

SAOBRAĆAJNI KORIDORI U FUNKCIJI RAZVOJA ZEMALJA JUGOISTOČNE EVROPE

Slobodan Nešković
Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu

Sažetak

Saobraćajni koridori predstavljaju značajan subjekt privrednog i ukupnog društvenog razvoja zemalja Jugoistočne Evrope. Posebnu važnost ima infrastruktura koridora na ovom području, kao i povezivanje zemalja koje pripadaju navedenom geografskom prostoru. Ovde apostrofiramo uticaj koridora na razvoj proizvodnih delatnosti i svih privrednih grana, prvenstveno turizma. Na Trećoj panevropskoj konferenciji, održanoj u Helsinkiju pre više od 15 godina, Koridor 10 uključen je među ključne transportne koridore. Činjenica je da su sve zemlje regiona Jugoistočne Evrope uključene u saobraćajnu kartu Evrope, pri čemu moraju dalje unapređivati sve segmente u ovoj oblasti. Saobraćajni koridori moraju se posmatrati kao geopolitički projekti, prvenstveno sa stanovišta prometa robe, kapitala, ljudi, očuvanja i unapređenja resursa, razvoja privrede i međusobne saradnje država regiona i šireg okruženja.

Ključne reči: Saobraćaj, koridori, Jugoistočna Evropa, država, infrastruktura, region, Evropska unija

CORRIDORS THE DEVELOPMENT OF SOUTHEAST EUROPE

Abstract

Transport corridors are an important subject of economy and social development of the countries of Southeast Europe. Of special importance is infrastructure corridor in this area, as well as linking the countries that belong to the specified geographical area. Here apostrophized impact on corridor development and production activities of all economic sectors, especially tourism. At the Third Pan-European Conference, held in Helsinki for more than 15 years, Corridor 10 was included in the key transport corridors. The fact is that all the countries of South East Europe involved in a traffic map of Europe, with the need to continue to improve all aspects of this field. Corridors must be seen as a geopolitical projects, primarily from the point of sale of goods, capital, people, conservation and enhancement of resources, economic development and mutual cooperation between the countries of the region and the wider environment.

Keywords: Traffic, corridors, Southeast Europe, the state, the infrastructure, the region, the European Union

1. UVOD

Jedan od globalnih problema sa kojima se čovečanstvo u ovom XXI veku suočava jeste alarmantno ugrožen kvalitet životne sredine, Zagađenost zemljišta, vode i vazduha jesu posledice koje je doneo sadašnji stepen civilizacije. Globalni problemi sa kojima se čovečanstvo suočava: zagađena životna sredina, energetske krize i nedostatak vode za piće. Jedno od glavnih pitanja u borbi za očuvanje životne sredine postaje i

to, kako preorjentisati na obnovljive izvore energije i koji se izvori mogu koristiti u tu svrhu. Izgradnja infrastrukture (konkretno koridora 10, na kome će se ovaj rad bazirati) u budućnosti sve više će zavistiti od položaja nauke i njene primene, a sve manje od količine uloženog rada i proste količine sredstava koja pojačavaju snagu u održivom razvoju.

Pozitivni efekti otvaranja granica sa naglašenom integracionom funkcijom ne mogu biti realizovani bez sinhronizovanog razvoja saobraćaja. Za zemlje Jugoistočne Evrope, najveći značaj ima projekat pan-evropskih saobraćajnih koridora, definisan 1994. godine na Kritu a kasnije

dopunjen u Helsinkiju 1997. godine. Od ukupno deset koridora, šest njih prolazi kroz region Jugoistočne Evrope. Koridor 10 je po svojim fizičkim, tehničkim i ekonomskim karakteristikama, postojećim kapacitetima, okosnica saobraćajne mreže Jugoistočne Evrope. Krajnji cilj formiranja pan-evropske saobraćajne mreže je funkcionalna međuregionalna integracija, sa pojednostavljenim i ubrzanim saobraćajnim tokovima, koji podrazumevaju otvorene granice, ali i unapređene i usklađene saobraćajne infrastrukture i usluge. [1]

Region jugoistočne Evrope predstavlja prostor na kome se ukrštaju važne komunikacije između zemalja EU i Azije. Naravno da među zemljama regiona postoji konkurencija po pitanju toga ko će kontrolisati njegov infrastrukturni razvoj, kao i to da svaka zemlja želi da promovise komparativne prednosti sopstvenog saobraćajno geografskog i tranzitnog položaja. Međutim, sve one imaju zajednički cilj, a to je uspostavljanje i dalji razvoj funkcionalnih međunarodnih saobraćajnih veza, kako bi se kvalifikovale kao region sa dobro izbalansiranom saobraćajnom mrežom, koja pruža fleksibilne uslove za efikasna saobraćajna kretanja. U tome velikom ulogu ima utvrđena mreža panevropskih koridora, kao dugoročnog projekta Evropske Unije. Veliki problem fizičkom integrisanju saobraćajne infrastrukture predstavlja razlika u standardima saobraćajnica između Evropske Unije i zemalja jugoistočne Evrope. Razlika, kada je u pitanju drumska mreža, ne ogleda se samo u zastupljenosti auto-puteva, već generalno u kvalitetu saobraćajnica (tehnički standardi, kapaciteti itd.). Drumska mreža u jugoistočnoj Evropi u sadašnjem stanju ne može prihvatiti značajnije povećanje obima saobraćaja, te iziskuje velika materijalna ulaganja. Posebno se kao čest problem javlja i nepostojanje obilaznica oko gradskih aglomeracija i nedovoljni kapaciteti, tehnička opremljenost i usklađenost graničnih prelaza. Železničke mreže u zemljama izvan Evropske Unije su zastarele, loših tehničkih karakteristika. Ozbiljni problemi su geometrijska ograničenja (krivine, nagibi), kao i tehnička ograničenja (veliki udeo pruga sa jednim kolosekom, nedovoljno sprovedena elektrifikacija pruga, brojna ukrštanja sa druskim linijama u istom nivou, nizan nivo automatizovanosti regulisanja saobraćaja i dr.). Upravo zbog potrebe za značajnim materijalnim ulaganjima u zastarelu saobraćajnu infrastrukturu, neophodno je uskladiti aktivnosti između zemalja regiona, kako bi se izbegla opasnost i transformisanja ogromnih materijalnih ulaganja u tzv. „bele slonove“. Druga Panevropska saobraćajna konferencija, održana je na Kritu od 14. do 16. Marta 1994. godine odobrila je „Status report on indicative guidelines for the future development of Pan-European Transport Infrastructure“ kada je utvrđeno devet koridora

(ovaj dokument je zasnovan na deklaraciji uslovjenoj na prvoj Panevropskoj konferenciji u Pragu 1991. godine). Mreža panevropskih koridora pokazuje težnju da se integriše kontinent i da se prevaziđu nasleđene podele iz vremena „hladnog rata“, a u perspektivi da se pojačaju evroazijske saobraćajne, komunikacione i energetske veze. Čak 6 od ukupno 10 koridora prolaze kroz region Jugoistočne Evrope. Oni će u nastavku biti navedeni uz kratko objašnjenje.

2. SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA U JUGOISTOČNOJ EVROPI

Kao što je gore navedeno, od ukupno 10 koridora čak 6 prolazi kroz region Jugoistočne Evrope, a to su: [1]

Koridor I: Helsinki – Talin – Riga – Kanaus – Varšava

Grana A: Riga – Kalinjingrad – Gdanjsk. Prolazi kroz Finsku, Estoniju, Letoniju, Litvaniju, Poljsku i Rusiju a ukupna dužina je oko 1650 km.

Koridor II: Berlin – Varšava – Minsk – Moskva – Nižnji Novgorod. Prolazi kroz Nemačku, Poljsku, Belorusiju i Rusiju dužinom od 1830 km.

Koridor III: Berlin – Drezden – Vroclav – Katowice – Krakov – Ljvov – Kijev (oko 1640 km i to u Nemačkoj, Poljskoj i Ukrajini)

Koridor IV: Drezden – Niriberg – Prag – Beč – Bratislava – Budimpešta – Arad – Bukurešt – Konstanca – Solun – Istanbul. Ovaj koridor prolazi kroz devet zemalja, Nemačku, Austriju, Češku, Slovačku, Mađarsku, Rumuniju, Bugarsku, Grčku i Tursku i ima dužinu 3258 km.

Koridor V: Venecija – Trst – Koper – Ljubljana – Budimpešta – Užgorod – Ljvov.

Grana A: Bratislava – Žilina – Košice – Užgorod.

Grana B: Rijeka – Zagreb – Budimpešta

Grana C: Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta. Prolazi kroz sedam zemalja (Italija, Ukrajina, Hrvatska, Bosna i Hercegovina) i ukupna dužina je 1600 km.

Koridor VI: Gdanjsk – Varšava – Katowice – Žilina.

Grana A: Gruđonc – Poznanj.

Grana B: Katowice – Ostrava – koridor IV. Prolazi kroz Poljsku, Češku i Slovačku (dužina oko 1800 km).

Koridor VII: plovni tok reke Dunav, dužine 2857 km. Koridor obuhvata Austriju, Bugarsku, Hrvatsku, Nemačku, Mađarsku, Moldaviju, Rumuniju, Slovačku, Ukrajinu i Srbiju.

Koridor VIII: Drač – Tirana – Skoplje – Burgas – Varna. Koridor prolazi kroz Albaniju, Makedoniju i Bugarsku (dužina je 1300 km).

Koridor IX: Helsinki – ST. Petersburg – Moskva – Pskov – Kijev – Ljubaševka – Kišinjev – Bukurešt – Dimitrovgrad – Aleksandrupolis.

Grana A: Ljubaševka – Odesa.

Grana B: Kijev – Minsk – Vilnjus – Kalinjingrad – Klajpeda. Najduži Panevropski koridor od 6500 km prolazi kroz Finsku, Litvaniju, Rusiju, Belorusiju, Ukrajinu, Moldaviju, Rumuniju, Bugarsku i Grčku.

Koridor X: Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skoplje – Veles – Solun.

Grana A: Grac – Maribor – Zagreb.

Grana B: Budimpešta – Novi Sad – Beograd.

Grana C: Niš – Sofija – koridor IV.

Grana D: Veles – Bitolj – Florina – Via Egnatia – Igumenica.

Dužina je oko 2360 km i prolazi kroz Austriju, Sloveniju, Hrvatsku, Mađarsku, Srbiju, Makedoniju, Bugarsku i Grčku.

Jedan od osnovnih principa uređena Panevropske saobraćajne mreže unutar utvrđenih koridora su njene intermodalnosti i multimodalnost, koma se obezbeđuje izbeg izmedu međusobno intergisanih vidova saobraćaja. Veliki značaj je dodeljen povećanju efikasnosti međunarodnih saobraćanih tokova, što obuhvata usklađivanje kvaliteta i režima saobraćajnih usluga, kao i pojednostavljivanje granične procedure. Krajnji cilj uspostavljanja mreže Panevropskih koridora je funkcionalno međuregionalno povezivanje, čime bi se obezbedili uslovi za slobodnije kretanje ljudi, robe, kapitala i informacija, uz istovremeno povećavanje njihove mobilnosti, što ujedno zahteva i složenu mrežu logističkih centara i razvoj intermodalnih čvorišta. Ovaj projekat je za zemlje kandidate za priključenje Uniji dalje razvijen kroz koncept TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) saobraćajne mreže koja pripada datim koridorima, a predstavlja funkcionalan nastavak već formirane transevropske mreže TEN (Trans European Networks) na prostoru Evropske Unije.

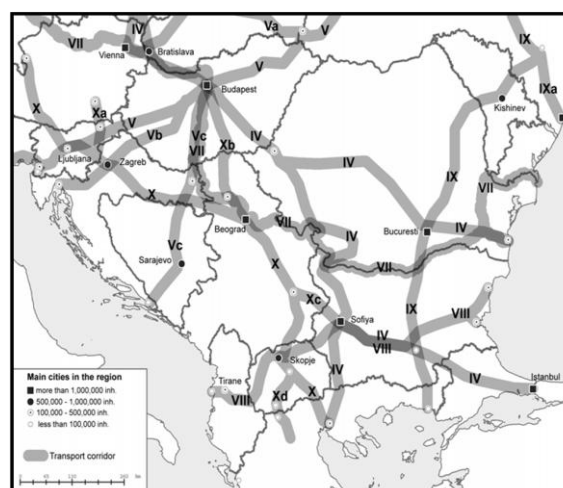
Jedan od problema je tehnička nekompatibilnost izmedu drumske i železničke mreže izmedu zemalja članica EU i zemalja kandidata. U zemljama EU pri priključenju 10 novih članica, približno 4/5 robe se prevozilo dramskim i samo 1/5 železničkim saobraćajem, dok je u zemljama centralne i istočne Evrope bilo obrnuto. Za 10 zemalja kandidata, sada već članica EU, procenjena je izgradnja ili rekonstrukcija 18.000 km drumske mreže i 20.000 km železničkih linija, izgradnja rečnih i morskih pristaništa i aerodroma. Vrednost ovog obimnog projekta je procenjena na 86,5 milijardi evra.

Slika 1. Panevropski koridori u Jugoistočnoj Evropi

Panevropski koridori i TINA saobraćajna mreže će imati značajan uticaj na dostupnost i modalitet gradova. U poređenju sa TENs saobraćajnom mrežom unutar Evropske Unije, Panevropski koridori imaju daleko manju gustinu i sa tim u vezi šire gravitacione zone, što je posebno izraženo kod mreže autoputeva. Takva situacija za posledicu ima srazmerno manju dostupnost (merenu potrebnim vremenom putovanja od čvorišta unutar najbližeg saobraćajnog koridora) oblasti obuhvaćenih zonom uticaja Panevropskih koridora, u odnosu na dostupnost unutar Evropske Unije. Sa druge strane, mreža panevropskih koridora će u velikoj meri povećati sadašnju dostupnost datog prostora Evropskoj Uniji, povećavajući broj nodalnih tačaka u kojima se ukršta šo nekoliko koridora.¹

Na taj način mreža Panevropskih koridora favorizuje takozvane „gradove-kapije“ koji imaju važnu ulogu intermodalnih čvorišta. Međutim, takvo favorizovanje pojedinih gradova može dovesti do narušavanja postojećih nacionalnih urbanih mreža u pravcu daljeg rasta inače naglašene primarnosti gradova. U cilju izbegavanje većeg opterećivanja metropolitanskih područja i stvaranja komparativnih prednosti kod ostalih polova razvoja, veliki značaj mora se posvetiti regionalizaciji i odgovarajućim razvojnim strategijama na nacionalnom i lokalnom nivou, gde spada i izgradnja adekvatnih regionalnih saobraćajnica.

Kroz vazdušni prostor jugoistočne Evrope vode značajni koridori avionskog saobraćaja izmedu



zapadne i centralne Evrope, sa jedne strane, i

¹ Tipični primeri su Budimpešta (ukrštanje koridora IV, V, VII i X – grana B), Sofija (koridori IV, VIII i X – grana C), Bukurešt (koridori IV i IX), Beograd (koridori VII i X), Skoplje (koridori VIII i X), Zagreb (koridori X i V – grana B).

Bliskog istoka i daljih destinacija, sa druge strane. Najkraće i

ekonomski najopravdanije veze ka Bliskom Istoku vode kroz vazdušni prostor Srbije, tako da su vazdušne kompanije u periodu sankcija i ratnih sukoba u Srbiji trpele velike gubitke. Samo mali broj aerodroma u regionu može obezbediti minimalan broj od oko 1,5 miliona putnika godišnje, koji omogućava njihovo samofinansiranje, ostaje presudna u odvijanju vazdušnog saobraćaja. Među njima ključno mesto zauzima aerodrom u Beogradu sa projekcijom od preko 8 miliona putnika 2025. godine. Jedno od rešenja za budući razvoj vazdušnog saobraćaja jeste uvođenje „hub-and-spoke“ sistema, kojim bi se izdvojilo nekoliko aerodroma međunarodnog značaja ka kojima bi bili usmeravani lokalni letovi sa ostalih aerodroma manjeg značaja.

Usklađivanje saobraćajnih usluga i brži i jednostavniji međunarodni saobraćaj podrazumeva i investiranje u modernizaciju graničnih prelaza i pojednostavljivanje procedure. Naime, razlozi zbog kojih je prelazak granice daleko iznad prihvatljivih su borjni, ali se generalno mogu svrstati u 3 kategorije:

- Loša infrastrukturna opremljenost,
- Složene i neusklađene granične procedure i pitanje osoblja.

Navedene razloge dodatno su pojačali i nastanak sasvim novih graničnih prelaza između bivših republika SFRJ, kao i premeštanja najvećeg dela graničnih kontrola na spoljne granice Evropske Unije, čime je povećan pritisak na granične prelaze zemalja regiona.

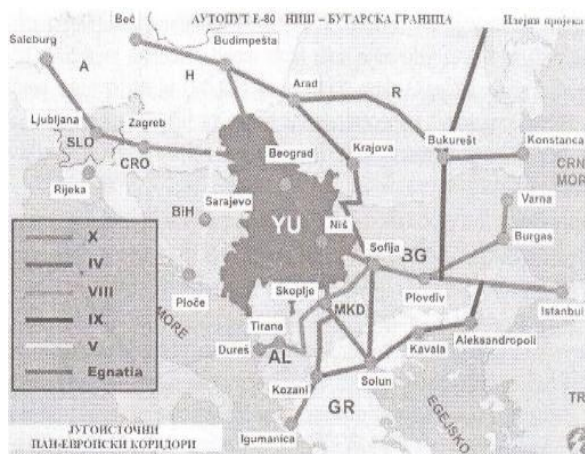
3. STRATEGIJE INFRASTRUKTURNOG RAZVOJA U ZEMLJAMA JUGOISTOČNE EVROPE

Ono što Bugarska očekuje od razvoja Panevropskih komunikacija je da ona naglasi svoju geopolitičku ulogu u regionu i šire u evro – azijskim komunikacijama. [2] Pri tome, u Bugarskoj praksa je ignorisanje i čak suprotstavljanje pozicijama drugih balkanskih država, Bugarska očekuje da će se na njenoj teritoriji ukrstiti 5 od ukupno 10 evropskih koridora, i da će se glavni grad Sofija pretvoriti u važan element komunikacione infrastrukture jugoistočne Evrope, ali tu postoje izvezne nezaobilazne činjenice:

Slika 2. Panevropski koridori (mreža Jugoistočne Evrope)

1) Koridor IV predstavlja jedan od prostorno najsloženijih koridora, sa račvanjima u pravcu tri

velike luke. Ovaj koridor je zamišljen kao alternativa koridoru X u vreme jugo-embarga. Posebno je diskutabilna opravdanost postojanja pravca koridora koji vodi od Budimpešte, preko Arada, Krajove i Sofije, do Soluna. Taj pravac ima daleko složenije fizičko – geografske predispozicije terena, lošije je infrastrukturno opremljen, a i duži je u odnosu na koridor X na pravcu Budimpešta – Beograd – Niš – Skoplje – Solun. 2) Koridor VII, reka Dunav, teče periferno u odnosu na Bugarsku.



Za nju veći saobraćajni značaj imaju crnomorske a ne rečne luke. 3) Koridor VIII treba da povezuje luke na Crnom i Jadranskom moru, zaobilazeći Grčku i Tursku. Međutim, ta trasa bi imala da savlada veliku energiju reljefa, veza krajnih tačaka na tom koridoru se ostvaruje jednostavnije i jeftinije plovnom putem kroz Bosfor i Dardanele preko Egejskog mora. Osim toga, ona je velikim deloma paralelna sa grčkom trasom Via Ignacija. 4) Koridor X predstavlja prirodnu kopnenu vezu Bugarske i celog Jugoistočnog Balkana sa



Evropom. [1]

Grčka – transportna inicijativa istok – zapad, poznata kao Via Ignacija, i sever jug pravcem koridora X, pravci su od nacionalnog interesa za Grčku. One relativizuju značaj bugarskih inicijativa u vezi sa koridorima VIII, IX, i IV.

Makedonija – Koridor X pravca „sever-jug“ i planirani koridor VIII pravca „istok-zapad“ imaju

za Makedoniju geopolitički značaj. Koridor X je povezuje sa Srbijom i Grčkom, a preko njih i sa Evropom. Koridor VIII je železnička linija, koja bi povezala Bugarsku i Albaniju, sa kojima Makedonija ima složene geopolitičke odnose. S druge strane realizacija tog projekta bi imala izvesne ekonomske efekte.

Bosna i Hercegovina – ona u svojoj saobraćajnoj politici ima dva cilja, prvi je da pojača unutrašnju teritorijalnu koheziju, i druga da se efikasno poveže sa Evropom. Takođe, povezivanje s plovnim koridorom VII (Dunav), Republika Srpska i BiH, mogu obezbediti kroz zajedničko planiranje sa Hrvatskom i Srbijom preko reka Drine i Save.

Hrvatska – Strateški interes Hrvatske je da na efikasan način poveće panonsku i jadransku komponentu svoje teritorije. Okosnicu panonske komponente čine autoput Zagreb-Beograd, koji je na sektoru kroz hrvatsku modernizovan i saglašen sa evropskim standardima. Jadranska komponenta na trasi jadranske magistrale, se modernizuje. Hrvatska je počela konstrukciju auto puta Zagreb – Dubrovnik, koji delimično prolazi kroz teritoriju Bosne i Hercegovine.

Albanija – jedan od vitalnih interesa Albanije je afirmacija luke Drač u južnom jadraniu, kao terminalnog čvorišta koridora VIII. Najveći problem njegovoj realizaciji predstavljaju velika i istovremeno neophodna materijalna ulaganja u infrastrukturu opremanje tog koridora. Upravo iz tog razloga, povezivanje albanske luke Drač sa Igumenicom na jugu (takođe i sa Via Ignacijom) od nesumljivog je značaja za saobraćajno integrisanje zemlje sa širim regionom. Takođe, revitalizacija saobraćaja sa Crnom Gorom preko Podgorice, otvorilo bi Albaniju ka ostatku Evrope.

Slika 3. Panevropski koridori Jugoistočne Evrope

4. KORIDOR 10 U FUNKCIJI RAZVOJA DRŽAVA

Koridor 10 je jedan od Panevropskih saobraćajnih koridora. Ovaj koridor, kao najvažniji razvojni projekat naše države istovremeno predstavlja i kontekst za rešavanje brojnih društvenih, ekonomskih, ekoloških i drugih problema. Sveukupna diplomatija i resorna ministarstva moraju se u potpunosti uključiti u realizaciju koncepta koridora 10, obzirom na to da je to Panevropski projekat, gde je potrebno ostvariti optimalnu koordinaciju relevantnih institucija u zemlji i inostranstvu, u ostvarenju vitalnih zadataka eko-bezbednosti. Republika Srbija je prema Evropi preuzela obavezu da do 2020. godine završi železnički koridor 10 na celoj dužini od Hrvatske granice, preko Niša do Makedonske granice, kao i severni i stočni krak od Subotice do Dimitrovgrada. Železnički Koridor 10 je definisan i međunarodno verifikovan 1997. Godina na III konferenciji

Ministara saobraćaja u Finskom gradu Helsinkiju i predstavlja značajnu vezu Evrope sa zemljama Bliskog istoka. Osnovni pravac ovog koridora je od Salsburga (Austrija) preko naše zemlje, do Soluna (Grčka).

4.1. Opšte karakteristike koridora 10

Pojam reči “koridor” označava široki put, slobodan prolaz u široj zoni, vođeni, drumski, železnički, vazdušni i slično. [3] Srbija je nekada, pre nekoliko vekova, bila prekrivena nepreglednim šumama, ali je za vreme Turaka, posebno posle pada Beograda 1521. godine, došlo do velikog raseljavanja Srba na sever. Ranije je gustina naseljenosti bila vrlo velika na ovim prostorima, ali je posle raseljavanja došlo do nastanka brojnih praznina i nenaseljenih oblasti. Tako je, na primer, poznata priča o selima Rogojevac, Kikojevac i drugim okolnim selima u blizini Kragujevca, koja su pre Kosovskog boja bila tako gusto naseljena da je “mačka mogla da skače sa krova na krov”, ali je u period od 1459.-1759. godine ovaj prostor ostao skoro potpuno prazan. Srbija je ostala bez sela, stanovništva, obradivih površina. Slična situacije je i sa drugim srpskim selima, kao što su a primer Grbice, Šljivovac, Poskurice i druga sela u okolini Kragujevca, koja su posle pada Smedereva, pod vođstvom despota Đurađa Brankovića i potpunog porobljavanja Srbije od strane Turaka, vekovima raseljavana i uništavana. Tek je sredinom XVIII veka došlo do ponovnog naseljavanja ovih prostora iz drugih krajeva (Crne Gore, Timočke Krajine, Raške oblasti, Kosova i Metohije, Bosne i Hercegovine i sl.). Takođe, na ovom mestu se mora napomenuti da je Velika Morava nekada bila plovna i mnogo više u upotrebi, pre svega za saobraćajni transport. Tako je, na primer, u XV veku kod Stalača, gde se sastaju Zapadna i Južna Morava, gradeći Veliku Moravu, bilo usidreno 80-100 turskih šajki za prevoz robe i ljudi za Austriju i Ugarsku.

Danas se Koridor 10 smatra okosnicom saobraćajne mreže u zemljama Zapadnog Balkana i ovim projektom će se poboljšati jedan od nekoliko preostalih uskih grla na 1.500 km dugom koridoru. One je značajan i za Evropu strateški važan putni, železnički i vodni pravac zbog veoma velikih ušteda u troškovima transporta. Ovaj koridor predstavlja vezu Jugoistočne Evrope sa zemljama EU iz kontinentalnog dela Evrope. U putnom smislu, on povezuje Salcburg i Solun i ukupne je dužine 2360 km. Od toga, 835 km prolazi kroz Srbiju, od čega je svega izgrađeno 57 % na nivou autoputa. Naravno, izradnja koridora 10, ima ne samo pozitivne, nego i poneku negativnu stranu – na primer, povećanje terorizma, ugrožavanje bezbednosti usled povećane fluktuacije ljudi, smanjenje zadržavanja turista radi odmora,

spavanja i slično. To je sve sastavni deo izgradnje ovog Koridora, čega građani Republike Srbije moraju da budu svesni, imajući u vidu mnogo drugih pozitivnih osobina ovog puta. Činjenica je da Srbija ima veoma povoljan saobraćajno-geografski položaj, koji ona nažalost ne koristi u dovoljnoj meri. Ovaj položaj je istovremeno i osetljiv imajući u vidu složena geostrateška i geopolitička dešavanja. Od drevnih vremena, pa do današnjih dana, teritoriju Srbije presecaju koridori. Preko teritorije Srbije ostvaruje se najkraća kopnena veza između Evrope i Azije, odnosno Bliskog istoka. Jedan od najvažnijih budućih zadataka Srbije je unapređenje saobraćajnog povezivanja sa Zapadnom, Centralnom i Jugoistočnom Evropom, kao i sa Bliskim istokom. To je poseban značaj, zbog novog političkog i geostrateškog položaja Srbije, koji je potpuno promenjen u poslednjih dvadeset godina i koji će se u budućnosti zasnivati na povezivanju i integracijama. Ovo je potvrdio i novi Prostirni plan Republike Srbije. Otuda, komparativna prednost geostrateškog položaja Republike Srbije na Balkanu, nameće obavezu rehabilitacije saobraćajnog sistema od regionalnog i evropskog značaja, kao i visok nivo usluga tranzitnog saobraćaja.

4.2. Drumski koridor 10

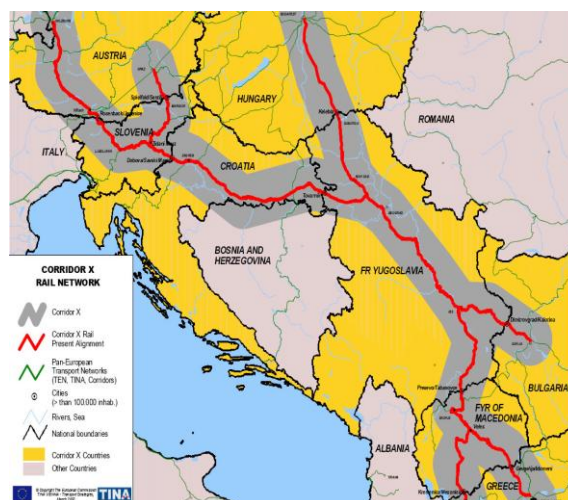
Osim glavne trase Salzburg – Solun, postoje i 4 kraka. Glavna trasa na svom delu kroz bivšu SFRJ, u potpunosti odgovara trasi nekadašnjeg autoputa “Bratstvo i jedinstvo”. Glavna trasa Koridora 10 povezuje šest zemalja, i to: **Salzburg (Austrija) – Ljubljana (Slovenija) – Zagreb (Hrvatska) – Beograd (Srbija) – Niš (Srbija) – Skoplje (Makedonija) – Veles (Makedonija) – Solun (Grčka)**. Takođe ovaj koridor ima 4 kraka a to su: Krak A: Grac (Austrija) – Maribor (Slovenija) – Zagreb (Hrvatska)
 Krak B: Budimpešta (Mađarska) – Novi Sad (Srbija) – Beograd (Srbija).
 Krak C: Niš (Srbija) – Sofija (Bugarska) – Dimitrovgrad (Bugarska) – Istanbul (Turska).
 Krak D: Veles (Makedonija) – Prilep (Makedonija) – Bitolj (Makedonija) – Florina (Grčka) – Igumenica (Grčka).

Kada je reč o drumskom Koridoru 10 kroz Srbiju, treba reći da će on prolaziti trasom, na kojoj njegov drumski aspekt pokrivaju sledeći magistralni putevi: Glavni pravac (M1) povezuje Batrovce (opština Šid – granica sa Hrvatskom) – Beograd – Tabanovce (opština Preševo – granica sa Makedonijom), dok ovaj drumski koridor ima i svoja dva kraka kroz Srbiju:

Krak B (M22): Horgoš, Opština Kanjiža (granica sa Mađarskom) – Beograd i

Krak C (M1.12): Niš – Gradina, opština Dimitrovgrad (granica sa Bugarskom).

Koridor 10, po svom potencijalu, je trenutno najveći razvojni projekat u Srbiji u okviru transportnog sektora. To je ujedno i razvojni projekat Evropske unije, čijem pridruživanju Srbija teži. Naime, uključenjem u projekte izgradnje transevropske mreže, Srbija daje svoj doprinos procesu sveukupnih integracija, a ono što Koridor 10 izdvaja jesu širina i dimenzija uticaja na okolinu, pa stoga i zaslužuje epitet “održivog puta integracija”. [4] Današnji naziv Koridor X je samo civilizacijsko nasleđe iz prethodnih milenijuma – od Carigradskog drumca, preko Balkanske osovine, do današnjeg Koridora, što samo ukazuje na istorijsko trajanje i istorijsku održivost. Na nama je sada da taj prostor sačuvamo i unapredimo, da damo svoj doprinos povećanju opšte integrativnosti ovog i šireg, okolnog prostora. U makro smislu, srpski transportni prostor, sa Koridorima 10 i 7 i susednim Koridorima 4 i 5, čini osnovu mreže koridora Jugoistočne Evrope. Upravo je taj efekat “networking”-a preduslov integracija u širem smislu reči.



4.3. Železnički Koridor 10

Za nesmetani razvoj drumskog Koridora 10, potreba je i odgovarajući razvoj železničkog Koridora 10. Srbija, inače, ima obavezu da u narednih pet godina na železničkom Koridoru 10 uspostavi dvokolosečnu prugu za mešoviti saobraćaj na kojoj će moći da se razviju brzine od 160 do 250 km na sat. Da je reč o značajnom projektu, svedoči i veliko interesovanje međunarodnih banaka koje su spremne da kreditiraju ove poslove. Stručnjaci upozoravaju da, ukoliko Srbija ne započne modernizaciju železničke infrastructure, kompletan putnički i teretni saobraćaj mogao bi da se preseli u Rumuniju i Bugarsku, koje uz izgradnju autoputa na Koridoru 4 ubrzano rade i revitalizaciju pruga. Oni podsećaju da su od ukupno 767 kilometara pruge na Koridoru 10, samo jednim kolosekom pokrivena 522 km,

dok je dvoklasečni saobraćaj moguć samo od Beograda, do Šida i od Beograda do Niša. Osim toga, elektrotehnička oprema je zastarela, dok deonica od Niša do Dimitrovgrada u dužini od 104 km nije elektrificirana, a prosečna brzina naših vozova na prugama izgrađenim krajem 19. Veka je oko 50km/h.

Koridor 10 će zadržati svoje prirodne tradicionalne prednosti u odnosu na Koridor 4 samo ako modernizacijom infrastrukture značajno skрати vreme putovanja i podigne nivo usluge. Nedostaci Koridora 4 u dužim putevima vožnje, za 240 km prema Turskoj i 340 km prema Grčkoj, mogu se otkloniti kvalitetom infrastrukture i skraćanjem vremena putovanja, na čemu Rumunija i Bugarska vode aktivnosti.

Za železnički saobraćaj, u Jugoistočnoj Evropi odnosno po Balkanskom poluostrvu, je od vitalnog značaja primena:

- Evropskog Sporazuma o najvažnijim međunarodnim magistralnim prugama (AOS)
- Evropskog Sporazuma o prugama za kombinovani prevoz (AOTS)
- Sporazuma o mreži visoke performace u jugoistočnoj Evropi (8EESR)
- Sporazuma o najvažnijim međunarodnim železničkim prugama (ASS).

Koridor se proteže od Austrije do Grčke, a prolazi većim delom kroz bivšu SFRJ (Slovenija, Hrvatska, Srbija, Makedonija), a dodat je nakon okončanja ratova na prostoru bivše Jugoslavije, na konferenciji u Helsinkiju, 1997. godine. Obuhvata kako železnički tako i drumski koridor. Osim glavne trase Salzburg – Solun, postaje i 4 kraka. Glavna trasa na ovom svom delu kroz bivšu SFRJ u potpunosti odgovara trasi nekadašnjeg, delimično realizovanog Autoputa Bratstvo i jedinstvo.

Slika 4. Železnički koridor 10

Glavna trasa: **Salzburg (A) – Ljubljana (SLO) – Zagreb (HR) – Beograd (SRB) – Niš (SRB) – Skoplje (MK) – Veles (MK) – Solun (GR).** Njegovu drumsku komponentu pokrivaju nacionalni (auto)putevi **A10 (A) – A2 (SLO) – A3 (HR) – M1 (SRB) – M1 (MK) – 1 (GR):**
 Krak A: Grac (A) – Maribor (SLO) – Zagreb (HR)/A9 (A) – A1 i 9 (SLO) – A2 (HR)/
 Krak B: Budimpešta (H) – Novi Sad (SRB) – Beograd (SRB)/M5 (H) – M22 (SRB)/
 Krak C: Niš (SRB) – Sofija (BG) – Dimitrovgrad (BG) – Istanbul (TR) – preko Koridora 4/M1.12 (SRB) – 8 i A1 (BG) – O3 (TR)/

Koridor 10 je trenutno najveći razvojni projekat u Srbiji u okviru transportnog sektora, a ujedno i razvojni projekat Evropske Unije, što čini osnovu razvojnog potencijala naše države i veoma je značajan za proces evropskih integracija Srbije. Koridor 10 treba što je moguće pre završiti, da ne bismo bili u opasnosti da zbog odugovlačenja i

kašnjenja izgradnje istog, Srbiju zaobiđu svi važniji tokovi robne razmene od Zapada prema Turskoj i obratno. Koridor 10 je trenutno najvažnija Srpska saobraćajnica i trasa koja će Srbiji doneti privredni razvoj na svim poljima. Prema proračunima stručnih komisija ovaj projekat biće brzo isplativa investicija našoj zemlji, a računica je da bi Srbija završetkom radova na ovom velikom projektu i stavljanjem istog u eksploataciju ubirala po raznim osnovama na ovom koridoru profit. Značaj izgradnje Koridora 10 je višestruk i to jer doprinosi uravnoteženijem regionalnom razvoju, potpomaže veću konkurentnost i pristupnost EU i prostornu i funkcionalnu integraciju Srbije u okruženju. Koridor 10 je veliki potencijal ali i velika obaveza Srbije, jer se mora ovladati znanjima neophodnim za razumevanje i usmeravanje procesa koji će se odvijati u budućnosti.

Izgradnjom Koridora 10 doprinosi se većem društvenom i privrednom razvoju zemlje, većem zapošljavanju radno – sposobnog stanovništva dok traje izgradnja koridora i kasnije, a isto, čime se stanovništvo zadržava u svojoj sredini, doprinoseći sveobuhvatnom razvoju krajeva, koji su inače slabije razvijeni od ostatka Srbije. Samim tim se sprečava odlazak stanovništva u veće i bogatije centre i strane zemlje. Takođe, dolazi do sveobuhvatnog privrednog razvoja Srbije i uspešnom uključenju u EU. U projekat zaštite sredine i održivog razvoja u zoni Koridora 10 je uključena kompletna eko – zaštita od fizičkih, hemijskih i bioloških zagađivača, očuvanje biodiverziteta i stalno jačanje ekoturizma. U procesu eksproprijacije zemljišta primenjuje se tzv. „okvirni plan“ raseljavanja, koji sadrži procedure i procese koji će biti postovani tokom raseljavanja i davanja naknada vlasnicima imovine na trasi određenog putnog pravca.

Posebna pažnja se posvećuje očuvanju prirodnih i radom stvorenih vrednosti, arheoloških nalazišta i ostalih eko-rariteta. Takođe, velika pažnja će biti poklonjena očuvanju životne sredine, gde je zadatak da se pri izgradnji saobraćajne mreže i infrastrukturnih objekata u najvećoj meri minimizira uništavanje zelenila, a izvođači radova su u obavezi da pripreme plan rekultivacije terena, tj. Plan ozelenjavanja okolnog terena koji sledi nakon izgradnje saobraćajnica i infrastrukturnih objekata na Koridoru 10. [5]

Zvanična izgradnja Koridora 10 počela je 1997. godine, a jedanaest godina kasnije to je najvažniji državni projekat zbog čega je Vlada Srbije osnovala Nacionalni savet za infrastrukturu. Razvojni projekat Koridor 10 predstavlja specifičan investicioni projekat čija realizacija zahteva multidisciplinarni pristup, a samim tim i timski rad. [6] U našoj zemlji broj visokospecijalizovanih

stručnjaka za ovakvu vrstu investicionih projekata je ograničen, ali se njihov nedostatak može, itekako, nadoknaditi timskim radom.

Timski rad:

- Ako želi da ima visoke performanse mora posedovati sledeće karakteristike: postavljanje visokih ciljeva i njihovo pravovremeno izvođenje, kompetentnost, međusobna zavisnost i zajednički ciljevi članova tima, dobra međusobna saradnja, i izbalansiranost članova tima, motivisanost, orijentisanost na kupca / korisnika, učenje na sopstvenim greškama, visok stepen satisfakcije poslom, visok stepen autonomije,
- Ima sledeće ključne funkcije: savetovanje, inovacije, promocija, razvoj, organizovanje, proizvodnja, kontrola, i izgradnja,
- Je ključ uspeha modernog menadžmenta,
- Je visokovrednovana veština zasnovana na zajedničkom radu članova tima radi dostizanja zajedničkih ciljeva,
- Se ne ostvaruje sam po sebi već se zasniva na veštinama komunikacije i rukovođenja svih članova tima,
- Zahteva preduslove koji se odnose na osnovne pretpostavke timskog rada i faktore okruženja rada tima: organizovanje tima, korišćenje razlika u razvojne i kreativne svrhe, obezbeđivanje demokratske atmosfere, savladavanje tehnika mišljenja i individualni rad sa pojedincima,
- Omogućava: kreativan pristup rešavanju problema, osećanje podeljene odgovornosti i više urađenog posla za kraće vreme,
- Obezbeđuje: stalno poboljšanje kvaliteta rada, veću produktivnost, manje gubitaka u radu, manje odsustvovanje sa posla, zadovoljstvo radom, bolju komunikaciju, zapošljavanje novih ljudi, samopouzdanje zaposlenih..
- Dovodi do sukoba vrednosnih sistema, loše zasnovanosti strukture tima, nakvalitetnog rešavanja zadataka, problema pojedinih članova tima, tehničkih problema i problema sa socijalnim okruženjem ako se ne poštuju osnovne pretpostavke timskog rada.

Posebnu pažnju zaslužuje izgradnja tima gde su, u žiži interesovanja sposobnosti članova tima vezane za:

- Izvršenje zajedničkog cilja,
- Slušanje mišljenja i ideja drugih,
- Fleksibilnost/prilagodljivost,
- Otvorenost u odnosu na sopstvena osećanja i ideje,
- Da se posveti onome što je najbolje za tim, čak i u slučajevima kada se to suprotstavlja ličnim interesima.

Projektni menadžer povezuje sve funkcije timskog rada i predstavlja „žihu“ svih aktivnosti, pa je njegov izbor najvažniji. U suštini to je osobina svakog dobrog menadžera. Sve zemlje EU kao i pridružene članice prihvatile su principe održivog razvoja kao svoje strateško opredeljenje u sistemu eko-bezbednosti. Veliki deo zakonodavstva posebno na području zaštite životne sredine odnosi se na implementaciju principa održivog razvoja, zdravlja i kvaliteta života. Naše približavanje članstvu u EU predstavlja nacionalni prioritet, koji će zahtevati ogromne zakonodavne, institucionalne i ekonomske investicije. Polazeći od ciljeva obrazovanja u sferi izgrađivanja ekološke svesti, kao osnove za uređivanje odnosa prema prirodi, ono treba da doprinese afirmaciji, da očuvanje i unapređivanje čovekove sredine postaje značajna kategorija i sistemu vrednosti savremenog društva. Ekološko obrazovanje i formiranje načina mišljenja započinje u najranijoj mladosti, pa je to veoma značajna uloga obrazovno-vaspitnih organizacija na svim nivoima sticanja znanja. Pravilnom stvaranju ekološkog vrednosnog sistema doprinose i mikrosredina, porodica, kolektiv, organizacija, ustanova i dr. Potrebno je samo svestranije i naučno sagledati vrednosni svet mladih, potrebe i način gledanja na probleme ugrožavanja životne sredine, kako bi se angažovali na zaštiti i njenom unapređenju. Na mikro planu, u toku su aktivnosti vezane za obavljanje poslova za potrebe preduzeća „Koridor 10“ i „Putevi Srbije“, promociju graditeljskih preduzeća i prikupljanje informacija u inostranstvu, od značaja za projekat izradnje Koridora 10.

Izgradnja drumskog i železničkog koridora označava značajan segment nacionalnih interesa Republike Srbije. Stoga, svi relevantni faktori u zemlji uz sadržajno uključivanje ekonomskih diplomata, imaju ključnu ulogu u realizaciji projekta od nacionalnog i međunarodnog značaja. Dosledna implementacija ugovorenih obezbeza sa međunarodnim činiocima i afirmacija domaćih preduzeća može imati esencijalnu važnost u budućem ustrojstvu srpske privrede i zemlje u celini, sa stalnim jačanjem ekološke komponente i održivog razvoja. Kvalitetan transfer informacija iz oblasti zaštite mora biti obezbeđen, tako da odgovarajuće mere i aktivnosti budu primerene. Relevantne publikacije treba da budu dostupne i predstavljane na nacionalnim i međunarodnim skupovima. Kompetentne institucije i naučni kadar moraju obezbediti protok informacija i dogovarajuću literaturu i transfer znanja iz ekološke problematike.

Otuda, na Koridoru 10 osposobljavanje rukovodioca za ispravno i pravovremeno reagovanje pri rešavanju složenih problema i donošenju značajnih upravljačkih eko-odluka stvar

je znanja, iskustva i treninga, a temelji se stiču u srednjim i visokoškolskim ustanovama.

5. ZAKLJUČAK

Saobraćaj je vrlo stara i dinamična aktivnost od presudnog značaja za rast atraktivnosti i učvršćenje sveukupne socio-ekonomske armature i društveno-istorijskog razvoja nekog prostora. Prvu značajniju saobraćajnu funkciju prostor Velikog Pomoravlja je doživeo u kasnom Rimskom carstvu. Tada je, zbog pomeranja težišta razvoja i prenošenja upravne i političke organizacije u Savsko-moravski prostor, ovde morala postojati gusta mreža puteva.

Geografsko grupisanje na koridorima i uzrokovani ekološki efekti podupiru ekološki pogled na svet, a time i potrebu različitih ekološko-istorijskih analiza. U tom kontekstu ovakav, vremenski i teritorijalno determinisan pristup bilateralnoj istoriji ekosistema, ima za cilj da kroz rekonstruisane elemente ekoloških evolucija i revolucija, odnosno promena kroz koje se menjao odnos ljudi i prirodnog okruženja rasvetli determinante njenog sadašnjeg stanja. Tako ekološka istorija, na osnovu analize i sinteze, nudi dokaze da postojeći ekološki problem na prostoru Koridora 10 imaju genetsko – razvojnu dimenziju – odnosno nisu došli niotkuda. Takođe, ekološka istorija postaje osnova za naučno predviđanje i željeno upravljanje budućim razvojnim tokovima u životnoj sredini ovog prostora. Time će produbljena i sistematizovana ekološka istorijska istraživanja postati segment centralnih savremenih fundamentalnih i primenjenih geoprostornih istraživanja koja će društvu pomoći da bude bezbednije i spokojnije – da mu olakša život i omogući opstanak. Svest o ekološkim procesima i ekološkoj krizi utiče, zapravo, na približavanje naučne i političke misli.

Kada je u pitanju navedeni koridor, i pored brojnih problema, prolongiranja rokova, kašnjenja u izradi dokumentacija i početka i završetka planiranih radova, može se reći da Srbija, za sada, dobro napreduje kada je reč o preuzetim obavezama. Međutim, jedini način da se on završi, jeste da bude pod stalnom kontrolom, da budu

pozitivne tenzije, da firme koje su dobile radove ispunjavaju obeveze kako bi u društvu vladala podsticajna atmosfera i za radnike i, kako bismo završili ovaj nacionalni projekat za koji postoje proračuni da bi se veoma brzo isplatilo. Zbog svega navedenog, Koridor 10 se mora posmatrati kao geo-politički projekat, a ne samo kao autoput, jer on treba da predstavlja koridor mira, prometa robe, kapitala, ljudi, očuvanja resursa, energetskih potencijala, razvoja turizma, i privrede.

LITERATURA

- [1] Nešković, S., Ekonomska diplomatija i Koridor 10 u kontekstu razvoja Republike Srbije, u: Bezbednost u postmodernom ambijentu, Zbornik radova, knjiga X, Beograd, Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B, 2011.
- [2] Veselinović, P., Miletić, D., Srbija i panevropski Koridor 10, u: Bezbednost u postmodernom ambijentu, Zbornik radova, knjiga X, Beograd, Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B, 2011.
- [3] Bataveljić, D., Pravno-političke implikacije izgradnje Koridora 10, u: Bezbednost u postmodernom ambijentu, Zbornik radova, knjiga X, Beograd, Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B, 2011.
- [4] Ilić, V., Koridor 10 u konceptu decentralizacije I regionalizacije Republike Srbije, u: Bezbednost u postmodernom ambijentu, Zbornik radova, knjiga X, Beograd, Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B, 2011.
- [5] Biočanin, R., Koridor 10 u koncepciji održivog razvoja i unapređenja kvaliteta životne sredine, u: Bezbednost u postmodernom ambijentu, Zbornik radova, knjiga X, Beograd, Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B, 2011.
- [6] Đuričić, M. M., Đuričić, M. R., Aćimović Pavlović, Z., Timski rad i realizacija Koridora 10, u: Bezbednost u postmodernom ambijentu, Zbornik radova, knjiga X, Beograd, Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B, 2011.