Пише: Слободан Аћимовић
субота, 06 април 2013 11:06

Увод

Саобраћајни коридори представљају један од кључних аспеката инфраструктуре сваке националне привреде, региона, града и општине. Генерално је прихваћен став да је саобраћајна, поред енергетске инфраструктуре, најважнији општи услов развоја државе. Стога се у свакој земљи света може успоставити сасвим јасна, позитивна веза између степена привредног развоја и квалитета и квантитета саобраћајне инфраструктуре.

Поред кључног утицаја на развој привреде, на привлачење нових страних инвестиција, на боље животне услове грађана, достигнути ниво развоја саобраћајних коридора често представља и питање интеграција у регионалну и светску привреду. Ово се посебно односи на Србију, као земљу која се налази „насред пута“ и никако се не може посматрати изоловано у геополитичком смислу.

Иако су у Србији у прошлости постојале фазе значајног улагања у унапређење квалитета и квантитета свих врста саобраћајних коридора, у последњих десетак година много се тога успорило иако је требало да тече чак и много брже, у складу са европским препорукама, тј. опредељењима свих политичких гарнитура од политичких промена 2000. године до данас. Поред кратког осврта на геополитички значај саобраћајних коридора, овај рад ће анализирати где смо данас и којим (посебно организационо-финансијским) путем да идемо у даљем развоју саобраћајних коридора. При том је највећи део анализе посвећен саобраћајној инфраструктури друмског саобраћаја, с обзиром на доминантан тржишни значај овог облика превоза у Србији, као

и у готово свим земљама у свету.

Геополитика коридора

Након распада СССР-а и Варшавског пакта, а с циљем интегрисања „нове Европе“ и олакшавања међународне трговине и саобраћаја побољшањем саобраћајне комуникације у Европи, као и јачања саобраћајних и енергетских веза Европе са Азијом, на три европске саобраћајне конференције одржане на нивоу министара за саобраћај [1]
донета је одлука да се изгради европска мрежа коридора, који су дефинисани као путеви који због своје важности за развој европског саобраћаја захтевају приоритетно инвестирање.

Крајњи циљ формирања паневропске саобраћајне мреже јесте функционална прекогранична и међурегионална интеграција, са поједностављеним и убрзаним саобраћајним токовима, који подразумевају отворене границе, али и унапређене и усклађене саобраћајне инфраструктуре и услуге, чиме се омогућује слободно кретање људи, робе, капитала и информација. Овај пројекат је за земље кандидате за прикључење Унији даље развијен у концепту ТИНА (*Transport Infrastructure Needs Assessment*), саобраћајне мреже која припада датим коридорима, а представља функционални наставак трансевропске мреже – ТЕН (*Trans-Eur opean Networks*), формиране на простору Европске уније.

Паневропски коридори у највећој се мери односе на земље централне, источне и јужне Европе и чине основу унутрашње регионалне мреже – чак шест од укупно 10 званичних коридора пролазе кроз регион југоисточне Европе, док такозвани Коридор 11 (требало би да споји Румунију, Србију, Црну Гору и Италију трасом Темишвар–Београд–Бар–Бари) још није званичан европски коридор, што значи да не спада у приоритетне путеве у погледу инвестиција ЕУ. [2]

Кроз Србију пролазе друмски коридори X, Xб, Xц, и водни Коридор VII (Дунав). Коридор X, по својим техничким и економским карактеристикама и постојећим капацитетима, окосница је саобраћајне мреже југоисточне Европе. Он заправо представља традиционални трансбалкански саобраћајни коридор, којим су у прошлости водиле најкраће везе између земаља западне и централне Европе, Балкана и Блиског истока, и који је био кичма саобраћајне мреже СФРЈ.

Србија би, на основу свог географског положаја, требало да има водећу интеграциону и транзитну улогу међу земљама југоисточне Европе. [3] Услед ратних сукоба деведесетих и међународне изолације, Србија је ту улогу делимично изгубила утврђивањем алтернативних саобраћајних праваца преко територија суседних земаља, као што су коридори IV (правац коридора од Будимпеште, преко Арада, Крајове и Софије, до Солуна) и VIII. [4] Међутим, показало се да су ти алтернативни путеви нерационални, дужи, скупљи и слабије инфраструктурно опремљени правци те да се након поновног укључивања Србије у развој саобраћајних коридора тежиште враћа на путну и железничку деоницу Коридора X кроз Србију.

Захваљујући географском положају у коме се укрштају правци коридора X и VII и повезаности гране Коридора X са Будимпештом (главним чвориштем централне Европе), Београд може да постане једно од кључних чворишта (*gate-city*) најважнијих европских праваца речног, друмског, железничког и авионског саобраћаја, наравно од међународног значаја. [5]

Планови да се распоредом европских коридора релативизује значај географског положаја као стратешког фактора нису у потпуности успели, што се посебно уочава на примеру Србије и југоисточне Европе. Тако је Хелге Толксдорф, члан делегације Министарства привреде Немачке, која је недавно боравила у Београду, изјавио да је стратешки изазов Немачке економска размена са Турском и Малом Азијом, као и бржи транспорт робе преко Србије и Бугарске, и отуда постоји посебан интерес Немачке за српску железницу, за железнички Коридор 10, као и Коридор 10 у целости. [6]

Шеф Канцеларије НАТО у Србији бригадни генерал Орнело Барон изјавио је да ће Србија играти важну улогу у Европи у блиској будућности јер се налази на изузетно значајном геостратешком положају у средини између источне и западне цивилизације:

„Ако повучете круг око Београда од 300 километара, видећете да сви главни путеви са Балкана стижу до Београда. На Балкану сви путеви воде кроз Београд. На два сата вожње од Београда налази се већина балканских престоница," истакао је Барон на панелу „Србија у новом веку". Главни град Србије повезује и две кључне поморске зоне на Балкану и налази се у центру три главна пловна тока на Балканском полуострву, навео је он и додао да је трговина из ЕУ ка Азији већа него ка САД, те да је важно напоменути и да ти трговачки путеви пролазе кроз Београд. „Зато Русија и Кина покушавају да инвестирају у српске саобраћајне и комуникационе системе", оценио је генерал Барон. [7]

Изградњом коридора X и XI и успостављањем ефикасне националне саобраћајне инфраструктуре обновио би се значај Србије у транснационалној и паневропској саобраћајној мрежи и повећао њен геополитички утицај у овом делу Европе. Уз то, интензиван и промишљен развој саобраћајне инфраструктуре Србије омогућава неконфликтно усклађивање националне развојне политике са европским и евроазијским развојним процесима. А потенцијал за то је велики, и на то нас ових дана често подсећају.

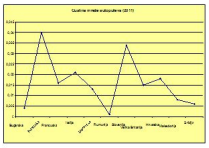
Где смо данас

Према Глобалном извештају о конкурентности, квалитет путева и инфраструктуре у Србији је на 122. месту од 144 земље, упозорила је недавно стручњак Светске банке за транспорт Светлана Вукановић. Србија је у односу на прошлу годину напредовала за једно место, али је категорија коју су добили путеви значајно лошија од 77. места, на

коме се налази укупна инфраструктура, а цела земља је на 95. месту на тој листи. Поред тога што је кочница развоју земље, путна структура је акутни проблем и растући трошак и за безбедност саобраћаја, јер трошкови од незгода и смртних случајева, како је процењено, достижу и до два одсто бруто домаћег производа, указала је Вукановић. [8]

Упркос наведеним оценама Светске банке и других релевантних институција, необична ситуација у нашој стручној и широј јавности јесте то да се често могу чути аргументи да изградња саобраћајних коридора и ауто-путева заправо није неопходна, то јест да су то скупи и за Србију неисплативи пројекти. Како бисмо отклонили дилему да ли су нам нови путеви уопште потребни, на почетку треба представити податке о садашњем стању саобраћајне инфраструктуре у Србији у поређењу са суседним државама и земљама у Европи.

1. **Густина мреже ауто-путева (2011):**



**Извор: Калкулације аутора на бази извештаја EU transport and figures, Statistical pocketbook, 2011 и Статистичког годишњака 2011 РЗС*

У компарирању развијености мреже саобраћајних коридора треба поћи од релативних показатеља степена развоја мреже. Један од битних показатеља квантитета развоја неког сегмента саобраћајне мреже јесте њена густина, као однос површине одређене земље и километара изграђене саобраћајне мреже. Претходни графикон управо упоређује показатељ густине мреже ауто-путева Србије и одређеног броја европских земаља. Из приказа је сасвим јасно да је позиција Србије што се тиче густине мреже ауто-путева веома ниска и да је у рангу са Бугарском и Румунијом.

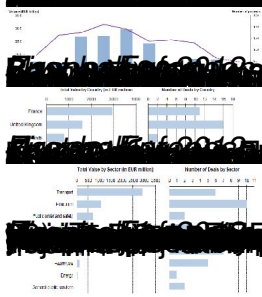
2. Дужина путева и структура путне мреже:

	Врста путне мреже (у км)			
Земља	Ауто-путеви	Главни или национални путеви	Секундарни или регионални путеви	Остали (локални) путеви
Бугарска	418	2.975	16.042	/
Немачка	12.645	40.203	17.8151	/
Француска	11.042	9.765	377.984	629.000
Италија	6.629	19.290	157.785	/
[illegible]	74	6.973	23.927	166.170
[illegible]	l	16.318	65.094	/

[illegible] Statistical pocketbook 2011 Statistički godišnjak 2011 RZS

Земља	Број аутом. на 1.000 становника (2009)	Развијеност земље (број аутомобила на 1.000 становника)
Италија	605	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Словенија	517	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Немачка	510	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Француска	500	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Велика Британија	470	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Хрватска	346	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Бугарска	331	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Мађарска	301	Висока (1 аутом. на 2-4 становника)
Србија	**220**	**Средња (1 аутом. на 5-12 становника)**
Румунија	198	Средња (1 аутом. на 5-12 становника)
Македонија	137	Средња (1 аутом. на 5-12 становника)

Аеродром	Град/ Земља	Број превезених путника (2010)	Однос броја превезаних путника и броја становника земље
Хитроу	Лондон (Велика Британија)	65.900.000	1,05
Шарл де Гол	Париз (Француска)	57.690.000	0,88
Ферихеги	Будимпешта (Мађарска)	8.008.000	0,8
	Франкфурт (Немачка)	50.570.000	0,62
	Рим (Италија)	33.420.000	0,55
	Лондон (Велика Британија)	32.360.000	0,52
	(Пољска)	8.330.000	0,22
	(Србија)	1.054.000	0,19



Market Update Review of the European PPP Market:

Market Update Review of the European PPP Market:

Земља	Начин финансирања инфраструктуре у појединим земљама					
	Буџет, тј. приходи од пореза	*Кредити јавном сектору од IFIs*	*Билатерални кредити јавном сектору*	*ППП у значајном обиму*	*ППП у скромном обиму*	*Други облици финансирања (донације и сл.)*
Италија	+				+	+
Немачка	+				+	
Велика Британија	+			+		
				+		
						+
					+	+
					+	
				+		