

POSTMODERNA KONCEPTUALIZACIJA SAOBRAĆAJA, TREND OVI DIGITALIZACIJE I PANDEMIJA COVID - 19 (Pozivni referat)

Akademik prof. dr Slobodan Nešković, e-mail: slobneskovic@gmail.com

Međunarodna akademija nauka, umetnosti i bezbednosti – MANUB;
Centar za strateška istraživanja nacionalne bezbednosti – CESNA B;
St. Cyril and St. Methodius University of Veliko Turnovo Bulgaria; UTA, Kiev

Pregledni članak

Apstrakt: Postmoderno doba oličeno u poslednjih pet decenija, determinišu tektonske promene u svim sferama javnog života. To se naročito odnosi na oblasti nauke, tehničko - tehnološkog progressa i bezbednosti. Društveni razvoj pojedinačnih država kanalisani je zvaničnom konceptualizacijom Evropske Unije i relevantnih činilaca međunarodnog poretka. Saobraćajno - transportna politika sa evidentnim kontroverzama potencira ubranu integraciju u grupaciju prosperitetnih zemalja i prilagođava se aktuelnim procesima. Ovde se inkorporiraju naučni trendovi digitalizacije, sa adekvatnom implementacijom novih informaciono - komunikacionih tehnologija. Savremeni izazovi bezbednosti permanentno se šire i dramatično ugrožavaju egzistenciju ljudske populacije. Esencijalnu pretnju predstavljaju planetarne epidemije, prvenstveno sadašnja pandemija COVID - 19. Njene dosadašnje reperkusije, zloćudna eskalacije sa brojnim modifikacijama i imperativ zdravstvene zaštite stanovništva, impliciraju prvorazrednu obavezu SZO i ostalih kompetentnih subjekata globalne zajednice.

Ključne reči: postmoderno društvo, saobraćajno - transportna politika, trendovi digitalizacije, informaciono - komunikacione tehnologije, bezbednost, zdravlje stanovništva, pandemija COVID - 19

POSTMODERN TRAFFIC CONCEPTUALIZATION, DIGITALIZATION TRENDS AND THE PANDEMIC COVID - 19

Abstract: The postmodern age, embodied in the last five decades, determines tectonic changes in all spheres of public life. These are especially relations in the fields of science, technical - technological progress and security. The social development of individual states is channeled through the official conceptualization of the European Union and relevant factors of the international order. Traffic - transport policy with evident controversies emphasizes the accelerated integration into the group of prosperous countries. Scientific trends of digitalization are incorporated here, with adequate implementation of new information and communication technologies. Modern security challenges are constantly spreading and dramatically endangering the existence of the human population. The planetary epidemics, primarily the current pandemic COVID - 19, pose an essential threat. Its repercussions so far, malignant escalation with numerous modifications and the imperative of health care of the population, imply a first - class obligation of the WHO and other competent subjects of the global community.

Key words: postmodern society, traffic - transport policy, digitalization, information - communication technologies, security, population health, pandemic COVID - 19

UVOD

Pre pojave parne mašine i inovacija u industrijskoj revoluciji krajem XVIII veka, nisu postojale nikakve forme motorizovanog saobraćaja. Transportna sredstva su se mahom vezivala za životinjsku tegleću snagu u kopnenom saobraćaju ili za snagu i pravac duvanja stalnih vetrova

u pomorskom saobraćaju. Bilo je ograničenja u količinama robe koja se prevozila, kao i u brzini transporta ljudi i roba. Vodeni saobraćaj je bio najviše razvijen i najefikasniji, tako da su gradovi na obalama mora ili velikih reka trgovali sa udaljenim regionima i na taj način zadobijali veću ekonomsku, političku i kulturnu moć i veći uticaj nad okolnom teritorijom. Zato nije ni iznenađujuće što su se prve civilizacije razvile upravo u dolinama velikih reka, kako zbog dobrih uslova za bavljenje poljoprivredom, tako i zbog trgovine (npr: doline Tigra i Eufrata, Nila, Inda, Ganga, Hoang Hoa). Kako je efikasnost transportnog sistema u ovom periodu bila izuzetno niska, tako je trgovina uglavnom imala lokalni karakter. Iz perspektive regionalnih ekonomija, u takvom okruženju uticaj grada na okolni prostor kroz trgovačke veze bio je najviše do 50 km u prečniku. Međunarodna trgovina je i tada postojala, ali su proizvodi kojima se trgovali spadali u kategoriju luksuzne robe (bili su izrazito skupi i dostupni malom broju bogatih), jer je bilo reč o začimima, svili, vinu, parfemima – robi koja je do Evrope dovožena čuvenim *Putem svile*.

Uporedo sa saobraćajem razvila se delatnost transporta robe, te logistika kao delatnost upravljanja tokovima robe i sirovina, procesima izrade završnih proizvoda i pridruženim informacijama od tačke izvora do tačke krajnje upotrebe u skladu sa potrebama kupca. Nove tehnologije kao i sama digitalizacija drastično iz dana u dan menjaju same tokove života pa samim tim i način funkcionisanja bilo koje vrste saobraćaja (drumski, vodeni, železnički ili vazdušni). Poslednje dve godine zabeležen je pad transportnog saobraćaja usled ograničenja kretanja na globalnom nivou usled pandemije. Takođe, sve je manje životnih oblasti u kojima je potreban čovek, što je pokazatelj na vreme kada je sve više automatizovane opreme, mašina pa ujedno i automobila. Ova tvrdnja se pokazala tačnom za vreme vanrednog stanja kada se poslovanje na globalnom nivou prebacilo na digitalni sistem poslovanja.

Digitalna transformacija koja se u širem kontekstu naziva i četvrtom industrijskom revolucijom može dati snažan stimulans dugoročnom razvoju svih oblasti privrede. Surovi uslovi koje diktiraju nosioci procesa globalizacije iniciraju promišljen koncept nastupa sa inkorporacijom inovativnih paradigmi poslovanja. To podrazumeva implementaciju novih tehnologija u funkcionisanju poljoprivrede i državnih institucija u kontekstu uključivanja znanja i iskustava diplomatskog nastupa u svrsi pobeđe suparnika na ekonomskoj pozornici. Digitalizacija podrazumeva upotreba komplementarnih inovacionih tehnologija u segmentu poslovnog angažmana u funkciji ostvarivanja nadmoći na tržištu roba i usluga. Sadašnja zloćudna pandemija COVID – 19 sa ogromnim ljudskim žrtvama i ekonomskom kataklizmom u svim državama predstavlja esencijalni izazov za organe vlasti, rukovodstva poslovnih subjekata, zaposlene i čitavo stanovništvo, te je digitalizovani sistem poslovanja u velikoj meri doprineo neometano funkcionisanje određenih grana.

1. POSTMODERNA KONCEPTUALIZACIJA SAOBRAĆAJA I COVID– 19

Sveukupni saobraćaj je značajan faktor privrednog i društvenog razvoja svake zemlje. Saobraćajem se povezuju krajevi zemlje, integrišu se svi sektori proizvodnje. Bez saobraćaja nema razvoja privrede (ujedno to bi onemogućilo sam uvoz i izvoz u druge delove sveta), niti bilo kakve povezanosti sa ostalim zemljama.¹² Efikasan i jeftiniji saobraćaj omogućava brži protok

¹² Nešković, S., Đelić T. A., Social Challenges and European Integration of the Western Balkans, "Naučnij rezultat" SOCIOLOGIJA I UPRAVLJENIE, Research result Sociology and Management, Setevoj naučno - praktičeskij žurnal,

različitih vrsta dobara a tako i usluga čime se utiče na smanjenje troškova proizvodnje pa time dobra, usluge postaju konkurentniji na svetskom tržištu. Ujedno razvijeniji saobraćaj bilo drumski, vazdušni, železnički ili vodeni utiče na sve veći broj zaposlenih lica što u jednoj zemlji može uticati na značajno povećanje standarda, a time kasnije i BDP-a.

Međutim, usled novonastale situacije, avio-saobraćaj je na globalnom nivou jedna od najteže pogođenih industrija pandemijom korona virusa, pa je smanjenje saobraćaja u ovom periodu očekivano, a posledice po poslovanje će biti dugoročne. Početkom 2020. godine zbog pandemije koronavirusa mnoge zemlje EU, ali i Evropska Unija uveli su stroge mere ograničenja, poput zabrane putovanja i vraćanja graničnih kontrola na unutrašnjim i spoljnim granicama EU, dok su partneri sa Zapadnog Balkana preduzeli restriktivne i često nekoordinisane mere koje se odnose na putovanja i prevoz robe.

Slobodnog kretanja ne bi bilo bez dobre saobraćajne povezanosti i bez dobrih saobraćajnih mreža. Zbog toga je saobraćajna politika Evropske Unije bila prvenstveno usmerena na savladavanje prepreka između država članica i na stvaranje jedinstvene evropske saobraćajne mreže u kojoj postoje uslovi poštene tržišne utakmice između različitih vrsta saobraćaja poput drumskog, vazdušnog, vodenog ili železničkog. Statistički, u saobraćajnoj industriji sada je zaposleno oko 10 miliona ljudi što prema podacima čini 4,5% ukupnog broja zaposlenih u Evropskoj Uniji.

Dobre saobraćajne veze kao što je navedeno, od izuzetnog su značaja za privredu EU naročito u smislu izvoza (export) – u tom slučaju izvoz robe zastupljen je u 90% slučajeva što se obavlja različitim vidovima transporta (drumski, vodeni, vazdušni, železnički). Zahtevi savremenog saobraćaja danas podrazumevaju pored osnovnog znanja saobraćajnih propisa i veštine upravljanja ujedno i neophodnost kvalitetnije pripreme ljudi za saobraćaj, a time se misli na saobraćajni odgoj i ponašanje u toku i za vreme saobraćajnih aktivnosti, kako na putevima tako i van njih.

Saobraćajna politika predstavlja deo opšte ekonomske politike i ujedno utiče na društveno-ekonomski razvoj jedne zemlje. Ciljevi, instrumenti i drugi faktori saobraćajne politike moraju biti komplementarni sa onima koji važe u Evropskoj Uniji. Stoga je cilj ujedno poboljšanje funkcionisanja unutrašnjeg tržišta time što bi se obezbedila sigurnost, efikasnost, dostupnost i kvalitet saobraćajnih usluga, zaštita interesa korisnika tih usluga i ujedno zaštita životne sredine. Cilj saobraćajne politike se stoga utvrđuje okvirnim uslovima za razne grane saobraćaja kako bi se omogućio prevoz robe i putnika unutar EU kao i na međunarodnom nivou čime bi se uklanjala ograničenja među državama. To bi ujedno doprinelo stabilnosti cena, poboljšanju udobnosti prevoza putnika kao i poboljšanju a ujedno i mogućem porastu životnog standarda.

Današnji saobraćajni sistem EU suočen je sa narastajućim konfliktom između povećanog zahteva za mobilnošću, zbog čega pitanja negativnih uticaja na okruženje postaju sve kritičnija. Evropska zajednica (EZ) od osnivanja posebnu pažnju posvećuje problemu saobraćaja, što je potvrđeno Rimskim Ugovorom (1957), ali je činjenica da se dugo godina nije našao pravi okvir za razvoj efikasne saobraćajne politike. Prvi put je 1992. godine, komisija EZ objavila „Zelenu knjigu“, a nedugo potom i „Belu Knjigu“ o budućnosti zajedničke saobraćajne politike. U centru

pažnje naročito u prvom dokumentu bio je održivi saobraćaj i njegovi efekti na ukupnu saobraćajnu politiku. Dodatno, u ovim dokumentima je saobraćaj okarakterisan kao glavni izvor različitih uticaja na životnu sredinu, naročito atmosferskih zagađenja, buke i promene namene zemljišta. Opšti je zaključak ovoga da je evropski transport postao „žrtva sopstvenog uspeha“. Zagušenja se javljaju prvenstveno u drumskom i vazdunom saobraćaju, a rast transportnih aktivnosti viđen je kao osnovni uzrok aktuelnih problema zagađenja životne sredine.¹³

Svrha saobraćajne politike EU je pomoći ljudima i zaštititi ih za vreme putovanja. Jedan od primera bilo je kroz osiguranje i zaštitu prava putnika. Sada kada bi došlo do kašnjenja putnici ne moraju sami da istražuju i muče se u cilju saznanja šta se desilo. Imaju pravo na osnovu toga na informacije koje bi upravo u tim momentima dobijali od saobraćajnog preduzeća. Putnici sa invaliditetom i oni sa ograničenom pokretnošću moraju dobiti posebnu pažnju. Kao deo projekta dovršetka Evropskog unutrašnjeg tržišta, osnovnu važnost predstavlja povezanost saobraćaja širom svih država članica EU.

Prema statističkim podacima o sigurnosti puteva za 2015. godinu, koje je objavila Evropska Komisija, potvrđeno je da su evropski putevi i dalje najsigurniji na svetu čak i pored problema u smanjivanju smrtnih slučajeva izazvanih na različitim saobraćajnicama i pod različitim uslovima. Na putevima EU u 2016. godine, 26.000 lica je izgubilo život, što je ipak za oko 5.500 lica manje u odnosu na 2010. godinu. Komisija je procenila i pored toga da je nešto više od 130.000 lica ujedno i teško povređeno. Procenjuje se da socijalni troškovi nastali zbog smrtnih slučajeva i teških povreda na putevima iznose oko 100 milijardi evra. Među skorijim statističkim podacima istraživanja su pokazala da je u 2017. godini na putevima poginulo 25.300 lica što je za 2% manje u odnosu na 2016. godinu. Ipak to nije dovoljno kako bi se ljudi osvestili i kako bi se doprinelo sve većem smanjenju nesreća sa teškim povredama ili smrtnim ishodom. Saobraćajne nesreće u EU godišnje koštaju oko 518 milijardi dolara na globalnom nivou, a kada bi se uzela svaka zemlja pojedinačno to bi koštalo od oko 1-2% njihovog godišnjeg BDP-a. Predviđa se da će u zemljama sa niskim i srednjim dohodkom saobraćajne nesreće biti uzrok novčanih gubitaka u iznosu od oko 5% BDP-a. Potrebno je uložiti dodatne napore kako bi se postigao strateški cilj EU tj. kako bi se barem za upola smanjio broj smrtnih slučajeva u drumskom saobraćaju (2010-2020).

Tehnološki napredak je u poslednjoj deceniji znatno povećao sigurnost vozila. Time se u daljoj budućnosti omogućava poboljšanje sigurnosti na putevima, posebno u području automatizovane i umrežene vožnje. Kako bi otvorila put prema automatizaciji Komisija namerava razviti glavni plan za razvoj kooperativnog inteligentnog transportnog sistema (ITS), dvostrane komunikacije između automobila i putne infrastrukture. Ti sistemi omogućavaju vozilima da međusobno šalju upozorenja kao npr. u slučaju naglog kočenja ili putem infrastrukture što za primer mogu poslužiti budući radovi na putevima.¹⁴

Cilj Evropske Unije je ostvariti evropski prostor sigurnosti drumskog saobraćaja u periodu od 2010 – 2020 godine. Kako bi to postigla podrazumeva se primena mera usmerenih na stanje vozila, prevoz opasne robe i sigurnosti putne infrastrukture. Prema Izveštaju Evropskog veća za sigurnost saobraćaja za 2017. godinu, u 2016. godini zabeleženo je 25.670 smrtnih slučajeva na putevima u EU, što je 530 manje u odnosu na 2015. godinu (smanjenje od 2%). EU

¹³ Pejčić, S., T., Bojković, N., Davidović, M., Kvalitet saobraćajnih usluga, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2010, str. 12.

¹⁴ Bela knjiga - Plan za jedinstveni evropski saobraćajni prostor - Put prema konkurentnom saobraćajnom sistemu unutar kojeg se efikasno upravlja resursima, Bruxelles: Evropska komisija, 2011, str. 9.

je 2010. godine obnovila obavezu u vezi sa poboljšanjem sigurnosti drumskog saobraćaja i kao cilj do 2020. godine navela smanjenje smrtnosti na putevima za oko 50% u odnosu na 2010. godinu. Kako bi se postigao cilj EU za 2020. godinu bilo je potrebno godišnje smanjenje od 6.7%. Ali, po podacima od 2010. godine smrtnost na putevima u EU pala je za 19% što iznosi samo smanjenje od 3,4% na godišnjem nivou. Najugroženiji učesnici u saobraćaju (pešaci, biciklisti) čine veliki udeo u saobraćaju (135.000 lica). U Evropskom akcijskom programu za sigurnost drumskog saobraćaja za period od 2011-2020. godine, postavljeni su zahtevni planovi za smanjenje broja poginulih na evropskim putevima na pola u sledećih deset godina.

Postojeće ključne inicijative odnose se na uvođenje nove evropske vozačke dozvole i stupanje na snagu prekogranične direktive kojom će se omogućiti progon počinitelaca prekograničnih saobraćajnih prekršaja. Evropski Parlament doneo je na osnovu toga predlog za npr. uvođenje boljih i kvalitetnijih tehničkih pregleda kako za putnička tako i za teretna vozila u drumskom saobraćaju, a veliki pomak napravljen je i u odnosu na strategiju za smanjenje broja teško stradalih žrtava u saobraćajnim nezgodama.

EU na raspolaganju ima različita sredstva raspoloživih akcija u pogledu bezbednosti saobraćaja na putevima:

- Član 71. ES Sporazuma dozvoljava EU da ozakoni usvojene mere kako bi se poboljšala bezbednost transporta unutar principa prenošenja ovlašćenja na niže nivoe;
- EU podržava istraživačke i projekte tehnološkog razvoja;
- EU ima finansijska sredstva koja joj omogućavaju da podrži inicijative usmerene ka podizanju svesti među donosiocima odluka, profesionalcima i javnosti, o glavnim bezbednosnim pitanjima i rešenjima;
- EU je igrala aktivnu ulogu u definisanju metoda za istraživanje nezgoda i stvaranju CARE baze podataka.¹⁵

Poštovanje osnovnih pravila u saobraćaju će biti tretirano edukacionim kampanjama i kampanjama za podizanje svesti, koje se uklapaju u cilj postavljen ovim programom i koje se tiču postojećih nacionalnih aktivnosti organizovanih od strane policije i drugih nadležnih tela i organa. Ove akcije usmerene su na posebno ranjive korisnike, mlade i stare vozače. Postoji revolucija u automobilskoj industriji koja može pružiti značajne koristi u pogledu aktivne bezbednosti i sprečavanju nezgoda. U vozila se sve više instaliraju moderni električni uređaji koji upravljaju sigurnosnim funkcijama vozila. Evropski program za procenu novih automobila (EuroNCAP) testira bezbednost novih automobila u skladu sa usklađenim protokolima za različite tipove nezgoda koje mogu izazvati ozbiljne povrede putnika a time i pešaka. Pasivna bezbednost – upotreba sigurnosnih pojaseva je takođe veoma važna oblast delovanja, jer se na taj način potencijalno može spasiti oko 4000 života.

Bezbednost drumskog saobraćaja je naučna disciplina koja primenom naučne metodologije prati, izučava i objašnjava pojavne oblike (fenomenologiju), uzroke, uslove i druge faktore zbog kojih nastaju pojave koje ugrožavaju ljude i imovinu u saobraćaju, a posebno saobraćajne nezgode (etiologija) kao i strategiju i taktiku saobraćajnih nezgoda i drugih negativnih pojava u saobraćaju pri čemu se pored sopstvenih rezultata koristi i rezultatima drugih

¹⁵ Halving the Number of Road Accident Victims in the Eu by 2010: A Shared Responsibility, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/road_safety_management.pdf, pristupljeno dana 06.05.2021. godine u 12:09 časova.

naučnih disciplina. Osnovni faktori bezbednosti i sigurnosti u saobraćaju su: vozač, vozilo i put. Bezbednost saobraćaja predstavlja rezultat međusobnog dejstva ova tri elementa.

Zbog velikih stopa smrtnosti Generalna skupština Ujedinjenih nacija je rezolucijom 64/255 od 2. marta 2010. godine razdoblje od 2011-2020. godine proglasila decenijom delovanja na bezbednost drumskog saobraćaja, sa ciljem davanja prioriteta prevenciji i sigurnosti u saobraćaju u sledećoj deceniji kako bi se time uspeli spasiti milioni života a ujedno kako bi se sprečila milionska povređivanja i invaliditeti. Sam razvoj pametnih tzv. „smart“ automobila počeo je sa elektronskim ubrizgavanjem goriva, kontrolom raspodele snage za svaki točak, računarskom dijagnostikom, naprednim air-bag sistemima i satelitskom navigacijom pa sve do message centra, mogućnost autonomnog parkiranja (bez vozača) itd.

Promovisanjem principa intermodaliteta, EU nastoji ostvariti integraciju različitih transportnih sektora u efektivne logističke lance kako bi se sektori optimalno koristili, a time i smanjili transportni zastoji. Postojeća mreža evropskih puteva, železnica, zračnih luka i kanala trebala bi biti pretvorena u transevropsku saobraćajnu mrežu (TEN-T) novom infrastrukturnom politikom Evropske Unije. ¹⁶ Siim Kallas, potpredsednik Evropske komisije zadužen za promet, izjavio je: „Promet je temelj evropskoga gospodarstva. Bez dobrih prometnih veza Europa neće rasti ni napredovati. Novom će se infrastrukturnom politikom EU uspostaviti snažna evropska prometna mreža u svih 28 država članica radi promicanja rasta i konkurentnosti. Njome će se povezati Istok sa Zapadom te će sadašnja rasepkana prometna mreža postati uistinu evropskom“. Novom se politikom prvi put utvrđuje osnovna prometna mreža utemeljena na devet glavnih koridora: dva koridora sever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora. Tom će se osnovnom mrežom bitno izmeniti prometne veze između Istoka i Zapada, ukloniti uska grla, poboljšati infrastruktura te pojednostaviti prekogranični promet za putnike i preduzeća u delovima EU. Poboljšaće se veze među različitim vrstama prevoza i doprineti ostvarenju ciljeva EU u području klimatskih promena. Osnovnu je mrežu potrebno dovršiti do 2030. Dostupnost finansiranja zavisice od uspeha zaključenja pregovora o ukupnom višegodišnjem finansijskom okviru 2014 – 2020. godine.

Finansijska sredstva za saobraćajnu infrastrukturu utrošićice će se za period 2014. – 2020. godine i iznositi 26 milijardi eura. Ta će sredstva EU-a usmeriti na osnovnu saobraćajnu mrežu u kojoj leži najveća dodatna vrednost EU. Kako bi veze između Istoka i Zapada bile na prvom mestu, gotovo će polovina ukupnog finansiranja EZ za saobraćajnu infrastrukturu (11,3 milijarde eura iz Instrumenta za povezivanje Europe) biti ograničena isključivo na kohezijske države. Novom saobraćajnom mrežom, ako je posmatramo u celini omogućićice se sigurniji saobraćaj sa manje gužve i biće olakšana i brža putovanja. Cilj je obezbediti da postepeno, do 2050. godine većina evropskih građana i preduzeća od te sveobuhvatne mreže ne bude udaljena više od 30 minuta. Važnije infrastrukturne sisteme čine:

- Železnička infrastruktura
- Putna infrastruktura
- Aerodromska infrastruktura i
- Elektronička

¹⁶ Jusufrić, I., Saobraćajni, ekološki i ekonomski problemi i perspektive rješavanja u zemljama Zapadnog Balkana s osvrtom na Bosnu i Hercegovinu, Nauka i Tehnologija br. 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2018, str. 17.

Glavni oblik saobraćajne infrastrukture predstavlja putna infrastruktura koja omogućava pristupačnost svim prostorima destinacije od interesa za turizam. Saobraćajne procese u turizmu možemo definisati kao prihvatanje i prevoz turista sa jednog mesta do drugog mesta tj. od emitivnih do receptivnih odredišta. Rešenja za poboljšanje mobilnosti dobijamo planiranjem saobraćajnog sistema, pri čemu se ne zanemaruje povezanost sa prostornim uređenjem i društveno-ekonomskim faktorima. Jedna od najinteresantnijih priča o uspehu TEN-T-a jeste most Oresund (između Malmoa i Kopenhaga), najduži most za kombinovani drumski i železnički saobraćaj u Evropi kojim su nordijske države povezane sa centralnom Evropom. Tom se vezom doprinelo povećanju privrednog saobraćaja između dve strane i znatno je donela korist lokalnom regionalnom razvoju. Otkad je taj most otvoren železnički saobraćaj se povećao za oko 200%. Od januara 2014. godine u EU je na snazi nova politika saobraćajne infrastrukture u okviru koje će se kontinent povezati uzduž i popreko, tj. istok sa zapadom i sever sa jugom. Ovom se politikom žele ukloniti razlike među saobraćajnim mrežama država članica i preostala uska grla koja ometaju funkcionisanje jedinstvenog tržišta te tehničke prepreke kao što su nekompatibilni standardi u železničkom saobraćaju.¹⁷

Novonastala situacija izazvana pandemijom, dovela je do toga da mnogi ljudi osećaju da javni prevoz više nije bezbedan, postoji pritisak da se dozvoli privatnim automobilima veća sloboda kretanja u gradu, što bi moglo da unazadi održivi boljitak postignut u gradovima tokom proteklih decenija. Ne postoji nijedan segment transportnog sistema koji nije pretrpeo štetu u vreme pandemije, bilo da se radi o vazdušnom, železničkom, vodnom ili drumskom saobraćaju. U Srbiji su, tokom 2020. godine, prve procene štete u saobraćaju i infrastrukturi iznosile više od 110 miliona evra.

2. TRENDVI DIGITALIZACIJE I COVID-19

Savremeni svet karakterišu tektonske promene u svim sferama javnog života. Najkrupnije promene dešavaju se u oblasti komunikacija i novih tehnologija, koje se inkorporiraju u svim segmentima društva. Strateški koncept preoblikovanja poslovnog i socijalnog ambijenta koji je od vitalnog značaja za državu i kompanije naziva se digitalna transformacija. Sprovodi se koncept korenite reorganizacije javnih politika, ekonomije i biznisa u kontekstu dugoročne investicije na svim stepenima strukture konkretne zajednice. Polazeći od činjenice da je u budućnosti jedino izvesna neizvesnost, pojavljuje se potreba za modernizacijom svih poluga sistema po ugledu na modalitete prosperitetnih država. Naredni period pripada generacijama tehnološkog, informatičkog i robotizovanog opredelenja. Nove digitalne IK tehnologije kao osnova društvenog i privrednog progressa, uključuju inauguraciju tog fenomena u poslove prevoza ljudi i robe. Ovo logično povezuje saobraćajno - transportne delatnosti i procese digitalizacije.¹⁸

Snažan trend implementacije inovacija i postmodernih tehničko – tehnoloških otkrića u cilju opšteg progressa tretira se terminom digitalna revolucija. Ulaganja u navedeni proces mora pratiti i uspon ljudskih resursa, kao neophodan preduslov za uspešnu digitalizaciju ustanova državne uprave i ekonomije u javnom i posebno privatnom sektoru. Istraživanja pokazuju da

¹⁷ Nešković, S., Poslovna diplomatija u novim trendovima saobraćaja, ekologije i logistike, Nauka i Tehnologija, br. 14, God.8, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2020, str. 22.

¹⁸ Nešković, S., The National Security Paradigm and National Interest in Postmodern Globalization Flows, Cross - Border Book Series "New Challenges to Security and Development of the Balkans" Vol. 7, Problems of National and Corporate Security, Proceedings of International Scientific Conference 22 - 23. 11. 2019, University "St. Cyril and St. Methodius" Veliko Tarnovo Bulgaria, 2020, p. 14.

digitalizacija postaje prvorazredna tema na planetarnom nivou. Kompetentne međunarodne studije ukazuju da će svetski izdaci za digitalnu transformaciju dostići dva biliona dolara do 2022. godine, pri čemu kompanije izdvajaju 10 % prihoda za podsticanje digitalnih koncepcija. Stav je da digitalna transformacija radikalno menja način proizvodnje i plasmana dobara i usluga u svim privrednim granama, kao i odnose među ljudima, između poslodavaca i zaposlenih, prodavaca i kupaca na tržištu. Navedeni postulati primenljivi su u svim privrednim i vanprivrednim granama, samim tim i u poljoprivredi i zadržarstvu.

Digitalizacija pojačava ulogu kompanija kao učesnika u međunarodnim ekonomskim odnosima u svrsi ostvarivanja konkurentske prednosti na inostranom tržištu. Činjenica je da transnacionalne korporacije imaju proizvodne pogone i predstavništva u različitim delovima sveta, što bitno usložava njihovo funkcionisanje i postizanje projektovanih ciljeva. Međutim, procena rentabilnosti poslovanja, odnosno produktivnosti i troškova ohrabruju menadžmete TNK da diversifikuju svoje aktivnosti, kako prema delatnostima tako i geografski. Tako kompanije postaju međunarodne diplomate koji svojim poslovnim delovanjem doprinose i unapređenju odnosa među državama. Primer produktivne digitalizacije je mala baltička država Estonija, koja se pre 20 godina orijentisala ka digitalizaciji zemlje. Građanstvo je zadovoljno reformom javne uprave, naročito stoga što su Estoncima dostupni sve informacije iz baze podataka koja je potpuno otvorena, izuzev kada stanovnici žele da budu zatvoreni.

Srpsko društvo opredeljeno je za digitalnu transformaciju u svim sferama i nivoima bitisanja. Digitalna koncepcija trenutno je najbrže rastuća srpska industrija, što će nesumljivo biti i u budućnosti. Svetski teoretičari su prijatno iznenađeni tim fenomenom nazvanim „Tehnološki bum u Srbiji“. Predviđa se da će sledeći zamah srpske ekonomije biti proizvodnja litijuma, zbog čega je korporacija „Rio Tinto“ uložila 200 miliona dolara u istraživanja rude jadarita u okolini Loznice. Numerički pokazatelji su veoma afirmativni:¹⁹

- IT sektor predstavlja 6 % srpskog BDP,
- Zaposleno je oko 45 000 ljudi,
- Ulaganja stranih firmi u poslednjih šest godina je preko 500 miliona dolara,
- Prošlogodišnji izvoz IT sektora iznosio je 1,5 milijardi dolara što je povećanje od 55 % u odnosu na 2017. godinu.
- Obrazovni sistem proizvodi 5 000 IT diplomaca na godišnjem nivou,
- Srpska vlada uložila je 79 miliona u digitalnu infrastrukturu, sa najavom novih investicija.

Demografska istraživanja pokazuju da naučni radnici i visokoobrazovani Srbi masovno odlaze u inostranstvo u potrazi za boljim standardom. Ta konstatacija ne odnosi se na zaposlene u IT sektoru, gde je uočljiva suprotna tendencija povratka kvalifikovanih ljudi. Oni se vraćaju u domovinu sa stečenim modernim informaciono – komunikacionim znanjima, veštinama, kontaktima i kapitalom. Srbija je iskazala odlučnost za dalji razvoj savremenih tehnologila i njihovu primenu u svim segmentima društva. Stoga se sprovodi reforma normativnog okvira i pružaju poreske olakšice radi privlačenja investitora. Akcenat se opravdano daje reformi sistema obrazovanja, sa uvođenjem informatičkih predmeta na svim stepenima. Odgovorni subjekti

¹⁹ Nešković, S., Reconceptualization of the Higher Education System in the Countries of Southeast Europe in the Processes of European Integration and the Impact of the Pandemic COVID - 19, Thematic papers, PHILOSOPHY DURING THE TIME OF PANDEMIC, Third International scientific conference "Geopolitics in the Black Sea region", Proceedings, Belgrade, Sofia: Bulgarian Academy of Sciences - Institute for the study of societies and knowledge and Center for strategic research on national security - CESNA B Belgrade Serbia, 2021, p. 12.

zemlje ulažu napore za dalju afirmaciju tehnološke sfere u građanstvu. Ovde ukazujemo potrebu za sadržajnom implikacijom digitalne infrastrukture u svim područjima srpskog preduzetništva, naročito u agraru, zadrugarstvu i turizmu koji označavaju objektivnu šansu Srbije na međunarodnom tržištu roba i usluga.

Aplikacije i principi digitalne transformacije mogu se implementirati, uz uvažavanje specifičnosti poslovanja konkretnog zadržnog pravnog lica. Digitalizacija označava da se proces reorganizacije poslovanja transformiše u digitalnu organizaciju. Digitalizacija treba da doprinese eliminisanju svih prepreka u poljoprivrednoj proizvodnji, obezbeđenju sirovina, transportu i plasmanu proizvoda, uz sve manje prisustva izvršilaca, što treba da rezultira smanjenju troškova i povećanju kvaliteta proizvoda i usluga. Temelj digitalne infrastrukture čini informacija, korisni podaci. U uslovima burnih promena u globalnoj zajednici i surove konkurencije u planetarnom ambijentu digitalne tehnologije postaju esencijalni pokretač razvoja preduzetništva i svake pojedinačne tvorevine.

Razmena informacija između različitih aktera u poslovanju zadruga znači da se na ponudu i potražnju može odgovoriti u stvarnom vremenu, što doprinosi efikasnijem korišćenju vlastitih resursa u svim fazama poslovanja. Informaciono – komunikacione tehnologije pomažu da se smanje ljudske greške koje su najveći uzrok anomalija u svim etapama ciklusa poslovanja. One mogu formirati osoben multimodalni sistem monitoringa. Posebni pomoci mogući su u domenu eksploatacije vozila, manipulativnih sredstava i saobraćajno – transportnih kapaciteta. Digitalne tehnologije menjaju i sama vozila, u smislu automatizacije transporta i uvođenja inteligentnih, odnosno ekološki zdravijih vozila. Takođe, angažovanja ljudstva i kretanja robe sa transportom do krajnjeg korisnika u zemlji i inostranstvu. Pored toga, mogu inicirati raznovrsne inovativne aktivnosti i obezbediti mobilnost za sve, uz pojavu novih učesnika i modernijih vidova stvaranja nove vrednosti u okruženju zvanom ekonomija znanja.

Informacione tehnologije omogućavaju da buduća rešenja budu utemeljena na ekološki podobnim sirovinama, pametnoj proizvodnji i konkurentnim proizvodima. Digitalna infrastruktura omogućava kvalitetniju komunikaciju na svim relacijama u organizaciji i širem poslovnom okruženju. Pored informacije, osnovu digitalizacije u ekonomiji čine investicije i nova rešenja. To implicira zahtev da se u okviru zadrugarstva pokrenu poslovne forme, vizije marketinški o modeli i inkorporiraju nova informatička rešenja, u konceptu pobede suparnika na tržištu roba i usluga, posebno prema standardima Evropske Unije. Adekvatan pristup primenjuje se i u sferama održivog razvoja, zaštite i unapređenja životne sredine. Kooperativnost, povezivost i automatizacija u poslovanju su komplementarne kategorije koje se međusobno učvršćuju, sa tendencijom da se vremenom potpuno integrišu. Međutim, informatički stručnjaci su jednoglasni: mnoštvo firmi poseduje samo elementarne prepreke za moguće napade, a mnoga mala preduzeća nemaju sredstva niti stručna lica koja bi redovno unapređivala njihovu digitalnu zaštitu.

Vanredne mere, posebno vanredne situacije proizvod su krupnih kriznih stanja sa razornim posledicama u posmatranoj zajednici, prvenstveno ljudskim žrtvama. Prevencija vanrednih događaja kao njihovih uzročnika podrazumeva brojne aktivnosti kompetentnih faktora. Proizvedeni rizici, kao što je i globalna epidemija COVID – 19, označavaju potencijalne opasnosti po stanovništvo i ostale činioce državnih celina. Svaka treća kompanija u Srbiji ubrzala je rad na digitalizaciji tokom epidemije korona virusa iako se poslovanje preduzeća u mnogim oblastima u velikoj meri usporilo.

Zaključak

Saobraćaj je vrlo stara i dinamična aktivnost koja ima veliki značaj za sveobuhvatni razvoj privrede i celokupnog privrednog Sistema jedne zemlje ili samog regiona. Tradicionalna uloga saobraćajnog Sistema može se posmatrati kroz prizmu: Ekonomske politike, sa respektom socioekonomske efikasnosti i pravila i zahteva poslovne ekonomije, - Uspostavljanje regionalne i socijalne jednakosti sa posebnim akcentom na omogućavanje mobilnosti svim regionima i socijalnim strukturama, - Okruženje i sigurnost što uključuje minimiziranje štetnih uticaja saobraćaja na ljude i na prirodu, prilagođavanje izgradnji i očuvanje okruženja i prirodnih resursa. Drugačije rečeno, postojanje čvrste veze između saobraćaja, transporta i celokupnog privrednog Sistema opravdava podatak da učešće saobraćajnih i transportnih usluga u prodajnoj ceni proizvoda kod primarnih proizvoda iznosi prosečno oko 30% dok u sekundarnim oko 40%. Postmoderna konceptualizacija saobraćaja prvenstveno se temelji na digitalizaciji sistema, odnosno projektima implementacije inoviranih informaciono – komunikacionih tehnologija.

Nemoguće je govoriti o sinergijskim efektima saobraćaja i transporta bez naglašavanja njihove uloge u zaštiti okruženja, razvoju nerazvijenih područja te održivom razvoju. Saobraćajni sistem dobija i dodatnu dimenziju u kontekstu procesa globalizacije, gde ubrzani ekonomski rast i razvoj mora pratiti odgovarajuća saobraćajna i transportna mreža, naročito u pogledu osvrtnja tri od četiri slobode jedinstvenog tržišta. U cilju sprovođenja strategije sigurnosti saobraćaja EU je donela niz mera kao što je u tekstu navedeno u vidu direktiva čijim sprovođenjem se očekuje poboljšanje sigurnosti saobraćaja u EU. Mere za rešavanje uzročnika nastanka saobraćajnih nezgoda trebaju biti usmerene na izvore opasnosti i u srazmeri sa jačinom opasnosti koju pojedini izvori emituju i njihove korelacije sa drugim izvorima saobraćajnih nezgoda. Da bi mere bile dosledno sprovedene i da bi prižile odgovarajuće efekte potrebno je napraviti operativni plan u kojem će se tačno utvrditi sadržaj rada, potrebno vreme, a s tim i nosioci aktivnosti.

Digitalna transformacija označava kompleksan postmoderan, sistematski i naučno utemeljen sveobuhvatan koncept reorganizacije društvenih delatnosti u svim domenima javnog života. Prethodno navedeni argumenti, osavremenjivanje proizvodnje i zadržavanja sa potrebom realizacije profita imperativno postavlja zahteve za digitalizacijom u baznim autohtonim poslovima, kao i pratećim aktivnostima kao što su saobraćaj, infrastruktura i ekološki konglomerat. Digitalna tehnologija trenutno je najbrže rastuća industrija u Srbiji sa trendom dalje progresije. Ovde se nalazi prostor za zaustavljanje odliva mozgova, egzodusa mladih i rešavanje složenih demografskih kontroverzi. Pri tome treba inkorporirati različite forme pomoći međunarodne zajednice, prvenstveno predpristupne fondove Evropske Unije. Mnoge firme su, zbog pandemije, bile primorane da otkriju šta se sve može s digitalizacijom i novim načinima rada u virtuelnom okruženju. Digitalizacija ima važno mesto u pravljenju strategije za period razvoja posle pandemije virusa covid-19, jer se pokazalo da je u poslednjih godinu dana mnogo toga moralo da se „preseli u digitalni svet“. Neophodan je strateški pristup kompetentnih aktera i sinergijski angažman kompetentnih činilaca na nacionalnom i lokalnom planu.

Literatura

- [1] Bela knjiga - Plan za jedinstveni evropski saobraćajni prostor - Put prema konkurentnom saobraćajnom sistemu unutar kojeg se efikasno upravlja resursima, Bruxelles: Evropska komisija, 2011.

- [2] Jusufrić, I., Saobraćajni, ekološki i ekonomski problemi i perspektive rješavanja u zemljama Zapadnog Balkana s osvrtom na Bosnu i Hercegovinu, Nauka i Tehnologija br. 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2018.
- [3] Jusufrić, I., Saobraćajni, ekološki i ekonomski problemi i perspektive rješavanja u zemljama Zapadnog Balkana s osvrtom na Bosnu i Hercegovinu, Nauka i Tehnologija br. 10, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2018.
- [4] Nešković, S., The National Security Paradigm and National Interest in Postmodern Globalization Flows, Cross - Border Book Series "New Challenges to Security and Development of the Balkans" Vol. 7, Problems of National and Corporate Security, Proceedings of International Scientific Conference 22 - 23. 11. 2019, University "St. Cyril and St. Methodius" Veliko Tarnovo Bulgaria, 2020.
- [5] Nešković, S., Risk Management, Media and Public Opinion During C O V I D - 19 Pandemic, Tematski Zbornik radova vodećeg nacionalnog značaja "Društvo i COVID - 19", Edicija "Bezbednost u postmodernom ambijentu", knjiga 31., Proceedings, Međunarodna naučna konferencija, Beograd: CESNA B, Univerzitet "Sveti Kiril i Metodij" Veliko Trnovo, Bugarska i Međunarodna Akademija Nauka, Umetnosti i Bezbednosti - MANUB, 2020.
- [6] Nešković, S., Poslovna diplomatija u novim trendovima saobraćaja, ekologije i logistike, Nauka i Tehnologija, br. 14, God.8, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2020.
- [7] Nešković, S., Kompatibilnost komunikacione kompetentnosti sa vanrednim situacijama i pandemijom C O V I D - 19, Nauka i Tehnologija br. 14., Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2020.
- [8] Nešković, S., Đelić T. A., Social Challenges and European Integration of the Western Balkans, "Naučnij rezultat" SOCIOLOGIJA I UPRAVLJENJE, Research result Sociology and Management, Setevoj naučno - praktičeskij žurnal, Vol. 7, No 1. Izdaetsa s 2014 g., Online Scholarly Peer - Reviewed Journal, First published online 2014, Belgorod: Belgorodskij gosudarstvenij nacionalnij universitet, Rossia, Belgorod State National Research University, Russia, 2021.
- [9] Nešković, S., Reconceptualization of the Higher Education System in the Countries of Southeast Europe in the Processes of European Integration and the Impact of the Pandemic C O V I D - 19, Thematic papers, PHILOSOPHY DURING THE TIME OF PANDEMIC, Third International scientific conference "Geopolitics in the Black Sea region", Proceedings, Belgrade, Sofía: Bulgarian Academy of Sciences - Institute for the study of societies and knowledge and Center for strategic research on national security - CESNA B Belgrade Serbia, 2021.
- [10] Pejčić, S., T., Bojković, N., Davidović, M., Kvalitet saobraćajnih usluga, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2010.

Internet:

Halving the Number of Road Accident Victims in the Eu by 2010: A Shared Responsibility, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/road_safety_management.pdf