3) приходима од превоза путника финансирају се само активности на превозу путника;

4) превоз путника, уколико није профитабилан и није покривен обавезом јавног превоза, замењује се аутобуским превозом.

Интегрисани јавни градски и приградски превоз путника у Граду Београду и другим већим градским насељима треба развијати у сарадњи између министарстава, градова/општина, градских саобраћајних и железничких предузећа. Савремене „центре путовања” треба успоставити као чворове између међурегионалног и локалног саобраћаја и развијати их и као трговачке центре. Дobar пример је железничка станица „Београд Центар” која се може развити у један савремени путно-трговачки центар. Системи за јавни градски и приградски превоз путника треба да се развијају као интегрисани и са јединственим тарифним системом. Систем приградских возова, допуњен системом аутобуског превоза, доприноси смањењу загушења у вршним часовима.

#### 2.5. Међународно конкурентан систем транспорта робе

Систем транспорта робе железницом у Републици Србији мора бити организован тако да буде потпуно конкурентан друмском и другим видовима саобраћаја. Оператери комбинованог транспорта и оператери на терминалима морају, заједно са својим страним партнерима, привреди Републике Србије да понуде одговарајуће пакете логистичких услуга. Као такви, они морају да буду компетентни партнери другим транспортним компанијама и да омогуће комплетну услугу клијентима, уз примену савремених технологија транспорта. Комплетна услуга је оно на чему данас инсистирају сви клијенти, не желећи да оптерећују пословање и троше време на организацију и уговарање транспорта са превозницима и да се носе са одговорношћу која из тога проистиче.

Популаран назив транспорт робе „од врата до врата” може се обезбедити посредством оператора комбинованог транспорта, а за железницу би то значило генерисање нових робних токова у комбинованом транспорту.

Задржавање на железничким граничним прелазима производи велике губитке и за резултат има мале просечне комерцијалне брзине. Решења за граничне прелазе морају поћи од усвајања билатералних споразума на бази заједничких циљева и захтева интероперабилности са једне стране и побољшане координације рада граничних државних органа са друге стране. Значајан допринос обезбедиће се и успостављањем електронске размене података између ЈП „Железнице Србије” и граничних органа Републике Србије.

На основу усвојених државних споразума уследиће измене билатералних железничких споразума и за инфраструктуру и за превоз, што би могло да смањи време транзита за око 40% и трошкова пословања за око 25%.

Успешном имплементацијом Стратегије интегрисаног управљања границом у Републици Србији и Акционим планом за њено спровођење, што представља велики корак у области безбедности границе, истовремено се ствара претпоставка за развој привредних активности и несметано одвијање прекограничне трговине и отвореност границе за проток путника и робе у региону.

## 2.6. Српске железничке компаније и железничка индустрија

Либерализација европског железничког тржишта даје шансу иновативним железничким предузећима и операторима да преживе као домаћа или транснационална предузећа. Могуће смернице за такве активности, самосталне, у регионалној или широј међународној сарадњи, биле би:

- 1) квалитет железничке услуге на великим растојањима између престоница и регионалних центара;
- 2) предузећа за међународне услуге у даљинској вучи возова на целом подручју Балкана;
- 3) кетеринг и дневно одржавање путничких возова;
- 4) специјалне пруге и возови укључени у ширу туристичку понуду и промоцију државе;
- 5) предузећа за железничке превозне услуге на локалном нивоу;
- 6) комплементарна индустрија оријентисана на железницу која изграђује конкурентне центре за различите железничке производе и услуге.

## 2.7. Финансијски аспекти

Јавном предузећу „Железнице Србије” потребне су субвенције из буџета Републике Србије како би се одржао конкурентан железнички систем и обезбедила правична конкуренција између различитих видова саобраћаја, посебно када се у обзир узму и екстерни трошкови. Финансијска средства могу доћи и из домаћих и страних извора при чему треба узети у обзир и разлику између домаће и стране тражње.

Република Србија је дугорочно спремна да реализује све потребне мере на Трансевропским осама према захтевима ЕУ. Међутим, евентуална реализација ових мера у жељеним роковима биће могућа једино уз финансирање из европских извора.

Свака инвестиција треба да буде промишљена, поткрепљена релевантном студијом изводљивости и мора да:

- 1) шири регионалне интересе кроз усклађивање са стратегијама суседних држава;
- 2) стимулише регионални развој;
- 3) обезбеђује финансијску одрживост;
- 4) побољшава социјалне и еколошке услове;
- 5) прихвата одређене заједничке стандарде.



Започети процес консолидације, реорганизације и рационализације ЈП „Железнице Србије” треба наставити током наредних година како би се достигла основа за потпуно реструктурирање и одрживо финансирање железница у складу са прописима ЕУ (Директиве 91/440, 2001/14 и др).

Висина накнаде за коришћење железничке инфраструктуре, организовање железничког транспорта и регулисање железничког саобраћаја утиче на усмеравање расподеле токова путника и роба према видовима саобраћаја. Упутства ЕУ траже успостављање правичне и недискриминаторне накнаде, тако да Република Србија свој систем треба да развија у овом оквиру.

Република Србија има могућност да успостави сопствени систем који ће подржавати Стратегију, водећи рачуна о томе да се тренутно у транзиту остварује 55% од укупно реализованих тонских километара. Друге инвестиције, које се нпр. односе на железничка возна средства, морају организовати сами железнички превозници који би требало да буду способни да искористе могућност управљања некретнинама и друге тржишне подобности (нпр. од тржних центара и оглашавања).

Финансирање железничке инфраструктуре треба да се заснива на:

- 1) континуалном снижењу трошкова пословања кроз рационализацију мреже;
- 2) наплати накнаде за коришћење железничке инфраструктуре од корисника (превозника);
- 3) издвајању буџетских средстава за одржавање железничке инфраструктуре;
- 4) увођењу вишегодишњих уговора о финансирању железничке инфраструктуре између Републике Србије и управљача инфраструктуре;
- 5) железничком транспорту који се обуставља на одређено време на пругама које се не могу финансирати наплатом накнада за коришћење железничке инфраструктуре и из буџета Републике Србије,. Уколико се не стекну услови за рентабилну експлоатацију, пруге се затварају у складу са Законом о железници;
- 6) реинвестирању које се обезбеђује из амортизације и прихода из буџета Републике Србије;
- 7) инвестицијама на железничкој инфраструктури које се финансирају из фондова ЕУ, зајмова и средстава из буџета Републике Србије.

## 2.8. Концепт развоја железничке мреже

Студија REBIS је у односу на Просторни план Републике Србије дефинисала релативно скроман обим инвестиционих пројеката, али је чак и он у документу Светске банке „South East Europe Framework Paper-Final” из децембра 2004. године, оцењен као превише амбициозан. У том документу изражено је мишљење да је једноколосечна пруга са дизел вучом најпогоднија опција за садашњи обим транспорта на највећем делу железничке мреже у Републици Србији.

Међутим, иако је ово мишљење произашло из праксе WB, у односу на овакав став постоје резерве, посебно у делу који се односи на дизел вучу. Због принципа одрживог развоја, штедње (увозних и све скупљих) фосилних горива, заштите околине, коришћења домаћих извора енергије и унификације железничких возних средстава, електрификације и модернизације магистралних (једноколосечних) пруга и наведених возних средстава, за Републику Србију резерва према ставу WB има пуно стратешко и економско оправдање. У прилог томе иде и податак да ЈП „Железнице Србије” данас више троше на енергију него на одржавање.

Уз очекивани даљи раст цена нафте и могуће несташице, коришћење електропогона ће на тржишту транспортних услуга представљати компаративну предност железничког транспорта у Републици Србији.

Са ограниченим ресурсима државе, уз ограничену међународну помоћ, реалнији приступ и дефинисане приоритете, развојни планови железница морају се свести на

рационалну меру. Смернице развоја у циљу реинтеграције железничког транспорта треба да стављају нагласак на Коридор X, његове краке и пругу Београд-Бар.

Подизање нивоа услуга на пројектовани ниво мора да буде основни средњорочни стратешки циљ железнице у Републици Србији и у домену инфраструктуре и у њеном раду. „Брзе пруге”, као алтернатива ваздушном транспорту, чак ни у релативно дугорочном периоду Републици Србији нису потребне.

Приоритет у првом средњорочном периоду, а вероватно и у другом, имаће рехабилитација критичних деоница на Коридору X, на линији Београд-Бар и касније на другим националним и међународним пругама Основне мреже.

Ефективности система јавног градског и приградског превоза путника у железничком транспорту треба посветити посебну пажњу. Овај саобраћај се сигурно не може рационализовати у оквиру садашњег и будућег развоја само директним економским мерама и у дужем периоду мора да буде на различите начине субвенционисан, пре свега преко обавезе јавног превоза.

## 2.9. Краткорочни и средњорочни развој железничке мреже

Приоритетни пројекти ЕУ у Републици Србији у области железничког транспорта, према цитираном документу HLГ, који су дефинисани на Листи 1-Краткорочни и средњорочни пројекти, су:

1) 6-реконструкција и модернизација железничке пруге: граница са Мађарском-Београд-Ниш-граница са Бугарском/граница са БЈР Македонијом, укључујући мост преко Дунава у Новом Саду;

2) 7-реконструкција и модернизација железничког транспорта у оквиру Београдског железничког чвора.

Делимично се на железнички транспорт односи и пројекат са Листе 3, под бројем 39, Интермодална логистичка платформа Београда.

Стратешки план ЈП „Железнице Србије” за 2006-2010. годину, поред консолидације предузећа, предвиђа фазну реализацију изградње, модернизације и реконструкције инфраструктуре и набавку, модернизацију и реконструкцију железничких возних средстава, и то:

1) пруга и објеката на Коридору X, Београдског железничког чвора и станице Димитровград;

2) пруге Београд-Бар (Београд-Пожега-Врбница-граница Црне Горе);

3) модернизацију 38 електро локомотива, набавку 1.100 нових теретних кола, 18 нових маневарских локомотива, 10 половних моторних возова, модернизацију и реконструкцију 27 електро и дизел моторних возова и 30 путничких кола.

## 2.10. Пројекти у току

Студија REBIS је препоручила хитну реализацију пројеката на мостовима у Београду и Новом Саду, чак и без детаљне студије изводљивости, због њихове велике економске и стратешке важности:

1) Београд: Панчевачки мост на Дунаву-оправка и ојачање постојећег моста да би се поново успоставила потпуно функционална железничка релација за превоз робе и обезбедила потпуно функционална железничка релација за приградски и даљински превоз путника;

2) Нови Сад: Реконструкција Жежељевог моста (крак Коридора-Xb на Основној мрежи), који ће успоставити потпуно функционалну железничку релацију и у исто време олакшати одвијање друмског и УВТ на Дунаву отежаног привременим мостом.

Специфични циљеви су:

1) образовање постојеће Дирекције за железнице као независног регулаторног тела;

- 2) успостављање правног оквира за комерцијално управљање железничком инфраструктуром и правичну и недискриминаторску конкуренцију;
- 3) успостављање правног оквира за комерцијализацију услуге превоза и друге превознике на железници;
- 4) ревизија техничких стандарда и примена упутстава ЕУ у вези интероперабилности;
- 5) примена међународних техничких и безбедносних норми;
- 6) примена режима накнада за коришћење железничке инфраструктуре;
- 7) примена система Обавезе јавног превоза;
- 8) увођење вишегодишњих уговора између државе и управљача инфраструктуре за финансирање железничке инфраструктуре;
- 9) увођење уговора о коришћењу инфраструктуре између превозника и управљача инфраструктуром;

### 3. Саобраћај на унутрашњим пловним путевима- визија за 2015. годину

У 2015. години Република Србија има добро организован систем УПП, који испуњава све међународне стандарде са Дунавом као европском осом и рекама Савом и Тисом, његовим међународним притокама и системом пловних канала. Развијен је систем добро организованих лука и интермодалних чворова, а пристаништа индустријским компанијама дуж пловних путева нуде квалитетне услуге и висококвалитетне интермодалне транспортне ланце. Транспорт робе се повећао, а савремени навигациони систем је побољшао квалитет и безбедност рада, доприносећи да овај транспортни систем има позитиван утицај на животну средину. Крстарења Дунавом представљају важан део туристичке понуде Републике Србије.

#### 3.1. Савремени систем пловних путева

Република Србија има снажан интерес да стимулише транспорт на УПП, као ефективан, енергетски ефикасан и одржив, који као конкурентна алтернатива допуњује железнички и друмски транспорт. Потрошња енергије по тона-km робе у водном транспорту је шест пута мања од потрошње у друмском и два пута мања него железничком транспорту.

Укупни екстерни трошкови унутрашње пловидбе, који обухватају незгоде, загушења, емисију буке, загађење ваздуха и друге утицаје на околину су чак седам пута мањи него у друмском транспорту, уз висок ниво безбедности, посебно у транспорту опасних терета. Транспорт на УПП доприноси смањењу загушења путне мреже у густо насељеним регионима и упркос географским ограничењима утиче на стабилизацију раста цена.

Европа је веома заинтересована за коришћење могућности саобраћаја на УПП. Транспорт на УПП у Европи је у фази модернизације, што се посебно односи на:

- 1) искључивање застареле флоте и њену замену модерним, чистим и ефикасним бродовима;
- 2) увођење интелигентних система у саобраћај и транспорт са сателитским позиционирањем, дигиталном навигационом картографијом и слично;
- 3) развој координисаних акционих планова за транспорт на УПП (ЕУ NIADES, Аустријски национални акциони план-NAP);
- 4) успешно увођење агенција за развој транспорта на УПП (у Француској, Белгији и Аустрији).

Транспортна политика ЕУ даје снажну подршку међународној пловидби на УПП.

#### 3.2. Унутрашњи пловни путеви-на путу ка Европским интеграцијама

Саобраћај на УПП заснива се на међународним, регионалним, билатералним споразумима, конвенцијама или прописима који у великој мери ограничавају слободу државне политике.

У контексту УПП, Дунавска Конвенција свим државама потписницама гарантује слободну пловидбу, прописује обавезу државе да пловни пут на својој територији одржава на препорученом техничком нивоу и да осигура безбедност пловидбе. Могу се наплаћивати само царински прегледи на граничним прелазима и коришћење лучких услуга (Београдска конвенција из 1948. године). Маневарски простор за државу постоји само у контексту улагања ради постизања захтеваних стандарда и брзине модернизације.

Република Србија може да искористи велику заинтересованост ЕУ за Дунавски коридор, а последично и за остали део мреже пловних путева, што би могло да се огледа у активној брзи ЕУ за ефикасну инфраструктуру УПП у Републици Србији, односно у озбиљнијој финансијској подршци за ове сврхе.

### 3.3. Мрежа унутрашњих пловних путева Републике Србије

Мрежа унутрашњих пловних путева Републике Србије обухвата:

1) Дунав као основу европских унутрашњих пловних путева (Паневропски Коридор VII и део Основне мреже), који обезбеђује осу Исток-Запад, од Црног до Северног мора;

2) Реке Саву (део Основне мреже) и Тису као међународне допуне оси Рајна-Дунав;

3) хидросистем Дунав-Тиса-Дунав као локалну мрежу УПП у АП Војводини, са везама ка другим земљама.

Република Србија је ће користити УПП као економски и еколошки погодан облик транспорта. Очекују се позитивни микро и макро економски ефекти од постојања поузданог савременог УПП: инвестиције у атрактивне индустријске локације у близини УПП; инвестиције у сектор транспорта; стабилизација цена транспортних услуга итд.

### 3.4. Концепт развоја

Неопходно је обнављање појединих делова мреже УПП у Републици Србији. Планирана је и финансира се рехабилитација и модернизација запуштених или неодржаваних делова главне мреже УПП у Републици Србији, с тим да:

1) основу за радове обнављања представља расположива стручна анализа статуса и перспективе УПП у Републици Србији у „Генералном плану за унутрашње пловне путеве”;

2) је побољшање главних делова мреже УПП Републике Србије повезано са ограниченим средствима;

3) су први пројекти већ дефинисани у финалном извештају HLG и да је предвиђена значајна финансијска помоћ ЕАР (реконструкција преводница у Ђердапу, извлачење потопљених бродова код Прахова, увођење Речног информационог сервиса-РИС).

Развој ефикасних мултимодалних приступних тачака је предуслов за ефикасно коришћење водног транспорта.

Луке и пристаништа заједно са одређеним терминалима, представљају локалне приступне чворове за европске УПП и омогућавају интермодалне транспортне услуге „од врата до врата” уз коришћење водних путева.

Ефикасне мултимодалне приступне тачке представљају неопходни део јавне инфраструктуре, иако уобичајено нису под пуном контролом државе. Поједини прописи у овој области обезбедиће јавни приступ релевантним лукама и пристаништима.

Република Србија ће обезбедити атрактиван оквир за унутрашњу пловидбу.

Неопходна организациона прилагођавања рада органа и служби у области унутрашње пловидбе ће обухватити:

1) измене у организацији институција у области водног транспорта (министарство надлежно за послове саобраћаја, Пловпут, Југорегистар);

2) сарадњу са институцијама других земаља у погледу царина, полиције, пољопривреде, регионалног развојног планирања;

3) одговорност за одржавање и развој важних УПП из макроекономске перспективе.

Потребно је створити дугорочну перспективу за унутрашњу пловидбу. Планирање и примена планова, измена у организацији институција и увођење међународно признатих правила о конкуренцији омогућиће потребну дугорочну перспективу за:

1) добијање међународног кредибилитета и подршке;

2) обезбеђење стабилних услова за инвеститоре (флота, луке, терминале и др.);

3) обезбеђење атрактивности и неопходне специфичне обуке за особље које ради или се запошљава у области унутрашње пловидбе.

Држава ће одржавати и развијати УПП као јавну транспортну инфраструктуру, водећи рачуна о међународној димензији и у складу са тим, примењиваће европску праксу у раду и одржавању међународних УПП која обухвата:

1) савремену организацију јавних институција везаних за унутрашњу пловидбу;

2) ефикасно одржавање УПП;

3) подршку за добру интеграцију унутрашње пловидбе у општу транспортну мрежу (физичку и логичку-инфраструктура и размена информација);

4) међународну сарадњу на развоју унутрашње пловидбе.

Транспорт на УПП је активност одвојена од транспортне инфраструктуре. Водни транспорт сам по себи, као ни коришћење водних путева за туризам, нису део јавне инфраструктуре и они ће функционисати као део приватног сектора, у складу са правилима тржишта. Субвенције овом сектору ако постоје даваће се само у складу са међународно прихваћеним правилима о конкуренцији.

### 3.5. Приоритети

Рехабилитација УПП са обезбеђењем чишћења, продубљивања, сигнализације и комуникација, као и њихово редовно одржавање, представљају приоритетне активности у складу са међународним споразумима и обавезама Републике Србије по препорукама Дунавске комисије.

Услови пловидбе на Дунаву, Сави, Тиси и каналима ДТД морају се побољшати у складу са европским плановима развоја водног транспорта.

Систем лука се мора мултимодално оријентисати, у смислу инфраструктуре, капацитета, опреме и добрих веза са мрежама путева и пруга и са индустријским и теретним подручјима дистрибуције и прикупљања, пре свега кад је у питању роба, али такође и у домену превоза путника.

Реке Сава, која је међународни пловни пут, и Тиса која има међудржавни режим пловидбе, у складу са билатералним и мултилатералним споразумима, морају такође да добију свој приоритет.

Мрежа канала система ДТД има велики значај, пошто представља виталан ресурс и за транспорт и за пољопривреду и водопривреду.

Потребно је подржати развој бродоградилшне и пратеће индустрије (за изградњу, обнову, оправку и опремање бродова) са адекватним капацитетима за извлачење пловних објеката на Сави, Дунаву и Тиси, која ће задовољити потребе одржавања домаће и стране флоте као подршку стимулативном развоју речне пловидбе.

Специфични циљеви у области УПП су:

1) постепен развој УПП и пристаништа (робно-транспортних терминала) на пловној мрежи Дунава у складу са АGN споразумом;

2) конкурентно укључивање инфраструктуре УПП у мрежу интермодалног транспорта;

3) организација УПП у сагласности са међународном пловидбеном класификацијом;

4) подршка развоју домаће индустрије, туризма и трговине.

#### 4. Интермодални транспорт-визија за 2015. годину

У 2015. години Република Србија је потпуно интегрисана у европске интермодалне токове. Са опоравком привреде у и интеграционим процесима у региону порастао је значај и улога интермодалног транспорта. Интензитет активности у овој области нарочито се повећао изградњом институција у овој области, отклањањем уских грла на коридорима, изградњом интермодалних терминала и логистичких центара, побољшањем организације свих учесника у интермодалном транспортном ланцу и подржан је стимулативним мерама од стране државе. Правична и недискриминаторска политика и конкурентно тржиште довели су до значајног повећања обима рада и смањења учешћа транспортних трошкова у цени производа. Са поузданом и ефикасном организацијом интермодалног транспорта, Република Србија је у 2015. години поуздан и признат партнер у европском логистичком систему. Снажан раст тржишта у Републици Србији и компанија које на њему послују даје добре изгледе за профитабилну и успешну будућност у којој ће Београд, као главни град, 2015. године представљати регионалну интермодалну логистичку платформу.

##### 4.1. Улога државе у развоју интермодалног транспорта

Интермодални транспорт у Републици Србији, као транспорт од ширег друштвеног интереса, еколошки прихватљивији, економски оправдан и безбедан, захтева подршку државе.

Улога државе у развоју интермодалног транспорта је веома важна како би се стимулативним мерама олакшао развој интермодалног транспорта у циљу промовисања по друштво економичнијег транспорта и стварања алтернатива за друмски транспорт робе.

Ово се посебно односи на креирање модела финансијске подршке за стимулисање пројеката за инфраструктуру интермодалног транспорта (терминале), организацију и опрему на терминалима и сам транспорт, што су неопходне основе за развој интермодалног транспорта.

Да би држава могла ефикасно деловати потребно је координисати акције између надлежних државних органа са једне стране и државних и приватних привредних субјеката, са друге стране кроз успостављен институционални оквир.

##### 4.1.1. Организационе мере за унапређење интермодалног транспорта

Интермодалним транспортом постиже се оптималност целокупног транспортног процеса кроз истицање предности које сваки вид саобраћаја пружа у односу на остале видове. Да би интермодални транспорт био конкурентан поред подршке државе потребно је унапредити техничко-технолошке процесе на граничним прелазима и терминалима, железничку инфраструктуру и стимулисати друмске превознике који обављају почетно/завршне операције у интермодалном транспортном ланцу, односно транспорт до/од терминала.

Организационе мере за унапређење интермодалног транспорта су:

1) железничка инфраструктура и гранични поступци у железничком транспорту морају бити усклађени са међународним прописима и нормама којима се регулише интермодални транспорт, чиме се омогућава тачна и поуздана услуга;

2) омогућавање да се царински и инспекцијски послови врше у терминалима за интермодални транспорт, лукама, отпремним или упутним железничким станицама, како би се убрзао поступак граничне контроле са циљем да задржавање возова на граничним прелазима не буде дуже од 30 минута (према AGTC);

3) друмским превозницима који обављају транспорт до/од терминала за интермодални транспорт треба омогућити да такав транспорт не подлеже евентуалним забранама саобраћаја (суботом, недељом и државним празницима), обезбедити услове за пролаз друмских возила са укупном масом до 44 тоне и изузеће од плаћања додатних накнада, увести изузеће страним друмским превозницима за поседовање дозвола којима се регулише међународни друмски транспорт и сл.

#### 4.2. Смернице за развој интермодалног транспорта

Интермодални транспорт у Републици Србији до 2005. године учествовао је у укупном транспорту са око 0.5%, а у земљама ЕУ 6-9%. С обзиром на величину земаља у региону и ограничен потенцијал за ову врсту транспорта, важно је да суседне државе сарађују, како стратешки, на бази регионалних и билатералних иницијатива за интермодални транспорт, тако и оперативно преко оператора за интермодални транспорт.

Формирање оптималних капацитета терминала за интермодални транспорт у Републици Србији има посебан значај за рационалан развој транспортног система као и привреде у целини.

Капацитети терминала требају постепено да се развију, сходно захтевима тржишта.

Потребно је осигурати да терминали, сходно потреби, осим за претовар конテナ, буду оспособљени и за претовар осталих јединица интермодалног транспорта (нпр. изменљивих транспортних судова и полуприколица), као и комплетних друмских возила.

После позитивног искуства у економичности и повећању интермодалних робних токова на железници, УПП и продора конテナ на транспортно тржиште, створени су услови за реализацију одређених сценарија за развој терминала за интермодални транспорт, на основу резултата IMOD-X Пројекта.

Терминали морају бити стратешки лоцирани и пројектовани у близини укрштања важне транспортне инфраструктуре (друм-железница-река) уз флексибилност и могућност проширења у складу са потребама тржишта.

Капацитети треба да буду адекватни и у складу са параметрима и стандардима који су изражени у политикама ЕУ за интермодални транспорт (према АГТС, АГС, Протоколу АГТС итд.).

Приликом разматрања погодних локација за иницијални развој терминала, у складу са праксом и захтевима ЕУ, треба водити рачуна о:

- 1) близини главног извора контеинеризоване робе и логистичких центара;
- 2) уједначености токова у увозу/извозу;
- 3) коришћењу постојеће инфраструктуре и капацитета;
- 4) везама са железничком, друмском и речном мрежом (Пан-Европски коридори VII и X);
- 5) ефикасним капацитетима за манипулацију и складиштење конテナ и других транспортних јединица за интермодални транспорт;
- 6) годишњем капацитету за манипулацију од најмање 50.000 TEU;
- 7) развоју суседних подручја и повољних услова за лучке индустријске зоне (слободне зоне);
- 8) ефикасним царинским и железничким процедурама уз примену информативних технологија (електронска размена података итд.);
- 9) одређеним пратећим услугама на терминалима интермодалног транспорта (присуство царинских и инспекцијских служби, шпедитерске службе, депо за пражњење, опрема за поправку конテナ, службе обезбеђења итд.);
- 10) учешћу приватног сектора;
- 11) могућностима проширења.

Потребна основна инфраструктура, опрема и уређаји, без обзира на изабрану опцију локације (површине до 10 ha), за прву фазу (око 50.000 TEU годишње) су:

- 1) површина за манипулацију и претовар конテナ;

- 2) неопходна железничка и/или лучка инфраструктура;
- 3) два контернерска манипулатора за веће висине слагања, опрема за подршку и један манипулатор за празне контенере;
- 4) простор за складиштење за 1.000 TEU (око 3,5 ha);
- 5) Ro-La и/или Ro-Ro рампа;
- 6) контернерски депо за пражњење, опрема за поправку контернера и одлагање старих контернера (2.000 m<sup>2</sup>);
- 7) паркинг простор за теретна друмска возила.

#### 4.3. Средњорочна стратегија развоја интермодалног транспорта

Померање баланса између видова саобраћаја у корист еколошки чистијег, безбеднијег транспорта, који растеређује друмске саобраћајнице, одређује следеће циљеве за спровођење средњорочне стратегије развоја интермодалног транспорта, и то:

- 1) јачање институционалног оквира и подизање нивоа свести надлежних државних органа, управа и правних лица о предностима интермодалног транспорта;
- 2) стварање законског оквира за интермодални транспорт кроз прописе за железнички и друмски транспорт, безбедност на путевима, пореске олакшице, заштиту животне средине итд;
- 3) израду модела финансијске подршке за развој потребних капацитета за интермодални транспорт, на почетку рационално, без већих улагања, искоришћењем што је могуће више постојеће транспортне инфраструктуре и близине већих привредних и логистичких центара;
- 4) либерализацију интермодалних транспортних активности, увођење фискалних подстицаја у корист интермодалног транспорта (за наменску опрему, контенере, друмска возила итд.), изузећа од пореских прописа, обезбеђење повољних кредитних аранжмана за развој интермодалног транспорта;
- 5) јасно дефинисање улоге и релација међу свим учесницима у интермодалном транспортном ланцу-државе, оператора интермодалног транспорта, железнице, власника терминала, друмских превозника, шпедитера, лука итд;
- 6) дефинисање структуре, модела и функција технолошко-организационих решења терминала интермодалног транспорта (контернерски, RO-RO, Huske-pack терминали), робно-транспортних центара, логистичко-дистрибутивних центара на јединственој транспортној мрежи Републике Србије, Југоисточне Европе и Европе;
- 7) формирање привредних друштава која се баве организацијом и развојем интермодалног транспорта, њихово повезивање са европским удружењима за интермодални транспорт и чланство у међународним удружењима.

#### 4.4. Краткорочни до средњорочни развој интермодалног транспорта

Развој тржишних стратегија доводи до усмеравања робних токова ка терминалима за интермодални транспорт који су саставни део или се налазе у близини логистичких центара у циљу смањења укупне цене производа.

Краткорочно и средњорочно гледано, значајни робни токови могу транзитирати нашу земљу уколико се понуде квалитетни садржаји и услуге у терминалима.

Стратегија развоја интермодалног транспорта у Републици Србији је у складу са:



1) секторским стратегијама, просторним планом Републике Србије, пројектима и иницијативама који интермодалним решењима уводе кокурентност у област транспорта у Републици Србији;

2) Извештајем HLG, где је транспортна политика ЕУ у своје приоритетне пројекте до 2010. године из области интермодалног транспорта уврстила и један пројекат из Србије-број 39. (листа 3): Интермодална логистичка платформа Београда;

3) Планом пословања ЈП „Железнице Србије” 2006-2010 -Стратешки план, где је предвиђена изградња терминала у Београду, Нишу и Новом Саду, као и набавка контејнерских манипулатора.

Специфични циљеви важни за дефинисање стратегије и акционих планова у области интермодалног транспорта у Републици Србији су:

1) развој и повећање интезитета интермодалног транспорта у Републици Србији кроз акциони план за развој интермодалног транспорта и модела финансијске подршке;

2) координисано спровођење активности у области интермодалног транспорта у Републици Србији од стране министарства надлежног за послове саобраћаја и других државних органа;

3) до 2010. усагласити прописе у области интермодалног транспорта са прописима ЕУ из 2005. године;

4) успостављање основних капацитета терминала за интермодални транспорт преко унапређене постојеће транспортне инфраструктуре свих видова саобраћаја по принципу интермодалности;

5) уведено тржишно оријентисано управљање уз стручан и професионалан кадар који омогућава приступ кокурентним оператерима.

## 5. Ваздушни транспорт-визија за 2015. годину

У 2015. години Република Србија представља интегрални део европског ваздухопловног система. Улога авиона као главног превозног средства за транспортне раздаљине дуже од 45 минута лета је порасла. Снажан раст тржишта даје компанијама које на њему раде добре изгледе за профитабилну и успешну будућност и стога у 2015. години компаније са седиштем у Републици Србији нуде превоз према главним европским градовима. Београд је постао регионално чвориште ваздушног транспорта за југоисточну Европу. Развој ваздухопловства довео је до кокурентног тржишта, повећавајући број путника и количину терета на аеродромима на територији Републике Србије.

### 5.1. Оквир за успешност ваздухопловства

Споразум „Отворено неба” (Open skies) омогућиће развој конкуренције и довести до више директних линија и учестаности летова према аеродромима на територији Републике Србије. С друге стране, отворено тржиште значи већи притисак на пословање превозника са седиштем у Републици Србији будући да на отвореном и слободном тржишту ваздухопловних услуга неће уживати било какве привилегије.

Међутим, како ће тржиште тих услуга расти, ЈП „ЈАТ Airways” и други превозници са седиштем у Републици Србији наћи ће своје специфичне тржишне сегменте на којима могу да искористе сопствене кокурентске предности. С тим у вези, као карактеристично, предвиђа се увођење feeder и commuter услуга, односно прикључних линија које повезују мање центре, преко транзитних центара, са светском мрежом линија.

Јаке ваздухопловне компаније са седиштем у Републици Србији ће користити кокурентске предности Београда као регионалног ваздухопловног чвора за југоисточну Европу.

Што се тиче броја чартер летова, њихово повећање ће зависити од повећања БНП Републике Србије (предвиђен раст од 100% до 2015. године). Зимска сезона у ваздушном саобраћају ће бити примарна за чартере који довозе путнике у Републику Србију.

Значај пословне и опште авијације ће се у будућности повећати. У области тих врста авијације може се очекивати озбиљан раст.

Потребно је да аеродром „Никола Тесла” у Београду формира посебан терминал са одређеном услугом за ову врсту саобраћаја.

## 5.2. Ваздухопловне компаније са седиштем на територији Републике Србије-конкурентне у региону и Европи

Имајући у виду нове прописе и дерегулацију тржишта, ваздухопловне компаније са седиштем на територији Републике Србије у будућности ће радити у условима слободне конкуренције.

Low Cost превозници ће стално повећавати свој удео на тржишту ваздухопловних услуга. Само највећи међу традиционалним превозницима (British Airways, Lufthansa, Air France/KLM) ће имати изгледе да опстану на високонкурентном тржишту. Међутим, веома флексибилне и трошковно ефикасне мале авиокомпаније и даље ће моћи да нађу своје место на специфичним сегментима тржишта ваздухопловних услуга.

Авиокомпаније са седиштем у Републици Србији, уз задовољење прописаних стандарда квалитета и безбедности, могу да искористе конкурентне предности које обухватају географску позицију, релативно ниске трошкове радне снаге, висок технички и безбедносни ниво и добро образоване и мотивисане људе.

ЈП „ЈАТ Airways” има могућност да буде водећи превозник у региону југоисточне Европе, с обзиром да се сматра високо поузданом, сигурном и релативно ефикасном ваздухопловном компанијом, што му отвара могућност да ради као водећи оператер регионалног ваздухопловног чвора југоисточне Европе и повезује Републику Србију са великим градовима Европе и света.

До 2015. године развиће се и друге ваздухопловне компаније у Републици Србији, радећи као Low Cost, регионални, туристички или такси превозници.

„ЈАТ-Техника” друштво са ограниченом одговорношћу за одржавање и оправку ваздухоплова, Београд, као технички сервис за одржавање ваздухоплова, може да одржи и ојача позицију на међународном тржишту специфичних авиоуслуга, с обзиром на то да има неопходне капацитете, стручност и лиценце.

## 5.3. Аеродроми-чворови окренути ка корисницима

Република Србија поседује вишак инфраструктурних капацитета у области ваздушног транспорта у односу на величину територије и распоред становништва.

Република Србија нема потенцијале за више од два аеродрома, али то не треба да онемогући евентуалну иницијативу јединица локалне самоуправе да о свом трошку преузму, развијају и одржавају инфраструктуру за општу и пословну авијацију, уколико процене и покажу да за то имају потребе, интересе и средства.

Аеродром „Никола Тесла” у Београду ће представљати ваздухопловну капију југоисточне Европе, као највећи аеродром у Републици Србији и региону и биће водећи за све редовне, туристичке и пословне летове у Републици Србији. Завршена модернизација писте и путничких терминала, проширење капацитета карго терминала и повољни услови за проширење аеродрома дају основ да се он развије у важан регионални транзитни, односно терминални, путнички и карго чвор (hub).

Висок ниво стручности и веома добар географски положај омогућавају да се на овом аеродрому формира регионални центар и за управљачки менаџмент (Air Traffic Management), аеродромске услуге, одржавање авиона и обуку ваздухопловног особља.

Аеродром „Константин Велики” у Нишу ће се развијати пре свега за долазне и одлазне туристичке летове и као алтернативни аеродром.

Промена структуре аеродромских компанија и система њиховог менаџмента у складу са оријентацијом на корисника и профит у наредних десет година је циљ који ће се

постићи на следеће начине: увођењем система накнада који задовољава промењене захтеве превозника и одражава будућу стратегију аеродрома; бољим и бржим саобраћајним везама са градовима у гравитационом подручју аеродрома; савременим маркетингом у сарадњи са пословним туристичким агенцијама и другим пословним субјектима и савременим концептом неваздухопловних активности-малопродаје на аеродрому и управљања земљиштем око аеродрома (пословни парк, хотели, паркинг, конференцијски центар и сл.).

Специфични циљеви важни за дефинисање стратегије и акционих планова субјеката у области ваздушног транспорта у Републици Србији су:

- 1) усклађивање прописа којима је уређена област ваздушног транспорта са прописима Европске Уније;
- 2) успостављање feeder и commuter услуга у ваздушном транспорту;
- 3) успостављање железничке релације од центра Београда до Аеродрома „Никола Тесла”.

## VII. ОД ВИЗИЈЕ ДО РЕАЛНОСТИ

### 1. Примена и спровођење Стратегије

Политички и јавни консензус у усвајању дугорочних циљева и концепта основних поставки Стратегије је најважнији услов за примену и спровођење Стратегије. Посебно је важан консензус између различитих нивоа власти при планирању и реализацији капиталних пројеката од јавног интереса у транспортном систему Републике Србије.

Смернице за спровођење Стратегије даје министарство надлежно за послове саобраћаја, а привредни субјекти у области транспорта те смернице преко планских и развојних докумената непосредно примењују.

Спровођење процедура за планирање и буџетирање у свим сегментима области транспорта и одговорности за спровођење планова и Стратегије у целини су најважнији сегменти тог поступка.

Реализацију Стратегије и праћење испуњења њених циљева обавља министарство надлежно за послове саобраћаја о чему ће до краја 2010. године бити урађена процена реализације Стратегије са предлогом мера.

Сви релевантни подсистеми, државни органи, организације и агенције на бази ове стратегије морају да примене исти принцип планирања и сталног праћења реализације уз обавезно хијерархијско извештавање о резултатима.

Стратегија ће бити основ за израду Генералног (мастер) плана развоја транспорта који ће израдити консултант изабран на тендеру. Средства намењена за финансирање израде Генералног (мастер) плана развоја транспорта обезбеђена су из CARDS програма.

Стратегија представља основ за припрему и доношење стратешких докумената који ће за предмет имати поједине видове саобраћаја, односно поједине сегменте транспортног система.

У сарадњи са надлежним међународним институцијама треба препознати и проценити транзитне токове и захтеве тако да се они могу уравнотежити и расподелити по видовима на заједничку корист становништва, државе и превозника.

Повећање безбедности саобраћаја ће се постићи сложеним инструментима транспортне политике, који ће имплицитно обезбедити и смањење екстерних трошкова.

Бољом организацијом и другим адекватним мерама обезбедиће се и смањење трошкова збрињавања лица повређених у саобраћајним незгодама или удесима и смањење штете.

Ради праћења ових трошкова мора се успоставити блиска сарадња између министарства надлежног за послове саобраћаја и министарства надлежног за послове унутрашњих послова, осигуравајућих друштава, здравствених служби, служби за

социјално старање као и аутомобилских удружења са једном јединственом базом података.

Усаглашавање правне регулативе у области транспорта опасних терета са европским споразумима о међународном транспорту опасних материја (ADR, RID, ADN) и ЕУ прописима, доприноси повећању нивоа безбедности саобраћаја.

Због специфичности врсте робе која се превози и опасности коју она представља за људске животе, имовину и животну средину од изузетног значаја је организовање квалитетног система контроле свих учесника у транспортном процесу како би се предупредили потенцијални ризици.

Усвајање нових прописа и адекватна институционална изградња капацитета за њихово ефикасно спровођење омогућава ефективно функционисање транспортног система.

Укупан износ екстерних трошкова транспорта у Републици Србији процењен је на 2.6% БДП (просек ЕУ износи 4.6% БДП), а око 90% потиче од друмског транспорта.

Истраживање, праћење и анализа екстерних трошкова транспорта представљају предуслове за боље дугорочно обликовање инструмената транспортне политике.

Разматрању и постепеном увођењу наплате екстерних трошкова треба посветити посебну пажњу.

Потребно је на свим нивоима благовремено анализирати и припремити планове за усмеравање саобраћајних токова при прекиду главних праваца до чега може доћи из различитих разлога (непогоде, катастрофе, радови већег обима).

Потребно је израдити стратегије развоја и увођења ИТС у Републици Србији које треба да дефинишу надлежности, развој и изворе финансирања који ће обезбедити високи ниво услуге, повећати безбедност саобраћаја и смањити застоје и временске губитке на мрежи државних путева, железници и унутрашњим пловним путевима.

Током планирања полицентричног развоја локалних транспортних мрежа у највећој могућој мери треба разматрати и допунске услове. Препоручује се коришћење инструмената транспортне политике за стимулисање алтернатива аутомобилском превозу (јавни превоз, нови шински системи, немоторизовани саобраћај) и пренос тражње са индивидуалног на колективни превоз, нарочито у јавном градском и приградском превозу путника.

Потребно је увести стимулативне моделе пореске политике и политике цена, који подржавају реализацију стратешких циљева прогресивног развоја железничког, водног и интермодалног транспорта и јавног градског и приградског превоза путника, који ће у потребној мери омогућити алтернативу прекомерном развоју друмског транспорта.

## 2. Усклађивање прописа

Усклађивање прописа у области транспорта са *Acquis Communautaire* има за циљ:

1) успостављање оквира за прелаз на систем слободног тржишта са контролисаним утицајем на моделе управљања транспортном инфраструктуром (структурне реформе);

2) усклађивање домаћих прописа са одређеним прописима ЕУ у погледу институционално-правне организације регулаторне функције и техничких, технолошких и безбедносних стандарда рада.

За реализацију Стратегије пре свега треба уредити:

1) правично одређивање трошкова коришћења инфраструктуре (интернализације екстерних трошкова);

2) убрзано реструктурирање јавних предузећа, као и њихове потпуне или делимичне приватизације у складу са одређењем ка смањењу субвенција, што ће допринети развоју транспортног система и ефикаснијем коришћењу компаративних предности сваког вида саобраћаја;

3) контролисану комерцијализацију/приватизацију давалаца услуга;

4) обезбеђење конкурентности превозника и спречавања монопола;

5) политику пореза и цена које су усклађене са дугорочним стратешким циљевима одрживог развоја транспортног система, уз коришћење принципа интеграције и интермодалности;

6) увођење приватног сектора у инвестиционе програме за транспортну инфраструктуру.

### 3. Образовна и информатичка подршка

Дугорочни развој железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији у великој мери условљен је високим квалитетом образовања у области транспорта, логистике и економије. Свим руководећим, стручним и административним кадровима, неопходно је и допунско стално образовање из области менаџмента, организације и информатике.

Подизање свести о предностима и неопходности увођења савремених технологија транспорта неопходно је на свим нивоима у циљу укључивања наше земље у европске транспортне токове.

Прилагођавање *Acquis Communautaire*-у захтева познавање европских правних тековина и примену упутстава, уредби, одлука, декларација, резолуција и политичких изјава које је усвојио одређени орган ЕУ.

Посебно је важно обезбедити ширење и дистрибуцију информација и расположивих резултата истраживања, првенствено кроз квалитетно информатичко окружење, засновано на јединственом управљању статистиком и аналитиком и на обавезном прикупљању података.

У том смислу, неопходно је формирање посебних унутрашњих јединица у надлежним министарствима, органима, организацијама и јавним предузећима са основним задатком успостављања релационих база података, њиховог одржавања и управљања, као и управљања Интранет мрежом.

### 4. Акциони план

Циљеви, активности и носиоци активности у реализацији Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године садржани су у Акционом плану.

Стратегија ће се спроводити годишњим програмима које ће Влада усвајати у текућој години за наредну годину и који ће обухватати активности из Акционог плана и динамику реализације тих активности са проценом финансијских средстава потребних за спровођење Стратегије у години која је предмет тог годишњег програма.

Финансијске потребе које су планиране за спровођење Стратегије биће делимично финансиране из буџета Републике Србије и Националног инвестиционог плана, а делимично дугорочним кредитима међународних финансијских институција, програмима ИРА, путем билатералне донаторске помоћи и ЈПП.

## VIII. ЗАВРШНИ ДЕО

Ову стратегију објавити у „Службеном гласнику Републике Србије”.

05 Број:  
У Београду, 27. децембра 2007. године

В Л А Д А

ПОТПРЕДСЕДНИК

АКЦИОНИ ПЛАН

циљеви, активности и носиоци активности у реализацији Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године

Циљ	Активност	Носилац активности
1. Транспортна мрежа Републике Србије интегрисана у Трансевропску транспортну мрежу	<ul style="list-style-type: none"> <li>- правац Београд-Јужни Јадран, правци 3, 4, 5, 6, 7, 10 и 11, као и одређене попречне везе</li> <li>Основне мреже прихваћени су као део TEN;</li> <li>- рехабилитација, реконструкција и изградња Паневропских Коридора VII и X и праваца и чворова Основне мреже у складу са TEN стандардима;</li> <li>- успостављање транспортне инфраструктуре, кроз системски приступ, у мултимодалну транспортну мрежу водећи рачуна о одрживом развоју целе државе;</li> <li>- израда планова транспортне инфраструктуре са приоритетним задатком да се привуку међународни транспортни токови и обезбедни функционална интермодална интеграција;</li> <li>- успостављање нове унутрашње јединице за стратешко управљање и планирање у министарству надлежном за послове саобраћаја.</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру;</p> <p>Министарство финансија;</p> <p>Министарство економије и регионалног развоја;</p> <p>Канцеларија за придруживање ЕУ; органи аутономне покрајине и јединица локалне самоуправе;</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>
2. Ефикасно коришћење компаративних предности сваког вида саобраћаја	<ul style="list-style-type: none"> <li>- усмеравање транспортних захтева ка друштвено прихватљивијим видовима саобраћаја;</li> <li>- увођење и јачање интермодалног транспорта;</li> <li>- успостављање интермодалних терминала на главним коридорима;</li> <li>- анализирање, процена и смањење екстерних трошкова транспорта у Републици Србији;</li> <li>- увођење правичног одређивања цена и наплате за коришћење инфраструктуре за све видове саобраћаја;</li> <li>- увођење централизованих и хијерархијски успостављених база података за цео сектор саобраћаја и инфраструктуру сваког вида саобраћаја и управљање базама.</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру;</p> <p>Министарство финансија;</p> <p>Министарство заштите животне средине;</p> <p>Министарство економије и регионалног развоја;</p> <p>Министарство трговине и услуга;</p> <p>органи јединица локалне самоуправе; Завод за статистику;</p> <p>Привредна комора Србије;</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>
3. Повећање квалитета услуга транспортног система	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повећање ефикасности и ефикасности свих видова саобраћаја и целог транспортног система;</li> <li>- побољшање организације транспортног система са аспекта економичности,</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру; органи јединица локалне самоуправе; Министарство</p>

		<p>безбедности, интермодалности и заштите животне средине;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- примена циљно оријентисаног планирања и управљања транспортном инфраструктуром и токовима;</li> <li>- ефикасно и ефективно задовољавање захтева за индивидуалном мобилношћу;</li> <li>- повећање капацитета и квалитета услуге у јавном градском превозу и стимулисање коришћења јавног градског превоза;</li> <li>- увођење јединственог система превоза путника у Републици Србији прилагођеног кориснику;</li> <li>- усвајање комплементарних политика развоја интелигентних транспортних система за примену у различитим видовима саобраћаја и на целој територији Републике Србије;</li> <li>- повећање просечне брзине на главним мрежама у железничком и друмском транспорту.</li> </ul>	<p>финансија;</p> <p>Министарство економије и регионалног развоја;</p> <p>Привредна комора Србије;</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>
4.	<p>Повећање нивоа безбедности и сигурности транспортног система</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- смањење броја погинулих на путевима и ванредних догађаја у водном, железничком и ваздушном транспорту у Републици Србији;</li> <li>- усклађивање транспорта опасних терета са прописима ЕУ и ADR, RID и ADN прописима;</li> <li>- оснивање органа за управљање безбедношћу саобраћаја на националном и локалном нивоу са одређеном расподелом одговорности.</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру;</p> <p>Министарство унутрашњих послова;</p> <p>Министарство финансија;</p> <p>Министарство заштите животне средине;</p> <p>Министарство здравља;</p> <p>органи аутономне покрајине и јединица локалне самоуправе;</p> <p>Привредна комора Србије;</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>
5.	<p>Јачање транспортног тржишта и његова постепена дерегулација</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- успостављање регулаторне, оперативне и управљачке функције у области транспорта;</li> <li>- хармонизација и примена ЕУ прописа у сектору транспорта;</li> <li>- обезбеђивање услова за побољшање конкурентности превозника на транспортном тржишту;</li> <li>- обављање постепене и оправдане дерегулације и либерализације транспортног тржишта и компензацију ефеката таквих мера;</li> <li>- јачање конкурентности домаћих превозника/оператера на домаћем и међународном тржишту;</li> <li>- унапређење сарадње између министарстава и јединица локалне самоуправе у</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру;</p> <p>Министарство финансија;</p> <p>Министарство економије и регионалног развоја;</p> <p>Министарство трговине и услуга;</p> <p>Министарство рада и социјалне политике;</p> <p>Канцеларија за придруживање ЕУ;</p> <p>Привредна комора Србије</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>



		<p>проналажењу одређених инструмената регулаторне, инвестиционе, фискалне и социјалне политике;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- реструктурирање јавних предузећа и привредних друштава (израда и примена програма финансијске консолидације и приватизација зависних предузећа и споредних делатности).</li> </ul>	
6.	<p>Смањење негативног утицаја транспорта на животну средину у складу са принципима одрживог развоја</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- транспортни систем Републике Србије развијати у складу са принципима одрживог развоја;</li> <li>- смањење штетног утицаја свих видова саобраћаја на животну средину (смањење загађења ваздуха, буке и узрока глобалног загревања);</li> <li>- обнављање возног парка стимулацијом развоја еколошки прихватљивих технологија транспорта;</li> <li>- смањење специфичне потрошње енергије у транспорту.</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру;</p> <p>Министарство заштите животне средине;</p> <p>Министарство здравља;</p> <p>Министарство рударства и енергетике; Министарство финансија;</p> <p>Привредна комора Србије;</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>
7.	<p>Успостављање стабилног финансирања развоја транспортног система</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- стварање услова за одржив развој транспортног система кроз стабилне изворе финансирања из буџета Републике Србије и других извора финансирања;</li> <li>- припремање одрживих модела субвенција за видове саобраћаја од ширег друштвеног интереса и потенцијалних инвестиционих програма;</li> <li>- јачање учешћа приватног капитала у развоју и одржавању инфраструктуре;</li> <li>- успостављање адекватних и поузданих модела финансирања за одржавање и рехабилитацију транспортне инфраструктуре;</li> <li>- оптимизација накнаде за коришћење јавног превоза (пре свега у обавези јавног превоза);</li> <li>- обезбеђивање ефикасности и ефективности система јавног градског и приградског превоза путника;</li> <li>- осигурање финансирања истраживања и развоја.</li> </ul>	<p>Влада;</p> <p>Министарство за инфраструктуру;</p> <p>Министарство финансија;</p> <p>Министарство заштите животне средине; органи јединица локалне самоуправе; Привредна комора Србије;</p> <p>јавна предузећа и други привредни субјекти у области саобраћаја.</p>

**SWOT АНАЛИЗА**  
**ЖЕЛЕЗНИЧКОГ, ДРУМСКОГ, ВОДНОГ, ВАЗДУШНОГ И ИНТЕРМОДАЛНОГ**  
**ТРАНСПОРТА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ**

Реализација стратешких циљева у области железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта не може се постићи само линеарним следом активности. Многи фактори који делују паралелно и истовремено утичу на процес реализације циљева могу да успоре или убрзају њихово остваривање. Ови фактори могу произлазити из унутрашњег или међународног окружења и могу се манифестовати у различитим периодима и на различите начине. Уопштено говорећи, у свом стратешком приступу развоју области железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта, Република Србија треба да искористи предности и прилике које јој се указују, отклони слабости и покуша да избегне претње које јој стоје на путу.

Strengths	1) географски положај и ниво развоја транспортне мреже;
Предности	2) инфраструктурни ресурси;
S	3) велики расположиви ресурси на унутрашњим пловним путевима (Дунав као Коридор VII, Сава, Тиса и каналски систем ДТД);
	4) дефинисан оквир (који поштује европску и регионалну транспортну политику) и глобални циљеви;
	5) постојање професионалних и стручних ресурса у Републици Србији
Weaknesses	1) политички положај државе;
Слабости	2) транспортна инфраструктура на коридорима кроз Републику Србију није у потпуности изграђена и није опремљена савременим техничко-технолошким системима;
W	3) много економских дисконтинуитета у претходном периоду (рат у окружењу, санкције УН, бомбардовање НАТО, UNMIK-међународна управа на АП Косово и Метохија);
	4) видови транспортног система нису интегрисани;
	5) недовољно развијене институције и недостатак међусобне координације;
	6) недостатак искусних руководиоца, административног и стручног особља и инертност у промени административних процедура;
	7) непостојање стабилних извора финансирања;
	8) јавни градски и приградски превоз путника није развијен и претежно се ослања на један вид превоза (аутобуски).
Opportunities	1) интереси земаља у региону за развој Основне регионалне транспортне мреже;
Могућности	2) могућност да се утиче на развојне планове европских мрежа српским развојним циљевима (ревизија се очекује 2010);
O	3) краће раздаљине путовања у поређењу са TEN-T Југоисточним приоритетним осама (Коридор IV и IVa), у бољем, удобнијем и пријатнијем окружењу;
	4) нови модели улагања у област транспорта (концесија, ППП, коришћење европских фондова);
	5) развој мултимодалног система транспорта;
	6) очуваност еколошког садржаја;
	7) добра туристичка понуда и интензивирање туристичких токова.

Threats	1) Паневропски Коридор IV, IVa и Vc у непосредној близини територије Републике Србије - на растојању од 50-100 km од Коридора X;
Претње	2) развојне стратегије суседних земаља које нису комплементарне са транспортном стратегијом Републике Србије;
T	3) велики број граничних прелаза на главним правцима; 4) нерешени проблеми финансијске одговорности, отплате дугова, одрживог финансирања и гаранција за задуживање; 5) нестабилно и недовољно финансирање развоја транспортног система; 6) манифестовање парцијалних и локалних интереса унутар државе; 7) отпор према променама.

Закључци изведени из SWOT анализе који су посебно важни за доношење одлука су:

1) у условима ограничених средстава за финансирање, рехабилитација и одржавање транспортних мрежа морају имати приоритет у односу на модернизацију и изградњу. Потребно је прецизно одредити жељене стандарде у погледу доступности, нивоа безбедности и нивоа услуга транспортних мрежа. Извори финансирања за одржавање инфраструктуре се морају стабилизovati и дефинисати у односу на цене горива, тако да омогућавају одржавање према европским стандардима. Отплата досадашњих дугова, процедуре за нова задужења и систем гаранција морају се уредити. Потребно је применити ефикасан систем наплате накнада за изградњу и коришћење комерцијалних објеката којима је омогућен приступ са јавног пута;

2) већина проблема у области безбедности саобраћаја везана је за безбедност на путевима. Неопходно је смањити број погинулих на путевима у Републици Србији;

3) циљ је да се количина штетних емисија усклади са циљевима које је поставила ЕУ. Прелазак на еколошки одржив транспортни систем захтева додатне напоре у већем броју области. Важно је да се стимулишу еколошки здравија и енергетски ефикаснија транспортна средства у свим видовима саобраћаја. Мора се повећати коришћење обновљивих горива. Потребно је усвојити мере за побољшање ефикасности транспортних система и за превоз путника и за превоз робе. Мора се наставити са напорима да се приступ развоју и одржавању инфраструктуре прилагоди еколошким захтевима, како би се обезбедио склад са природним и културним окружењем;

4) повећана улога приватног сектора и уређење прописа у јавном сектору и институцијама у правцу интеграције са ЕУ са јасно дефинисаним одговорностима, стручним руководством и особљем и ефикасним контролним процедурама. Примена процедура за јавне набавке, примена уговора на бази клаузула о стварно обављеном послу (performance based) довешће до веће конкуренције и потребног снижења трошкова одржавања јавних путева;

5) потребни су политичка подршка и консензус у правцу усклађивања са Белом књигом ЕУ и концептом за који се она залаже, прилагођавање у складу са Споразумом о европској конвергенцији и остале политичке промене неопходне за придруживање ЕУ;

6) процедуре и прегледи морају се поједноставити и координисати како би се смањило време преласка границе и трошкови задржавања, што важи и за путнике и за робу. Обим извоза и увоза и приходи Републике Србије ће се повећавати са смањењем препрека и поједностављењем и убрзањем процедуре преласка граница. Администрирање прекограничног саобраћаја биће трошковано знатно ефикасније када се смањи број двоструких „контролних пунктова”;

7) транзит ће се са спровођењем билатералних споразума о преласку граница повећавати брже од општег развоја привреде Републике Србије. Транзит је веома важан и за економски развој сектора услуга дуж праваца којима се он одвија. Приходи Републике Србије ће се повећати не само због наплате коришћења инфраструктуре у међународном транспорту, већ и услед повећања прихода у области услуга.