

INOVACIONE POLITIKE UNAPREĐENJA SAOBRAĆAJA I ŽIVOTNOG AMBIJENTA ZEMALJA U TRANZICIJI – STUDIJA SLUČAJA (Pozivni referat)

Akademik prof. dr. Slobodan Nešković, email: slobneskovic@gmail.com

Univerzitet Privredna akademija u Novom Sadu, FIMEK

Srpska Kraljevska Akademija Inovacionih Nauka

Sažetak: Savremeni trendovi egzistencije zemalja u tranziciji zahtevaju inovirane politike u oblasti unapređenja saobraćaja i životnog ambijenta. Proces priključenja Evropskoj uniji podrazumeva korenitu transformaciju država u svim područjima javnog života, posebno saobraćaja i životne sredine. Očigledan problem predstavljaju trendovi razvoja i dostignuti nivo konkurentnosti u okviru ciljeva „EUROPE 2020 STRATEGY“. Politika razvoja saobraćaja potencira prioritetni razvoj saobraćajnih infrastruktura i sektora transporta. Najveće anomalije prisutne su kod ekoloških sistema i životne sredine, gde saobraćaj ima značajnu ulogu. Relevantni faktori društva imaju obavezu da koncipiraju adekvatne politike unapređenja stanja u ovim i drugim sferama.

Glavne reči: politika, saobraćaj, životni ambijent, zemlja, tranzicija

INNOVATION POLICY OF IMPROVING TRAFFIC AND LIVING ENVIRONMENT FOR COUNTRIES IN TRANSITION – CASE STUDY (Keynote paper)

Abstract: Current existencetrends of countries in transition require innovated policy in the area of improving traffic and living environment. The process of joining the European Union implies a radical transformation of the state in all spheres of public life, particularly traffic and environment. The obvious problem is the development trends and the achieved level of competitiveness in the context of the objectives of "Europe 2020 strategy". Transport Development Policy emphasizes the priority development of traffic infrastructure and transport sector. The largest anomalies are present in the ecological system and the environment, where traffic plays an important role. Relevant factors of society are obliged to conceptualize adequate policy to improve the situation in these and other areas.

Keywords: policy, traffic, living environment, country, transition

UVOD

Napredak civilizacije kroz naučno – tehnološki progres uslovljava da procenat biosfere, koji čini prirodni ekosistem nastavlja ubrzano da opada, dok procenat urbanizovane životne sredine polako raste. Činjenica je, da je nemoguće izbeći razaranje ekosistema da bi se izgradili stambeni objekti, saobraćajna infrastruktura i industrijska postrojenja, ali je moguće povratiti određeni stepen ravnoteže biosfere, tako što bi se više svaki pojedinac uključio u obnavljanje ekosistema.

Inovacije predstavljaju jedan od glavnih pokretača nacionalnih ekonomija, pa samim tim i celokupne svetske ekonomije. Proces od postanka ideje, njenog fokusiranja, razvoja, praktične implemantacije kroz inovaciju i najzad opstanka sa tržišnom potvrdom, zahteva sistematsko vođenje odnosno upravljanje. Menadžment inovacija, bilo individualni ili korporativni, treba da permanentno podržava stvaranje i primenu inovacija. Transport se smatra osnovnom karikom savremene svetske privrede.

U razvijenim evropskim zemljama se dugo vremena odvijala akademska debata oko toga da li zaista postoji potreba da država interveniše na saobraćajnom tržištu i da utiče na razvoj saobraćaja. Na jednoj strani su zagovornici regulisanja saobraćajnog tržišta, a na drugoj poklonici njegove liberalizacije (dereglementacije). U dosadašnjoj praksi ovih zemalja saobraćajni sektor spada u područja na koja u većoj ili manjoj mjeri država utiče. Debata povodom osnovne dileme saobraćajne politike danas je posebno aktuelna u tzv. zemljama u tranziciji, koje su napustile socijalističku paradigmu i orijentisale se na izgradnju tržišne privrede. Kreatori saobraćajne politike u državama Zapadnog Balkana, koje su u grupi zemalja u tranziciji ne smeju da ignorišu činjenicu da je saobraćajno tržište na nivou Evropske unije u priličnoj mjeri liberalizovano. kao ni to da u balkanskim uslovima, zbog nerazvijene privrede, nije lako koncipirati i implementirati saobraćajnu politiku koja bi bila u saglasnosti sa filozofijom razvoja saobraćaja u razvijenim evropskim zemljama, članicama EU-a.⁵

Ekonomski razvoj društva karakteriše razvoj transporta i logistike, a upravo oni predstavljaju jedan od vodećih zagađivača životne sredine. Obim transporta se stalno povećava i iz tog razloga kompanije su morale da počnu da razmišljaju kako da zaštite životnu sredinu. To se posebno odnosi na najveće zagađivače - globalne logističke kompanije.⁶ Logistika je prisutna u svim oblastima društva i kao takva proširivala je područje svog delovanja. Glavne njene aktivnosti transport, manipulisanje i skladištenje su veliki izvori različitih vidova zagađenja. Transport utiče na zagađenje vazduha, vode i zemljišta. Od 70-90% ukupnih emisija CO₂ je od transporta, 45% emisija azotnih oksida, 30% ugljen dioksida i oko 25% čestica je posledica transportnih aktivnosti. Očigledno je da ovi elementi imaju krupne reperkusije po stanje životnog ambijenta, što je potrebno rešiti adekvatnim politikama u ovim oblastima.

1. PROBLEMI RAZVOJA I NIVO KONKURENTNOSTI ZEMALJA U TRANZICIJI

Svetska privreda se zbog posledica globalne ekonomske krize, nalazi u fazi dubokih strukturnih promena. Ona se nalazi na raskrsnici između do sada dominantne „masovne ekonomije“ koja je počivala na masovnoj proizvodnji i korišćenju energenata, s jedne, i „tzv. „ekonomije znanja“, s druge strane. Ovde se radi o „novom“ poslovnom modelu koji i dalje koristi iste faktore, ali u značajno manjem obimu, s tim što se težište pomera ka faktoru znanje. Naravno, ovo ne važi samo za zemlje u tranziciji koje ciljaju EU, nego i za njene članice EU koje nastoje da premise novog poslovnog modela stave u funkciju izgradnje države blagostanja.⁷

Evropska unija, kao najveća i najuspešnija regionalna integracija na svetu sa pet stotina miliona stanovnika, smatraju da su suočeni sa četiri ključna socijalno-ekonomska izazova, međusobno uslovljena:

- a. globalizacija i pojavljivanje novoindustrijalizovanih i visoko konkurentskih zemalja;
- b. demografija u vidu sve starije populacije i migracioni tokovi;
- c. brze promene na tržištu radne snage i
- d. tehnološki vođena informatička komunikaciona revolucija (IKT).

⁵ Nešković, S., Savremeni koncept ekonomskog razvoja zemalja Jugoistočne evrope sa akcentom na IPA fondove i Bosnu i Hercegovinu, Travnik: Internacionalni univerzitet Travnik, 2014 str. 15.

⁶ Pantić, D., Zaštita životne sredine u globalnim logističkim kompanijama, Zbornik radova, Novi Sad: FTN, XXX, 15/2015, , str. 2803.

⁷ Nešković, S., An Agricultural Production as a Significant Area of a Strategy of Economy Diplomacy of Serbia, Economics of Agriculture, Vol. LIX, No4, Belgrade, 2012, pp 591.

U zaključcima Evropskog saveta se navodi da je „kriza ukazala na očigledne slabosti u oblasti ekonomskih pitanja, naročito u pogledu budžetskog i šireg makroekonomskog nadzora“, te sa kao osnovni ciljevi navode:

- povećati stopu zaposlenosti žena i muškaraca starosti od 20 do 64 godine na 75% kroz različite aktivnosti, uključujući veće učešće mladih, starijih radnika i slabo kvalifikovanih radnika, kao i bolje integrisanje legalnih migranata;
- unaprediti uslove za istraživanje i razvoj, posebno imajući u vidu cilj povećanja zajedničkog javnog i privatnog ulaganja u ovaj sektor na 3% BDP;
- smanjiti emisiju gasova koji uzrokuju efekat staklene bašte za 20% u odnosu na nivo zabeležen tokom 90-tih godina prethodnog veka; povećati udeo obnovljivih izvora energije u ukupnoj energetske potrošnji na 20%; povećati energetske efikasnost za 20%;
- unaprediti kvalitet obrazovanja, sa posebnim naglaskom na smanjenje stope osoba koje napuštaju školu na manje od 10% i povećanje udela osoba starosti 30 do 34 godine u terciarnom ili ekvivalentnom nivou obrazovanja na najmanje 40%;
- unaprediti društvenu uključenost, posebno kroz smanjivanje siromaštva, kako bi se najmanje 20 miliona osoba izdiglo iz siromaštva i isključenosti.

Ključni razvojni stubovi Strategije JIE 2020 su:⁸

- **Integrirani rast** - podrazumeva veći obim spoljno-trgovinske razmene i investicija na regionalnom nivou, na nediskriminatoran, transparentan i predvidljiv način. Dakle, cilj koji se želi postići ovim razvojnim stubom je veći obim protoka roba, investicija, usluga i ljudi u regionu. Ovo takođe doprinosi daljoj integraciji regiona u evropsku i globalnu ekonomiju, kroz povećano učešće u međunarodnim lancima snabdevanja.
- **Pametni rast** (inteligentni rast) - odnosi se na veću posvećenost inovacijama i konkurentnosti u smislu dodate vrednosti, a ne većih troškova rada. Glavni cilj ovog razvojnog stuba je stimulisanje rasta baziranog na znanju u svim zemljama regiona. Inovacije i znanje se smatraju glavnom konkurentskom prednošću.
- **Održivi rast** - naglašava neophodnost podizanja nivoa konkurentnosti privatnog sektora i implementiranja politike energetske efikasnosti u zemljama JIE.

Tabela 1. – Rang zemalja u tranziciji prema prioritetima utvrđenim u Strategiji 2020

Država	Inteligentni rast				Integrativni rast		Održivi rast
	Okruženje preduzeća	Digitalna agenda	Inovativna Evropa	Obrazovanje i trening	Trž. rada i zaposlenost	Socijalna inkluzija	Zaštita okruženja
Švedska ⁹	5,05	6,13	6,12	5,75	4,65	6,40	6,31
Makedonija	3,70	4,17	2,72	3,84	3,98	3,36	3,47
Crna Gora	3,95	4,74	3,62	4,37	4,67	4,79	4,60
Srbija	3,12	4,10	2,79	3,81	3,53	3,85	3,49
Turska	3,90	4,27	3,29	4,01	3,42	4,01	3,32

Izvor: WEF; *The Europe 2020 Competitiveness Report: Building a More Competitive Europe*, Edition 2012.

⁸ <http://www.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rId=148955&rType=2>.

⁹ Švedsku smo ovdje uvrstili radi poređenja sa zemljama u tranziciji jer je kao članica EU po navedenim stubovima (7), kod četiri na prvom mestu kao najbolje rangirana (okruženje preduzeća, inovativna Evropa, socijalna inkluzija, održivost okruženja), jednom je rangirana kao druga (digitalna agenda), jednom treća (obrazovanje i obuka) i jednom kao jedanesta (tržište rada).

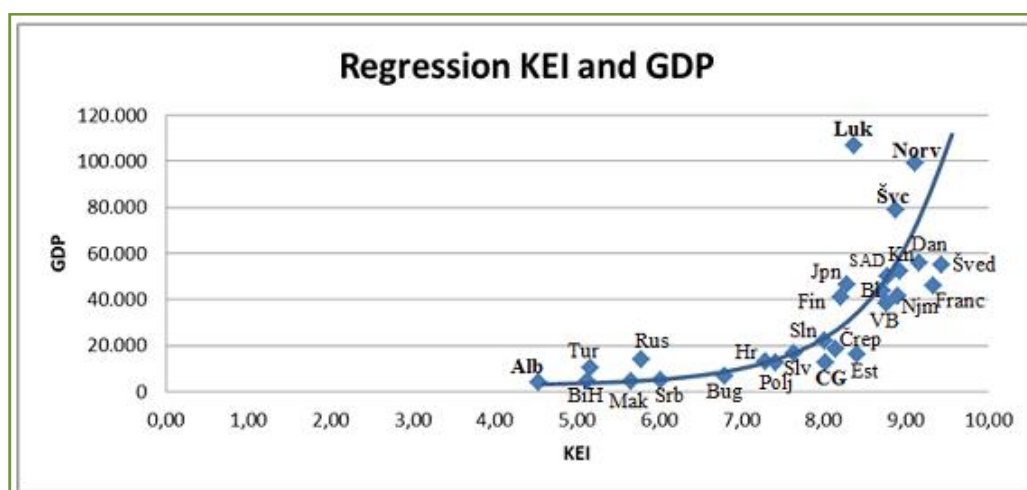
Pokazalo se da ono što smo nazivali informatičkom revolucijom, a ona se stvarno i dogodila, je u stvari bila „revolucija znanja“. Fokus se pomorio ka ljudima i znanju, njihovim vještinama, kognitivnom procesu, s tim što je tehnologija, primenom znanja, a posebno sistematične logične analize omogućila reorganizaciju tradicionalnog oblika rada. Otuda i faktori za iskazivanje uspešnosti dobijaju na značaju. Tako se, između ostalog, uspešnost neke nacionalne ekonomije ili njenih pojedinih privrednih subjekata u savremenom svetu, koji karakteriše neslućena promena prirode ekonomije, se sve češće iskazuje agregatnim pokazateljem definisanim kao nivo nacionalne konkurentnosti. Svetski ekonomski forum (WEF) proučava konkurentnost zemalja pune tri decenije, a nacionalnu konkurentnost definiše kao skup indikatora, institucija i faktora koji određuju nivo produktivnosti jedne države i uspostavljaju održiv tekući i srednjoročni nivo ekonomskog prosperiteta.¹⁰

Globalni konkurentski izveštaj bavi se proučavanjem parametara privreda zemalja radi analize i usmeravanja ekonomskog razvoja na duži period. Indeks globalne konkurentnosti (GCI) bavi se istraživanjem i utvrđivanjem proseka više različitih komponenti, od kojih svaka odražava jedan poseban aspekt složene dimenzije konkurentnosti. Pri tome se sve komponente grupišu u dvanaest osnovnih parametara konkurentnosti (tzv. stubovi), koji se mogu grupisati u tri osnovna zahteva: 1) razvoj vođen osnovnim resursima; 2) razvoj vođen efikasnošću; 3) inovacijama vođen razvoj.

Tabela 2. - Poređenje nivoa GDP per capita i KEI- 2012.g.

Država	GDP per capita USA \$	KE indeks
Turska - Tur	10.609	5.16
Crna Gora - CG	6.882	-
Srbija - Srb	4.943	6,02
Makedonija - Mak	4.683	5,65
BiH – BiH	4.461	5,12
Albanija - Alb	3.913	4,53

Na bazi podataka iz prethodne tabele vidi se da postoji visok nivo pozitivne korelacije između ostvarenog GDP per capita i KEI. Od zemalja iz okruženja (za CG ne postoji podatak za KE indeks), a Makedonija, Albanija i BiH su lošije rangirane od Srbije prema inovativnosti.



Slika 1. - Međuzavisnost GDP per capita i KEI po zemljama – 2012. g.

¹⁰ World Economic Forum, <http://www.gcr.weforum.org/>, The Global Competitiveness Report, 2013/ 2014. Još od 1979. godine WEF mjeri konkurentnost grupe zemalja, kao i njihovih kompanija na bazi indeksa globalne konkurentnosti (Global Competitiveness Index - GCI).

2. EVROPSKA UNIJA I SAOBRAĆAJNE POLITIKE TRANZICIONIH ZEMALJA

U EU saobraćaj je imao promotivnu ulogu u integraciji Evrope, uključujući povezivanje zemalja centralne i jugoistočne Evrope. Unija se opredelila za panevropsku saobraćajnu politiku čiji je osnovni cilj formiranje transevropske mreže pruga za velike brzine i integracionog sistema auto puteva u Evropi. Okosnicu treba da čine multimodalni saobraćajni koridori transnacionalnog karaktera. Evropska unija je „*Belom knjigom*“ definisala jedinstvenu saobraćajnu politiku koju karakterišu tri procesa: liberalizacija, deregulacija i harmonizacija. Ova politika se temelji na sledećim principima:¹¹

- jednako tretiranje saobraćajnih preduzeća i nosilaca saobraćajnih funkcija od strane države,
- finansijska samostalnost saobraćajnih preduzeća,
- puna samostalnost u poslovanju na tržištu (konkurencija) saobraćajnih preduzeća,
- slobodan izbor prevoznika od strane korisnika između različitih saobraćajnih grana,
- društveno rentabilna ulaganja u saobraćajne investicije.

Njihovom razradom, usaglašenim i jedinstvenim sprovođenjem, ostvaruju se sledeći ciljevi:¹²

- usklađivanje razvoja saobraćaja i privrede,
- formiranje optimalne strukture saobraćajnog sistema,
- smanjenje transportnih troškova,
- racionalizacija potrošnje energije,
- zaštita životne sredine i očuvanje prostora,
- poboljšanje bezbednosti.

Sa aspekta saobraćajnih tokova, indikativne su veličine trogovinskih relacija Evropske unije sa Ruskom Federacijom i Turskom, te trend intenziviranja sa Ukrajinom i Belorusijom. Stvorene su i pretpostavke, započetim tenzicijskim procesima u privredi zemalja srednjoistočne Evrope, do konačne integracije. Bruto domaći proizvod u zemljama u tranziciji ima uglavnom trend rasta. Planiranje saobraćajne infrastrukture u zemljama bivše Jugoslavije, bitno zavisi od razvoja spoljnotrgovinskih relacija Evropske unije sa Bliskim istokom i Mediteranom. Isto tako za spomenute zemlje važan je i potencijalni tok Baltik – Podunavlje – Jadran.

Projektom TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) od 1996. godine Evropska komisija je stimulisala razvoj multimodalne saobraćajne mreže u zemljama koje su kandidati za EU. TINA projekt je okončan 1999. godine i procenjene su potrebne investicije za period 1998. – 2006. godine na oko 87 mlrd €. Kao potvrda procenjene potrebe sredstva su ulagana kroz PHARE (*Poland Hungary Aid for the Reconstruction of the Economy*) program koji je prvo bio namenjen obnovi Poljske i Mađarske, a kasnije proširen na zemlje Srednje i Istočne Evrope u tranziciji. Oko 11,5% sredstava bilo je namenjeno za usklađivanje saobraćajnih sistema. Od 2000. PHARE je nadopunjen projektima ISPA (*The Instrument for Structural Policy for Pre – accession*) i SAPARD (*Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development*). Budžet PHARE-a za 2000. godinu iznosio je oko 1 mlrd €.

¹¹ Нешкович, С., Сигурността в Югоисточна Европа и идеите на релевантните международни субекти, Тематичен сборник с научни изследвания, Велико Трново, Бугария: Университет „Св. Св Кирил и Методије“, 2014 стр. 18.

¹² Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Strategija razvoja železnica Republike Srpske 2009-2015.,

Prema podacima TEM Informative 2000. godine, gustoća mreže većine zemalja u tranziciji ne prelazi 1 km/km² za javne puteve, odnosno 5 – 10 m/km² za auto – puteve ili 3 – 5 km na 100.000 stanovnika. Podaci PHARE programa iz 1999. godine jasno odslikavaju stanje drumske mreže srednjeistočne Evrope (CEEC) i zemalja Evropske unije (EU). Nizak nivo razvijenosti i gustoće mreže zemalja CEEC u odnosu na EU nepovoljan je sa aspekta integracije saobraćajnih mreža CEEC.

Transportna ponuda je takva da transportno tržište danas predstavlja jedno od najrazvijenijih pojedinačnih tržišta robe i usluga. Bez obzira na značajnu prisutnost njegove imperfektnosti i državne regulative, prisutna je snažna konkurencija pojedinih vidova transporta, koja je dominantno opredeljena ekonomsko-eksploatacionim prednostima i nedostacima, izraženim, pre svega, u: transportnoj sposobnosti, brzini, pouzdanosti (urednosti i tačnosti), bezbednosti, elastičnosti prevoza, kao i troškovima prevoznih usluga pojedinih vidova saobraćaja. Savremeni tokovi robe zahtevaju njihovo kombinovanje, što za osnovnu pretpostavku ima dobro razvijenu i uredno održavanu saobraćajnu infrastrukturu, čije planiranje mora biti sprovedeno na najvišem nivou, imajući u vidu značaj saobraćaja u smislu privrednog razvoja regiona. Povećanjem obima saobraćaja u Evropi javila se potreba za povezivanjem zemalja članica EU, kao i za redefinisanjem i modernizacijom saobraćajnih koridora i izgradnjom i modernizacijom infrastrukture.¹³ Osnovni cilj saobraćajne politike EU, preciziran na *Prvoj panevropskoj konferenciji o saobraćaju* (Prag, 1991. god) je definisanje efikasnog transportnog sistema koji bi zadovoljili potrebe korisnika, kako za prevozom tako i za bezbednošću i očuvanjem životne sredine, da bi Evropa mogla uspešno da konkuriše na svetskom tržištu. Zato je potrebno razviti sve one elemente koji utiču na uspeh, a to su: tehnika, tehnologija, interoperabilnost, intermodalnost itd. EU kao jedinstveno tržište bez unutrašnjih fizičkih, tehničkih, poreskih, carinskih, administrativnih i drugih prepreka i kao uspostavljena monetarna unija, predstavlja veoma moćan političko-ekonomski savez evropskih zemalja. Doprinos saobraćaja ovim globalnim težnjama obezbeđuje se sa tri aspekta:

- jedinstvene saobraćajne politike,
- harmonizacija standarda, propisa i zakona u svim oblastima i
- izgradnja integrisane interoperabilne evropske mreže saobraćajnica.

Kako je usaglašavanje saobraćajne infrastrukture jedna od osnovnih pretpostavki sveukupne privredne integracije članica, politika EU obuhvata usklađivanje programa i planova izgradnje međunarodne saobraćajne infrastrukture, i to ne samo sa stanovišta izbora pravaca veći obezbeđenja finansijskih sredstava (Procenjeno da je za narednih 10-15 godina u devet Koridora potrebno uložiti oko 50-70 milijardi EUR). Razvoj je zasnovan na transevropskoj saobraćajnoj mreži država članica EU i država centralne i istočne Evrope. Zbog toga je među predstavnicima vlada i parlamenta evropskih zemalja, institucija EU i međuvladinih organizacija, dogovoreno da se oforme saobraćajni koridori za sve vidove saobraćaja koji povezali EU i zemlje centralne, istočne i jugoistočne Evrope. Međutim, u periodu kada se raspravljalo o ovim problemima SR Jugoslavija nije uključena u raspravu, zbog ekonomskih sankcija.

Druga panevropska konferencija o saobraćaju je održana u martu 1994. godine na Kritu (bez učešća SR Jugoslavije) gde su definisane trase devet koridora za povezivanje zemalja EU sa centralnom i istočnom Evropom. Iako je SR Jugoslavija izostavljena iz trasa suvozemnih

¹³ Nešković, S., Saobraćajni koridori u funkciji razvoja zemalja Jugoistočne evrope, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2013, str. 17.

koridora (8 koridora), njen geografski položaj ju je učinio delom koridora rečnog saobraćaja na plovnom putu Rajna - Majna – Dunav - Crno more. Na konferenciji su definisane trase suvozemnih transevropskih koridora.

S obzirom na geografski položaj, zemlje bivše SFRJ su nužno uključene u tokove integracije evropskog saobraćajnog sistema. Po stabilizaciji političke situacije u SR Jugoslaviji, na *Trećoj panevropskoj konferenciji* održanoj u Helsinkiju 1997. god je pokrenuta inicijativa za njihovo uključivanje u reformske tokove, prihvatanjem predložene trase Koridora X:

- Koridor X - (Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skoplje-Veles-Solun;
- grana A: Budimpešta-Noví Sad –Beograd;
- grana B: Niš-Sofija- koridorom IV do Istambula;
- grana C: Veles-Bitolj-Florina-Via Egnatia (Hrvatska, SR Jugoslavija, Bugarska Makedonija))

Nakon tragičnih dešavanja u Jugoistočnoj Evropi (rat, dezintegracija SFRJ, sankcije, privredni sunovrat i nestabilnost regiona) EU je, u cilju podsticanja stabilizacije regiona, otpočela sa procesom stabilizacije asocijacije (SAP) koji je, u maju 1999. godine, Evropska komisija predložila za države Zapadnog Balkana (Srbiju, Crnu Goru, Albaniju, Bosnu i Hercegovinu i Makedonij) koja se odražava i na reforme u oblasti saobraćajne politike. Imajući u vidu dugogodišnju nestabilnost ovog regiona, za ove zemlje je osmišljen poseban pristupni aranžman koji, pored ispunjenja opštih (kopenhagenskih) kriterijuma, insistira, pre svega, na političkoj stabilnosti ovih zemlja i njihovom međusobnom povezivanju.

2.1. Planiranje i razvoj saobraćaja u Srbiji

Aдекватno funkcionisanje i razvoj sektora transporta od velikog je značaja za privrednu delatnost, počev od isporuke materijala za poljoprivredu, industriju i sektor usluga, pa do svih oblika krajnje potrošnje roba i usluga. U zemljama u tranziciji, posebno je važno adekvatno funkcionisanje i razvoj ovog sektora i u okviru njega razvoja infrastrukture koja će moći da podrži razvoj tržišne privrede i predstavlja jednu od baza ubrzanog privrednog razvoja. Sektor transporta Republike Srbije je u odnosu na zemlje u okruženju u zaostatku zbog decenije izolacije, ratne štete i nedostatka investicija i pažnje u ovom sektoru. Stoga je bitno poboljšati funkcionisanje tržišta transportnih usluga i radnih uslova zaposlenih u ovom sektoru. Republika Srbija ima izvanredne uslove za razvoj lokalnog saobraćajnog sistema i njegovu integraciju u evropski i svetski saobraćajni sistem. Konfiguracija terena obezbeđuje i najkraće rastojanje u odnosu na regionalne logističke centre predstavljaju dobru osnovu za najekonomičniju izgradnju saobraćajne infrastrukture odnosu na susedne balkanske zemlje. Prednosti naše zemlje su, ukratko, sledeće:

- Geografski i prirodni saobraćajni položaj omogućio je prolazak Koridora X kroz Jugoslaviju. Treba naglasiti značaj pravaca Beograd- Južni Jadran koji je sve aktuelnija veza ne samo srednje Evrope sa lukom Bar veći veza južne Italije sa Jugoistočnom Evropom i Ukrajinom;
- Ovim pravcima su se vekovima kretali tokovi putnika i robe, što se i danas može smatrati prirodnim tokom;
- Manja dužina železničke pruge i puta u odnosu na alternativne pravce susednih zemalja. (npr: pravac Budimpešta –Solun pruga preko Rumunije –duža za 344km; pravac Budimpešta - Istanbul dužina pruge preko Rumunije veća je za 240km nego preko Beograda;);
- Jeftinija izgradnja železničke pruge i puta zbog konfiguracije terena. Za izgradnju saobraćajnica kroz Jugoslaviju koristi se Panonska nizija sa dolinom Dunava, Save, Morave i Nišave i doline reka Vardara i Marice;

- Troškovi eksploatacije železničkih pruga i puteva su manji na pravcima kroz Jugoslaviju nego na alternativnim pravcima kroz druge zemlje;
- Veći stepen izgrađenosti infrastrukture kroz Jugoslaviju nego kroz susedne zemlje;
- Plovni put Rajna-Majna- Dunav koji povezuje 13 evropskih zemalja pruža SCG dobre uslove za razvoj multimodalnog transporta i povezivanje privrede sa najvećim ekonomskim centrima Evrope;
- Postojeći kapaciteti građevinske operative i transportnih organizacija, proizvodnja transportnih sredstava, elektronske i druge opreme veći su u odnosu na susedne zemlje.¹⁴

Usklađenost Strategije razvoja saobraćaja i saobraćajne infrastrukture Republike Srbije sa EU se odnosi na:

1. Definisanje globalnih ciljeva društveno-ekonomskog razvoja;
2. Definisanje ciljeva dugoročnog razvoja saobraćajnog sistema;
3. Izradu alternativnih strategija;
4. Izbor optimalne strategije;
5. Izbor optimalne politike za realizaciju strategije;
6. Implementaciju odabrane strategije i
7. Evaluaciju i kontrolu strategije.

Po određivanju razvojnih prioriteta, dinamike izgradnje, izvora finansiranja i dr, transportnom politikom treba predvideti potreban obim sredstava za investicije u sistem transporta, unapređenje konkurencije, povećanje bezbednosti, brzine i regulisanosti sistema transporta. i tako obezbediti bolju ponudu transportnih sredstava odgovarajućeg kapaciteta za prevoz putnika i robe i primenu savremenih transportnih tehnologija radi poboljšanja efikasnosti i bezbednosti prilikom transporta. Programom transporta treba obezbediti operativnu i ekonomsku konzistentnost i kompatibilnost transportnih delatnosti SCG sa koridorima EU i međusobnim vezama balkanskog regiona. Prioritetni projekti u oblasti razvoja saobraćajne infrastrukture se nalaze na glavnim železničkim pravcima definisanim od strane međunarodnih organizacija i to su:

1. Izgradnja i modernizacija železničke pruge velikih brzina (Koridor X)
2. Revitalizacija pruge Beograd-Bar
3. Izgradnja novih pruga: na deonici Valjevo-Loznica, povezivanje mreže pruga Rumunskih železnica sa ŽTP preko brane HE Đerdap
4. Modernizaciji železničkih čvorova.

Najveća koncentracija investicija upravo u ovom sektoru objašnjava se činjenicom da se srpska privreda najviše i oslanja na ovaj vid transporta. Osnovni pravci razvoja drumskog saobraćaja su:

- Poboljšanje infrastrukture i tehnologije rada na graničnim prelazima, što iziskuje i uvećanje investicija u ovaj sektor;
- Stvaranje i primena savremenog modela upravljanja putevima, koji uključuje i stvaranje savremene baze podataka o putevima i donošenje optimalnih investicionih odluka sa aspekta mreže i drugih izabраних kriterijuma;
- Treba raditi na povećanju bezbednosti saobraćaja, u velikim aglomeracijama i poboljšanja strukture putničkih automobila, autobusa i teretnih vozila, zbog smanjenja zagađenja i štednje energije u drumskom saobraćaju.

¹⁴ Mitrović, S., Petrović, N., Lazić, J., Uloga saobraćajne infrastrukture u procesu razvoja Jugoistočne Evrope – slučaj SCG, Industrija, vol. 32, br. 4., 2014, str. 29.

Osnovni cilj razvoja putnog transporta je finalizacija glavnih arterija koje se nalaze uz pan-evropski Koridor X. Ovaj koridor na svom osnovnom pravcu od Salzburga do Soluna povezuje osam, a uključujući krake, još šest država. Od ukupne dužine saobraćajnice koja iznosi 2.360 kilometara, kroz Srbiju prolazi 800 kilometara. Izgradnja i modernizacija Koridora X je od velikog značaja za razvoj trgovine (kroz izgradnju velikih tržnih centara i skladišta duž autoputa, blizu većih gradova), turizma, komunikacija, saobraćaja i industrije. Srbiji. Glavni pravci autoputa koje treba razviti su:

- mađarska granica-Beograd,
- Niš-bugarska granica,
- Južni Jadran-Beograd,
- Niš-granica Makedonije i zaobilaznica oko Beograda.

3. ŽIVOTNI AMBIJENT I KONCEPT RAZVOJA

Danas najčešće korišćene definicije održivog razvoja su: „... razvoj kojim se ide u susret potrebama sadašnjosti tako da se ne ugrožava mogućnost budućih generacija da zadovolje svoje sopstvene potrebe“ (WCED, 1987). Ova definicija data je u Izveštaju Komisije UN o životnoj sredini i razvoju (takozavne Bruntland komisije) „*Naša zajednička budućnost*“ iz 1987. godine. Bruntland komisija, ili kako je njen pravi naziv, Svetska komisija za zaštitu životne sredine i razvoj (*The World Commission on Environment and Development - WCED*), čiji zadatak je rešavanje problema ubrzanog uništavanja životne sredine i posledice koje to uništavanje ima na ekonomski i društveni razvoj. Problemi u životnoj sredini su globalne prirode i zajednički je interes svih naroda da se uspostave politike održivog razvoja.¹⁵ U definicije se mogu prepoznati dva osnovna koncepta:

- koncept potreba koji zagovara postizanje ili očuvanje prihvatljivog životnog standarda za sve i
- koncept ograničavanja (ili ograničenja) kapaciteta životne sredine, uslovljenog dostignutim nivoima u tehnološkom razvoju i društvenoj organizaciji. (WCED, 1987).

Neadekvatna životna sredina ima negativan uticaj na zdravlje i kvalitet života. U toj situaciji najveće posledice degradacije životne sredine trpi najsiriromašnji sloj stanovništva.

Kada se razmatra pitanje zaštite životne sredine u zemljama u tranzicijipotrebno je imati u vidu da je jedan od osnovnih razloga zašto se proizvodnja, naročito velikih transnacionalnih kompanija seli u inostranstvo i težnja da se mimoide sve strožija i razudjenja pravna regulativa, ali i svest, o potrebi zaštite životne sredine u najrazvijenijim zemljama (pre svega SAD i zemljama Evropske Unije). Seljenje „prljavih industrija“ i „prljavih“ tehnologija je nešto čega treba biti svestan kada se krene u proces privatizacije i privlačenja stranih investicija.

Može se reći da je stanje u kome se nalazi životna sredina u značajnoj meri uslovljena ekonomskom situacijom u kojoj se određena država nalazi. Obzirom da zemlje u tranziciji prolaze kroz velike ekonomske i političke promene, one su podložne i ekološkim problemima zbog zastarelih tehnologija, loše pravne regulative i loše kontrole kompanija koje zagađuju životnu sredinu.

Posledice tranzicije po životnu sredinu:

¹⁵ Nešković, S., Ekološka paradigma u tradicionalnom i postmodernom ambijentu međunarodne politike, u: *Nauka i tehnologija* br. 2, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2014, str. 10.

- nasleđe socijalističkog perioda:
 - ✓ industrijski razvoj bez vođenja računa o životnoj sredini „industrial development with no concessions to the environment“
 - ✓ najveći broj zagađivača izgrađen u samim gradovima ili blizu njih
- smanjenje industrijske proizvodnje u devedesetim dovelo je do znatnog smanjenja zagađenja, ali...
- ..povećanje korišćenja automobila i saobraćajni kaos u gradovima učinilo je nivo zagađenja još višim;
- upravljanje otpadom kao najozbiljniji problem!

Ciljevi „20-20-20“

U martu 2007. lideri EU postavili su klimatske i energetske ciljeve koje bi Unija trebalo da postigne do 2020. godine, podstičući Evropu da postane veoma energetska ekonomija sa niskom emisijom CO₂. Takozvani ciljevi „20- 20-20“ – koji predstavljaju 20% smanjenja emisije gasova sa efektom staklene bašte (greenhouse gas – GHG) u EU, u odnosu na nivo iz 1990. godine; povećanje udela potrošnje energije iz obnovljivih izvora na 20%; i 20% poboljšanja energetske efikasnosti EU – doneti su kao klimatski i energetska paket 2009. godine. Opšti cilj „20-20-20“ jeste borba protiv klimatskih promena, povećanje energetske sigurnosti EU, učvršćenje konkurentnosti i obezbeđenje efikasnog korišćenja energije.

Države bivše Jugoslavije su u Atini 25. oktobra 2005. godine, potpisale *Ugovor o uspostavljanju Energetske zajednice*, a 2009. godine su im se pridružile Moldavija i Ukrajina.

Tabela . Ciljevi energetske zajednice za obnovljive izvore energije¹⁶

Ugovorna strana	Udeo obnovljivih izvora energije u ukupnoj bruto potrošnji energije, 2009.	Ciljani udeo obnovljivih izvora energije u ukupnoj potrošnji energije, 2020.
Albanija	31,2%	38%
Bosna i Hercegovina	34%	40%
Hrvatska	12,6%	20%
Makedonija	21,9%	28%
Moldavija	11,9%	17%
Crna Gora	26,3%	33%
Srbija	21,2%	27%
Ukrajina	5,5%	11%
Kosovo* ¹¹	18,9%	25%

ZAKLJUČAK

U skladu sa svetskim tendencijama i perspektivama razvoja privrede i društva, zemlje u tranziciji treba da utvrde strategiju svog razvoja na bazi kako sopstvenih prednosti, tako i na osnovu kreacije i inovacije svetskih vrhunskih dostignuća naučno-tehnološkog razvoja (informatičke revolucija) i tako se svrstaju u razvijene zemlje (postanu mali evropski tigrovi). Dosadašnja saznanja pokazuju da se samo tehnološkim napretkom obezbeđuje civilizacijsko življenje i permanentni rast privrede i društva. Dugoročno posmatrano, rast životnog standarda može biti podstaknut isključivo inovacijama. Inovacije imaju poseban značaj za

¹⁶Brnavić, A., Turković, M., Putokaz za razvoj obnovljivih izvora energije u Srbiji i okruženju, cirsd, Beograd, 2015, str. 9.

privrede koje se približavaju granicama znanja i integrisanim tehnologijama koje postepeno gube na aktuelnosti. Zemlje u tranziciji, manje razvijene zemlje, još uvek imaju šanse da poboljšaju produktivnost usvajanjem postojećih tehnologija. Okruženje u ovim zemljama mora postati napredno, koje može da podstiče inovacije i u javnom i u privatnom sektoru što, konkretnije, podrazumeva povećanje ulaganja u istraživanje i razvoj (posebno u privatnom sektoru), razvoj visokokvalitetnih naučnoistraživačkih centara, ekstenzivnu saradnju (na polju istraživanja) između univerziteta i privrede, kao i zaštitu intelektualne svojine.

LITERATURA

- [1] Milovanović, G., Korišćenje pouka iz globalne finansijske krize za buduću regulaciju finansijskih institucija i tržišta, Zbornik radova-Inostrani kapital kao faktor razvoja zemalja u tranziciji, Kragujevac: Ekonomski fakultet, 2015.
- [2] Mitrović, S., Petrović, N., Lazić, J., *Uloga saobraćajne infrastrukture u procesu razvoja Jugoistočne Evrope – slučaj SCG*, Industrija, vol. 32, br. 4., 2004.
- [3] Nešković, S., An Agricultural Production as a Significant Area of a Strategy of Economy Diplomacy of Serbia, Economics of Agriculture, Vol. LIX, No4, Belgrade, 2012.
- [4] Nešković, S., Saobraćajni koridori u funkciji razvoja zemalja Jugoistočne evrope, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2013,
- [4] Нешкович, С., Сигурността в Югоисточна Европа и идеите на релевантните международни субекти, Тематичен сборник с научни изследвания, Велико Трново, България: Университет „Св. Св Кирил и Методије“, 2014.
- [5] Nešković, S., Savremeni koncept ekonomskog razvoja zemalja Jugoistčne evrope sa akcentom na IPA fondove i Bosnu i Hercegovinu, Travnik: Internacionalni univerzitet Travnik, 2014.
- [6] Nešković, S., Ekološka paradigma u tradicionalnom i postmodernom ambijentu međunarodne politike, u: *Nauka i tehnologija* br. 2, Travnik: Internacionalni Univerzitet Travnik, 2014.
- [7] Nešković, S., Business Intelligence and Intellectual Capital as Relevant Aspect of Tourism Industry, Paper Proceedings, 8th International Conference „Science and Higher Education in Function of Sustainable Development – SED 2015“ 02-03, October 2015, Užice, Serbia, Business and Technical College of Vocational Studies, 2015.
- [8] Ministarstvo saobraćaja i veza RS (2009): Strategija razvoja železnica Republike Srpske 2009-2015, Banja luka.
- [9] Nacionalna strategija održivog razvoja (Sl. glasnik RS, br. 57/2008)
- [10] Pantić, D., Zaštita životne sredine u globalnim logističkim kompanijama, Zbornik radova, Novi Sad, FTN, XXX, 15/2015, , 2015.
- [11] WEF; The Europe 2020 Competitiveness Report: Building a More Competitive Europe, Edition 2012.
- [12] World Economic Forum, <http://www.gcr.weforum.org/>, The Global Competitiveness Report, 2013/ 2014.
- [13] WCED - World Commission on Environment and Development, The, (1987). Our Common Future.
- [14] <http://www.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rId=148955&rType=2>.