

Dr. STOJAN NOVAKOVIĆ
Saobraćajni institut - CIP
Beograd

Prometna politika
Predhodno priopćenje
UDK: 656 "71"
Primljeno: 17.01.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

MOGUĆNOSTI, PERSPEKTIVE, PRAVCI I OBLICI UKLJUČIVANJA JUGOSLAVIJE U SAOBRAĆAJNE TOKOVE

SAŽETAK

U radu se najprije razmatraju suvremene koncepcije saobraćajne politike razvijenih evropskih zemalja. Nakon toga daje se ocjena razvijenosti našeg saobraćaja, te perspektive uključivanja u evropske saobraćajne tokove uz poseban naglasak na naš pogodan geografsko-saobraćajni položaj.

1. UVOD

U traženju odgovora na pitanje kakvo je mesto Jugoslavije u Evropi, kakvi su uslovi, mogućnosti i perspektive što efikasnijeg njenog uključivanja u ekonomske, tehnološke, pa i šire društvene tokove, značajno mesto pripada analizi položaja, mogućnosti i perspektivi našeg saobraćajnog sistema kao integralnog dela saobraćajnog sistema Evrope.

Osnovno strateško opredeljenje ekonomske politike naše zemlje jeste, pored ostalog, jačanje izvozne orijentacije i povećanje konkurentne sposobnosti naše privrede na inostranim tržištima. Ovi ciljevi naše ekonomske politike ne mogu se uspešno, efikasno i racionalno ostvariti, ako ne postoji odgovarajući saobraćajni sistem koji će omogućiti efikasno pružanje saobraćajnih usluga po društveno racionalnim cenama i relativno što nižim transportnim troškovima uz odgovarajući kvalitet usluga. Samo tako je moguće uključivanje u međunarodne robne i turističke tokove.

Jugoslavija po svome prirodno-geografskom i saobraćajnom položaju ima izvanredne pogodnosti za razvoj saobraćaja i uključivanje jugoslovenskog saobraćajnog sistema u evropski. Saobraćajno-lokacijske pogodnosti naše zemlje predstavljaju značajne elemente komparativnih prednosti u razvoju. Naša zemlja ima vrlo povoljan saobraćajno-geografski položaj koji se manifestuje u tri pravca:

- a) kao pomorska zemlja ima izlaz na svetska mora,
 - b) kao podunavska zemlja kroz koju protiče najveća međunarodna plovna reka Evrope ima mogućnosti neposrednog povezivanja sa Srednjom i Istočnom Evropom,
 - c) kao zemlja kroz koju prolaze glavni magistralni suvozemni pravci - železnička magistrala i magistralni put dolinom Save, Morave, Nišave i Vardara.
- Ovakav saobraćajno-geografski položaj pruža izvanredne mogućnosti kako za uk-

ljučivanje naše zemlje u evropski a time i u svetski saobraćajni sistem, tako i za obavljanje značajnih usluga u tranzitnom saobraćaju obzirom i na činjenicu da se nalazi na glavnim saobraćajnim pravcima i da u neposrednoj blizini odnosno kao naši susedi postoje zemlje koje nemaju izlaz na more. Zbog toga u budućem društveno-ekonomskom razvoju Jugoslavije sve promene koje se dešavaju u oblasti saobraćaja u čitavom evropskom području, kako u zapadno-evropskim tako i u istočnoevropskim zemljama moraju biti sagledane i u što je moguće većoj meri respektovane kako bi se omogućilo što efikasnije uključivanje našeg saobraćajnog sistema u evropski saobraćajni sistem.

2. SAVREMENE KONCEPCIJE SAOBRAĆAJNE POLITIKE RAZVIJENIH EVROPSKIH ZEMALJA

Saobraćajna politika kao deo opšte ekonomske politike svake zemlje uslovljena je pre svega društveno-ekonomskim razvojem, ciljevima toga razvoja i zadacima koji se u određenom periodu postavljaju, s jedne strane, a s druge strane dostignutim nivoom i strukturom razvoja saobraćajnog sistema date zemlje. Obzirom na dinamičan razvoj saobraćaja u razvijenim zemljama i značajne strukturne promene koje su se ispoljile u posleratnom periodu to su i motivi, ciljevi i zadaci saobraćajne politike bili u zavisnosti od tih determinanti. Saobraćajna politika visoko razvijenih zemalja u Evropi poslednjih nekoliko godina, a naročito posle ispoljavanja značajnih posledica energetske krize na funkcionisanje i ekonomiju saobraćajnog sistema, morala je biti usklađena sa opštim ciljevima društvene racionalnosti i efikasnosti funkcionisanja privrede. Neka shvatanja, koja su dugo bila dominantna morala su se menjati. Ali tu su se javljali otpori i diferencirana gledišta o budućoj saobraćajnoj politici, a posebno o mestu i ulozi železnice. I kako kaže Dr. A. de Waele: "Mit o jeftinom transportu bio je tako duboko ukorenjen da je bilo nemoguće staviti transport na zdrave noge." 1.

Mere saobraćajne politike kako one du-

1. Vidi referat: Dr. A. De Waele: "European Dimension and future Prospects of the Railways", International Seminar, CEMT, Paris, 1986.

goročnijeg karaktera tako i tekuće morale su voditi računa o tehničkom progresu i unapređenju tehnologije u pojedinim saobraćajnim granama.

Brojni naučni instituti i pojedini autori posvećuju posebnu pažnju ovim pitanjima. Isto tako, međunarodne organizacije koje se bave problemima saobraćaja u Evropi (CEMT, UIC, EZ, EEK) stavljaju u žižu svoje aktivnosti u domenu saobraćajne politike definisanje ciljeva, zadataka i mera koji će doprineti izgradnji efikasnog, tehnički savremenog i ekonomski racionalnog saobraćajnog a posebno železničkog sistema.

Istaćićemo nekoliko osnovnih domena saobraćajne politike u kojima se javljaju nova shvatanja i tendencije:

1. Kao opšti cilj globalne saobraćajne politike ističe se razvoj ukupnog saobraćajnog sistema date zemlje, a u okviru njega treba da se postigne koordinacija i usmjeravanje prevoza prema tehničkim, tehnološkim i ekonomskim karakteristikama pojedinih saobraćajnih grana uz doslednu primenu kriterijuma društvene racionalnosti i efikasnosti na principima slobodnog izbora saobraćajnog sredstva od strane korisnika.
2. Obezbeđenje brže modernizacije železničkog saobraćaja kao osnove kontinentalnog saobraćajnog sistema i samim tim reafirmacije uloge železnice u ukupnom saobraćajnom sistemu. Merama saobraćajne politike treba podsticati razvoj železnice kao modernog, savremenog saobraćajnog sredstva u svim onim domenima i pravcima, gde za to postoje uslovi sa stanovišta količine prevoza, daljine i drugih tehničko-eksploatacionih uslova. Može se slobodno reći da je bitna karakteristika saobraćajne politike u evropskim zemljama u poslednjih 10 godina da se posebna pažnja svih subjekata saobraćajne politike kako državnih organa tako i železničkih uprava i korisnika saobraćajnih usluga posvećuje modernizaciji železnice. Brojna tehnička, ekonomska i sociološka istraživanja dala su značajne argumente koji ukazuju na značajne prednosti ove saobraćajne grane u određenim uslovima i na današnjem stepenu društveno-ekonomskog i tehnološkog razvoja. U Evropi se govori o renesansi železnice, ali na jednom savremenom tehničkom, tehnološkom i organizacionom nivou.
3. Ono što posebno treba istaći u oblasti saobraćajne politike razvijenih zemalja to je da se sve više razvija orijentacija na usklađivanje mera saobraćajne politike i na preduzimanje zajedničkih akcija u razvoju i unapređenju evropskog saobraćajnog sistema. Koordinirana saobraćajna politika izgrađuje se kako u okviru EZ-a u Zapadnoj Evropi tako i u okviru SEV-a u Istočnoj Evropi.² U

2. O ovome detaljnije u referatima koji su podneti na 10th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Berlin (West), 13/15 May 1985. Referati: "The Evaluation of Past and Future Transport Policy Measures".

Zapadnoj Evropi već se godinama zastupa teza o zajedničkoj saobraćajnoj politici koja naročito treba da obuhvati usklađivanje programa i plana izgradnje međunarodne saobraćajne infrastrukture, i to ne samo sa stanovišta izbora pravaca već i zajedničkog obezbeđenja finansijskih sredstava. U poslednje vreme predlaže se vođenje takve usklađene razvojne politike međunarodne magistralne saobraćajne infrastrukture ne samo u okviru zemalja EZ-a već i u okviru svih zemalja članica CEMT-a čiji je član i naša zemlja.

Evropska ekonomska komisija je usvojila plan magistralne železničke mreže Evrope koja obuhvata oko 41 000 km pruga. U tome je oko 3 800 naših pruga. Cilj koordinirane i usklađene saobraćajne politike jeste da se obezbedi što racionalnija cirkulacija roba u međunarodnoj robnoj razmeni, podstiče razvoj inostranog turizma pa time u krajnjoj liniji i ubrza ukupan privredni razvitak evropskih zemalja.

Prema proklamovanim ciljevima EZ do 1992. treba da se formira jedinstveno evropsko tržište. Političke odluke su već donete. Predstoje praktične mere u pojedinim domenima privrede i ekonomske politike. Jedna od oblasti gdje se organizovano i vrlo efikasno ide na obezbeđenje jedinstva u EZ jeste saobraćaj a naročito železnica. Već je pripremljen plan za formiranje jedinstvenog saobraćajnog tržišta, na kome bi železnice EZ prema korisnicima istupale kao jedinstveni prevoznik (jedinstvene tarife, jedinstveni marketing i komercijalna služba, jedinstvena razvojna politika ne samo infrastrukture već i voznog parka, pul zajedničkog korišćenja kola i lokomotiva, jedinstvena mreža Euro-City vozova visokog kvaliteta usluga i drugo).

4. U razvijenim evropskim zemljama posebna pažnja se posvećuje izgradnji i osposobljavanju železnice za tzv. velike brzine. Usvojeni su zajednički evropski kriterijumi pri čemu se predviđa da se velike brzine postižu:
 - a) izgradnjom novih pruga (za brzine od 300 km/h, i
 - b) osposobljavanjem postojećih (za brzine od 250 km/h. Ocenjuje se da železnica ima infrastrukturu najvećim delom izgrađenu u XIX veku koja ne može odgovoriti potrebama i izazovima XXI veka. Tehničko-tehnološko osposobljavanje železnice za novu funkciju uključuje i potrebu modernizacije u drugim oblastima a naročito u domenu: informatike, telekomunikacija, signalno-sigurnosnih postrojenja, automatizacije procesa i dr.
5. Železnica budućnosti mora da se orijentiše na određene segmente tržišta i to pre svega: u robnom saobraćaju na prevoz masovnih roba na srednje i velike udaljenosti, učešće u kombinovanim prevozima i integralnom transportu, a u putničkom saobraćaju za prevoze na srednjim i dugim odstojanjima. Mora se prihvatiti i činjenica da na sadašnjem i budućem tržištu saobraćajnih usluga železnica ne može biti *sve-prisutna*. Ona je izgubila tu

ulogu razvojem pre svega drumskog motor-nog saobraćaja koju činjenicu treba imati u vidu kada se definiše mesto i uloga železničkog saobraćaja u zadovoljenju društvenih potreba u prevozu.

6. Poseban kompleks pitanja u domenu saobraćajne politike evropskih zemalja jeste problematika u domenu regulacije transportnog tržišta. Postoje različita shvatanja, iako sve više preovladava stanovište da treba ići na postepenu liberalizaciju odnosno deregulaciju odnosa u ovoj oblasti. Državni organi treba da svojim merama, pored učešća u razvojnoj investicionoj politici železničke infrastrukture, omoguće harmonizaciju uslova privredivanja - doprinesu ujednačavanju uslova konkurencije pojedinih saobraćajnih grana a u tim okvirima treba razvijati poslovnu konkurenciju. Pri tome viša produktivnost, kvalitet usluga i prilagodljivost zahtevima korisnika treba da služe kao kriterijumi izbora saobraćajnog sredstva. Naravno, da u tom smislu deregulacija treba da bude prisutna i u domenu tarifikskog sistema i tarifikske politike u železničkom saobraćaju. Železničke uprave treba da se u takvim uslovima orijentišu na slobodnije formiranje cena vodeći računa o marginalnim troškovima a fiksne cene da budu za one kategorije prevoza gdje je društvena zajednica još uvek neposredno zainteresovana ali pod uslovom da kompenzacijama nadoknađuje umanjene prihode po tom osnovu. Železnica se mora osposobiti za borbu na transportnom tržištu razvijanjem poslovnosti i čvršćeg povezivanja sa korisnicima prevoza i efikasnijeg uključivanja u tokove fizičke distribucije roba. Isto tako, nove koncepcije saobraćajne politike polaze od nužne pretpostavke i zahteva da se usklade makro-ekonomski ciljevi sa mikro-ekonomskim aspektima železničkih preduzeća. To traži i unutrašnju reorganizaciju i funkcionalno osposobljavanje železnice za elastičnije privredivanje.

Inače, liberalizacija saobraćajnog tržišta sprovodi se i u drugim saobraćajnim granama. Već 1982. odlučeno je da se dalje liberalizuje međunarodni prevoz putnika i robe u okviru zemalja-članica EZ. Što se tiče uključenja zemalja nečlanica postoje različita mišljenja i praksa.

U celini se ocenjuje da će tržište saobraćajnih usluga u Evropi biti sve liberalnije, ali i sve tešnja i koordinirana aktivnost integracionih celina (EZ i SEV), kao i međunarodnih organizacija - EEK i CEMT u oblasti razvojne saobraćajne politike i politike korišćenja evropskih saobraćajnih koridora od međunarodnog značaja.

Za našu saobraćajnu politiku od posebnog je značaja ova aktivnost međunarodnih organizacija i potreba uključivanja i naše zemlje u koordinirane aktivnosti koje se preduzimaju kako u okviru CEMT-a tako i u okviru SEV-a.

Na taj način bi se stvorile mogućnosti za povoljnije uključivanje Jugoslavije u evropski saobraćajni sistem pa time i u međunarodne saobraćajne tokove. Time bi se izbeglo saobraćajno obilaženje Jugoslavije, iskoristile saobraća-

jno-geografske pogodnosti koje ima naša zemlja i sprečilo da se naša zemlja nađe u saobraćajnom "čor-sokaku".

3. OCENA RAZVIJENOSTI NAŠEG SAOBRAĆAJA SA STANOVIŠTA MOGUĆNOSTI I PERSPEKTIVA UKLJUČIVANJA U EVROPSKE SAOBRAĆAJNE TOKOVE

U prednjim izlaganjima je istaknuto da naša zemlja ima vrlo pogodan geografsko-saobraćajni položaj i da obzirom na takvu svoju poziciju može da igra značajnu ulogu u međunarodnim robnim i turističkim tokovima.

U Dugoročnom programu ekonomske stabilizacije dato je određeno mesto saobraćajnom sistemu i njegov razvoj predviđen je kao jedna od prioritetnih oblasti i kao jedna od delatnosti koja ima uslove i može da pruža značajne komparativne prednosti našoj zemlji. Jugoslavija obzirom na svoj geografski i saobraćajni položaj, po mnogim ocenama naših i evropskih stručnjaka, ima značajne komparativne prednosti u ovoj delatnosti i potencijalne mogućnosti da ih koristi. Međutim, naša opšta ocena jeste da te komparativne prednosti saobraćaja u našoj zemlji nisu iskorišćene u ovom evropskom prostoru i ne samo što nisu do sada na efikasan način korišćene, nego, po našim saznanjima, proučavanjima i praćenju kretanja i u Evropi i u našoj zemlji u oblasti saobraćaja, postoje opasnosti da se još manje i još neefikasnije koriste i da u tom pogledu saobraćaj postane ograničavajući faktor uključivanja Jugoslavije u evropske robne tokove. Smatram da ćemo doći u situaciju saobraćajne izolacije i zaobilaženja Jugoslavije u kretanju međunarodnih robnih tokova ukoliko se ne sprovedu hitno mere modernizacije saobraćaja. Takvu tezu potvrđuje analiza sadašnjeg stanja pojedinih grana i saobraćajnog sistema u celini. Saobraćajni sistem naše zemlje nije homogen i ne čini jednu celinu. Pojedine saobraćajne grane su se različito razvijale. One imaju različite karakteristike i uslove istupanja na transportnom tržištu, pa i različite efekte. Obzirom da se Jugoslavija nalazi na jednom takvom geografskom položaju, postoje mogućnosti korišćenja svih saobraćajnih grana: pomorskog i rečnog saobraćaja i suvozemnog - železničkog i magistralnog drumskog, zatim vazdušnog saobraćaja kako u povezivanju sa Evropom i susjednim zemljama tako i za dalje uključivanje u svetske robne tokove. Isto tako postoje značajni uslovi za korišćenje međunarodnih telekomunikacionih veza. Ta pozicija Jugoslavije može se slobodno reći je jedna od izuzetnih u Evropi ali nije iskorišćena.

Polazeći od ovih opštih konstatacija i ocena izložićemo stanje i probleme po pojedinim saobraćajnim granama, sa aspekta njihovog osposobljavanja za tako značajnu funkciju kakva je uključivanje u međunarodne robe i turističke tokove.

a) *Pomorski saobraćaj.* Sa stanovišta doprinosa i udela u deviznim prihodima na prvom mestu je pomorski saobraćaj. Naša

trgovačka mornarica obezbeđuje godišnje oko 400 mln USD deviznog prihoda (1985.). U međunarodnom pomorskom saobraćaju - 1985.g. našim brodovima prevezeno je oko 27 mln t, od čega u jugoslovenskom izvozu svega 1 mln i 750 hiljada, a u uvozu oko 8 mln t. Za proteklih deset godina naša pomorska flota je po svojim kapacitetima pala sa 22 na 30 mesto u svetu i u svetskoj floti učestvuje sa svega nešto oko 0,6%. Istovremeno došlo je do znatnog opadanja udela naše mornarice ili bolje rečeno, učešća domaće flote u prevozu jugoslovenske spoljnotrgovinske razmene preko luka SFRJ. Kod izvoza učestvuje sa svega oko 32%, a kod uvoza sa 29,8%.

Pri tome treba imati u vidu još jednu činjenicu značajnu sa stanovišta deviznih prihoda. Udeo jugoslovenske flote u prevozu tranzitnih roba preko naših luka u poslednjem desetogodišnjem periodu kreće se od 10 do 18,8%. Znači da oko 80% tranzitne robe, koja ide preko naših luka, voze brodovi strane zastave.

Postavlja se pitanje gde su uzroci ovakvog stanja. Ne ulazeći detaljnije u analizu sigurno je da kao jedan od značajnih faktora i uzroka možemo navesti našu neadekvatnu politiku u odnosu na pomorski saobraćaj. Drugo, neusklađenost razvoja pomorske flote i modernizacije pomorskih luka. I treći, značajan faktor jeste i nedovoljna koordinacija između brodarskih organizacija i naših preduzeća koja učestvuju u međunarodnoj robnoj razmeni. Inače, ne bi se desilo da mi u pogledu učešća naše flote u prevozu robe u našoj međunarodnoj robnoj razmeni nismo dostigli onaj nivo koji je međunarodnim sporazumima predviđen. Smatra se da domaća zastava treba da učestvuje najmanje sa 40%, odnosno, po 40% izvoznik i uvoznik a 20% ostali brodari. Mi ne uspevamo, kao što je napred rečeno, da obezbedimo takvo učešće. Čak je bivalo izvesnih godina da je učešće naše flote iznosilo svega oko 15%. Ovo se napominje zbog toga što, kada govorimo o deviznim efektima pojedinih saobraćajnih grana, obično se govori o tzv. neto deviznom prilivu koji se dobija neposredno prodajom saobraćajnih usluga za devize, a zanemaruje se doprinos i uticaj saobraćaja ako bi se ti prevozi obavljali našim transportnim sredstvima i kapacitetima. U ovom slučaju, kad se radi o trgovačkoj mornarici, tu bi se postigle još znatno veće uštede. Naša privreda, nažalost, ne samo da nije naviknuta da prioriteto koristi našu flotu, nego izgleda nema ni nekog posebnog interesa da vodi racionalnu politiku pri zaključivanju kupoprodajnih ugovora i da pri tom obezbeđuje što veće učešće naše zemlje.

b) *Rečni saobraćaj.* Jugoslavija kao podunavska zemlja sa prvog mesta u pogledu svojih kapaciteta rečne flote pala je da-

nas na treće mesto među podunavskim zemljama uz tedenciju daljeg zaostajanja. Posebno zabrinjava dalje zastarevanje flote. Može se slobodno reći na bazi određenih analiza da u našoj zemlji danas nema niti u eksploataciji, niti u gradnji brodova koji bi se mogli uključiti u međunarodni integralni transport, u rečno-morske prevoze. Još pre 20 godina je planirana izradnja rečno-morskih brodova, a u gradnji nema ni brodova za zamenu dotrajale flote za prevoz masovnih tereta u međunarodnom rečnom saobraćaju. Sve podunavske zemlje, izuzev SFRJ, imaju svoje flote savremenih brodova predviđenih za korišćenje budućeg kanala R-M-D. Isto tako ostale zemlje imaju velike putničke brodove za prevoz putnika. Sve ovo je delovalo na slabljenje pozicije našeg rečnog brodarstva na Duvanu gde imamo najpovoljnije prednosti, jer velik deo reke Dunav protiče kroz Jugoslaviju, tako da u poređenju s drugim zemljama mi imamo značajnih komparativnih prednosti.

c) *Železnički saobraćaj.* Naše železnice, i pored svoje nedovoljne razvijenosti imaju veliki udeo u međunarodnoj robnoj razmeni naše zemlje, pa je 1985.g. prevezeno oko 25 mln t u međunarodnom saobraćaju. Tako je njihov udeo 1985.g. u izvozu jugoslovenske robe kontinentalnim saobraćajem iznosio 74% u t, i 56,4% u ntkm. Istovremeno železnica je učestvovala u uvozu robe u kontinentalnom saobraćaju sa 81% u t i 63,8% u ntkm. Železnički tranzit je također značajan sa stanovišta ostvarenja deviznih prihoda. Međutim, obim tranzita se koleba: on je 1976.g. dostigao najveći nivo od 7 896 000 t, da bi 1983.g. opao na 5 985 000 t, no da bi se 1985.g. povećao na 7 551 000 t. Direktno železnički tranzit iznosi oko 43%, a ostalo je kombinovani prevoz železničko-pomorski preko naših luka. To znači da nije postignut neki značajniji pomak. Neto devizni priliv od železničkog saobraćaja kreće se na nivou od oko 120 mln USD. Poznato je kakvi sve problemi utiču na nepovoljni položaj našeg železničkog saobraćaja, pa samim tim i na slabljenje pozicija koje naša železnica ima u međunarodnom robnom i putničkom transportu. Međutim, ono što je ovde sa stanovišta čitavog koncepta razmatranja ove problematike od značaja postavlja se pitanje - da li naš položaj u Evropi slabi ili jača i da li se može poboljšati u perspektivi.

Na osnovu studija koje su rađene u Saobraćajnom institutu-CIP, a i ocena koje se daju na nivou pojedinih međunarodnih evropskih organizacija koje se bave problemima saobraćaja, može se konstatovati da u tom pogledu naše pozicije slabe i da će naš saobraćajni sistem pa time i privreda, ukoliko blagovremeno preduzimanjem određenih i adekvatnih mera ne uspemo da se uključimo u evropske saobraćajne tokove, biti izolovani. Nekoliko primera to će potvrditi.

Poznato je da su UIC i EEK izradili i usvojili plan magistralne železničke mreže u Evropi koji obuhvata 41000 km železničkih pruga. U tih 41 000 km svrstano je 3 800 km železničkih pruga u Jugoslaviji koje, po svom geografskom i saobraćajnom položaju spadaju u plan evropske magistralne mreže. To su sledeće magistralne železničke pruge:

- 1) Jesenice - Ljubljana- Zagreb-Beograd -Niš- Dimitrovgrad,
- 2) Sežana-Ljubljana,
- 3) Niš-Skopje-Gevgelija,
- 4) Subotica-Beograd-Bar,
- 5) Beograd-Vršac,
- 6) Maribor-Zidani most,
- 7) Koprivnica-Zagreb-Rijeka,
- 8) Zagreb-Sunja-Split, i
- 9) Subotica-Vinkovci-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo.

Ova mreža naših magistralnih železničkih pruga obezbeđuje povezivanje i uključivanje naše zemlje u evropski železnički sistem, ali pod uslovom da te pruge budu osposobljene za odgovarajuće brzine i propusnu moć.

Međutim, te železničke pruge, čak i glavna magistrala, od Jesenica do Gevgelije, duga 1 253 km, nisu osposobljene po svojim tehničkim i tehnološkim karakteristikama da bi se efikasno mogle uključiti u evropsku železničku mrežu.

Usled zaostajanja naše zemlje u realizaciji planova modernizacije magistralnih železničkih pruga dolazi do saobraćajnog zaobilaženja Jugoslavije. Ovo obilaženje postoji kako u robnom tako i u putničkom saobraćaju i kreće se kako u pravcima Zapadno-evropske zemlje - Italija-Grčka (trajektom), tako i u pravcima iz Srednje Evrope, preko Mađarske, Rumunije i Bugarske za Istanbul odnosno Tursku i zemlje Bliskog istoka. Tako npr., u Austriji modernizuju se pruge koje idu preko Italije pa se prevozi prebacuju trajektom od Barija za Grčku, tako da se Grčka kao članica EZ i na taj način obilazno povezuje. Time je došlo do skraćivanja vremena putovanja i robe i putnika iz Zapadne Evrope za Grčku. S druge strane, što je također vrlo značajno, i u okviru zemalja SEV-a usklađenim planovima modernizacije pruga vrši se zaobilaženja Jugoslavije i sa istočne strane. Preko Beča i Pešte na Bukurešt i zatim obalom Crnog mora, veze se spuštaju za Istanbul i zatim dalje na Bliski istok. Znači, naša zemlja se nalazi u situaciji da nas saobraćajno obilaze, jer nismo bili u stanju da izvršimo modernizaciju bar ove glavne magistrale. Ta modernizacija, po našim ocenama, kasni oko petnaest godina. U pogledu tehničkih parametara, ova magistrala treba da bude osposobljena za brzine od 200 km u perspektivi, a u sadašnjoj fazi bar od 160 km/h, sa telekomunikacionim i informacionim sistemima: znači da postane u pravom smislu sastavni deo evropske magistralne železničke mreže. Postavlja se pitanje gde su uzroci ovih zakašnjenja u izvršenju planova modernizacije naših železnica? Sigurno je da je jedan od uzroka dezintegriranost naših železnica. Poznato je da u Evropi i na zapadu i na

istoku postoje krupne integracione celine, u kojima se vodi zajednička ekonomska politika u mnogim domenima, a posebno u saobraćaju. Istakli smo da zemlje EZ imaju ne samo usklađenu, koordiniranu politiku u oblasti saobraćaja, nego i zajedničku razvojnu politiku u domenu magistralne saobraćajne infrastrukture a posebno u oblasti železničkog saobraćaja. Postoje i organizovani oblici - pulovi za zajedničko korišćenje kola. Kada su takvi predlozi davani za naše železnice, takav model organizovanja nazvan je "centralizmom" i "unitarizmom". U okviru EZ vodi se zajednička politika ne samo u izgradnji i modernizaciji infrastrukture glavnih železničkih magistralnih-međunarodnih pravaca, nego i zajednička usklađena investiciona politika nabavke voznog parka. Čak je poznato i zajedničko raspisivanje konkursa za izbor najpogodnijih tipova lokomotiva itd. Postignuta je saglasnost o tehničkim karakteristikama voznih sredstava, o jedinstvenim informacionim sistemima i usklađenosti redova vožnje međunarodnih vozova kako u putničkom tako i u robnom saobraćaju. U okviru zemalja SEV takođe su usklađeni planovi modernizacije pruga od međunarodnog značaja.

Smatram da jedan od osnovnih uzroka, što naša železnička magistrala nije osposobljena da se uključi u efikasan evropski saobraćajni sistem, jeste neusklađenost i rasepkana investiciona politika. Postoje značajne razlike u osposobljenosti ove magistrale za saobraćaj, tako da je ona na nekim delovima osposobljena za brzine od 110 i 120 km/h, a na pojedinim deonicama za svega 50-60 km/h. Otuda jedan od prvih zadataka i preduslova da bi se ta železnička magistrala osposobila i uključila za obavljanje funkcija koje treba da ima jeste da se što brže izvrši njena modernizacija u skladu sa tehničkim i tehnološkim parametrima koje evropski železnički saobraćajni sistem zahteva. Međutim, iako je jasno da modernizacija ove magistrale treba da bude prvi prioritet, ipak već dve godine traju diskusije o usvajanju Društvenog dogovora o njenoj modernizaciji i finansiranju. Postoje različita mišljenja i odbrana lokalnih interesa. Ne mogu da se usklade gledišta 8 republika i pokrajina i 8 "njihovih" železničkih transportnih organizacija. Evropa ne čeka. Vozovi prolaze i obilaze nas, pa naše komparativne prednosti ostaju samo neostvarene potencijalne mogućnosti.

Slični problemi se javljaju i kod drugih saobraćajnih grana. Poznato je da robni tokovi iz srednje Evrope za Bliski istok mogu ići različitim alternativnim pravcima: preko atlantskih luka, luka Severnog mora, luka zapadnog Mediterana, naših jadranskih luka, zatim preko crnomorskih luka i luka Jegejskog mora. Ti tokovi se mogu kretati železnicom preko naše zemlje, železnicom u svim obilaznim pravcima koji su već pomenuti, Dunavom do Crnog mora, a zatim za zemlje Bliskog istoka, kao i železnicom za Malu Aziju preko Istanbula i dr. Svaki od tih pravaca ima određeni značaj, mogućnosti pa i prednosti, ali ima i nedostatke za pojedine vrste roba. Većina susednih zemalja ne sede

skrštenih ruku nego preduzimaju određene mere da pridobiju tranzite iz i za evropske zemlje. Npr., Bugarska gradi i modernizuje železničke veze prema Turskoj, veze između Rumunije, Turske i Grčke, modernizuje i gradi nove kapacitete u crnomorskim lukama, zatim razvija drumski prevoz za potrebe trećih zemalja itd. Grčka uspostavlja (već pomenutu) trajektnu vezu sa Italijom, zatim za Bliski istok itd. Nastoji se da se obezbede što povoljniji uslovi za prevoz kamionima itd. Austrija vodi vrlo agresivnu komercijalnu politiku u cilju privlačenja tranzita. Zato smatram da mi u ovom pogledu znatno zaostajemo kod svih saobraćajnih grana.

Kod ovih analiza treba istaći da postoje i brojna ograničenja koja otežavaju položaj naše trgovačke pomorske i rečne flote na međunarodnom transportnom tržištu.

Tako npr. zemlje EZ, a i zemlje SEV, u odnosu na korišćenje naših luka sprovode određenu politiku i usmjeravaju prevoze na svoje luke tarifskom politikom i drugim merama. Naši organi ne mogu ili nisu spremni da određenim merama adekvatno reaguju. Dalje, naši brodari imaju teškoća u svom radu na međunarodnom tržištu i zbog toga što su postavljene zabrane u nekim zemljama da se ne prihvataju brodovi stariji od 15 i 20 godina, a u tom pogledu je naša situacija vrlo loša.

U rečnom saobraćaju postoje međusobni sporazumi i dogovori između pojedinih podunavskih zemalja u koje Jugoslavija jednostavno nije uključena. Tako, npr., postoji zajednički nastup brodara Bugarske i SR Njemačke u prevozu kamiona za međunarodni saobraćaj i to od rečnih pristaništa SR Nemačke do Vidina, pa dalje bugarskim drumovima. To znači da se i na taj način zaobilazi Jugoslavija. Vrš se i značajne pripreme brodarstva podunavskih zemalja da spremno dočekaju puštanje u saobraćaj celog plovnog puta R-M-D, što se očekuje 1992. godine. Tada će biti obezbeđen prevoz od Atlantika do Crnog Mora rečno-morskim brodovima, a Jugoslavija se ne priprema da se efikasno uključi u taj sistem. To će umnogome uticati i na kontinentalni tranzit kroz našu zemlju, a isto tako i na poziciju rečnog brodarstva naše zemlje.

Da bi se naš saobraćajni sistem efikasno mogao uključiti u evropski i time postati njegov značajan integralni deo neophodno je što doslednije sprovoditi strategijske ciljeve i zadatke koji su utvrđeni Dugoročnim programom ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja. Ti ciljevi i zadaci su definisani tako da bi njihova realizacija obezbedila podizanje našeg saobraćajnog sistema na viši tehnički i tehnološki nivo, stvorila preduslove za njegovo ekonomsko jačanje i poslovanje. Saobraćaj bi postao bitan faktor uključivanja naše zemlje u međunarodne robne i turističke tokove, što bi sigurno doprinelo ne samo povećanju direktnih efekata u deviznim prihodima već bi znatno doprinelo i jačanju konkurentne sposobnosti naše privrede.

Prilagođavanje i osposobljavanje našeg saobraćajnog sistema potrebama privrede, a posebno njenim zahtevima u međunarodnoj rob-

noj razmeni, traži ne samo odgovarajuće tehničke i tehnološke inovacije i modernizaciju, već i značajne strukturne promene na tržištu saobraćajnih usluga, zatim promene i unapređenje organizacije kao i poslovnog ponašanja.

Dugoročnim programom ekonomske stabilizacije predviđeno je prestrukturiranje saobraćajnog sistema i promene tempa razvoja pojedinih saobraćajnih grana (obezbediti brži razvoj železničkog, rečnog, pomorskog i vazdušnog saobraćaja, sporiji rast javnog drumskog saobraćaja, dok razvoj drumskog prevoza za sopstvene potrebe i privatnog drumskog znatnije usporiti). Za takvu politiku postoji niz argumenata od kojih su najznačajniji: društvena rentabilnost, racionalnija potrošnja energije, ekološki faktori, bezbednost prevoza, kao i racionalnije uključivanje u međunarodne saobraćajne tokove.

Polazeći od globalnih ciljeva bržeg razvoja ukupnog saobraćajnog sistema Dugoročnim programom su predviđeni i prioriteti razvoja, naročito u oblasti magistralne saobraćajne infrastrukture. Ovi prioriteti se definišu kao zajednički programi razvoja, ma da ima problema i teškoća u utvrđivanju kriterijuma izbora, načina i nosilaca finansiranja, organizacije i nosilaca odgovornosti u njihovoj realizaciji.

U železničkom saobraćaju kao prioriteti razvoja utvrđena je modernizacija napred navedenih magistralnih železničkih pravaca odnosno pruga. To su pruge na kojima se obavlja najveći deo kako unutrašnjeg tako i međunarodnog saobraćaja. Prvi prioritet u modernizaciji železničkih magistralnih pruga predstavlja glavna jugoslovenska magistrala Jesenice/Sežana - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš/Dimitrovgrad - Skopje - Gevgelija. Ova pruga čini kičmu železničkog saobraćaja Jugoslavije i čini glavnu longitudinalnu osu na koju se vezuju osnovni tranzitni pravci: Evropa-Azija ili Zapad-Istok i Sever-Jug. Posmatrajući ovu magistralu kao celinu ona čini oko 15% od ukupne dužine železničke mreže Jugoslavije, na njoj se obavi oko 45% od ukupnog prevoza JŽ: ona je glavni nosilac međunarodnih robnih i putničkih tokova, a njeno učešće u direktnom železničkom tranzitu iznosi oko 75%. Međutim, ova pruga nije tehnički osposobljena adekvatno svome značaju i ulozi koju ima i koju bi još više mogla imati u našem železničkom i saobraćajnom sistemu.

Imajući u vidu značaj ove magistrale za naš ukupan železnički saobraćajni sistem, a posebno za međunarodni saobraćaj i njeno uključivanje u evropski tranzitni saobraćaj, nužno je obezbediti prioritetnu realizaciju modernizacije i osposobljavanja magistrale u što kraćem periodu.

Od strane stručnjaka Saobraćajnog instituta-CIP izvršena su prethodna istraživanja, izrađen program i utvrđeni osnovni zadaci koje treba obaviti u okviru kompleksne modernizacije ove magistrale. Vođeno je, pre svega računa, da se ova magistrala osposobi za uključivanje i povezivanje sa evropskom magistralnom železničkom mrežom na ovom pravcu. Modernizacijom ove pruge postigli bi se značajni efekti, pre svega u skraćivanju vremena putovanja i sniže-

nju transportnih troškova. 3.

Pored modernizacije ove magistrale predviđena je i modernizacija ostalih železničkih pruga koje ulaze u plan evropske magistralne železničke mreže. Međutim, jedan od značajnih otežavajućih faktora koji, u inače nepovoljnim opštim ekonomskim uslovima, otežava realizaciju programa modernizaciju železnica, jeste njihova dezintegriranost i rascepanost. Neophodno je obezbediti integracijom železnica jedinstvo razvojnih programa i planova i njihovu realizaciju po kriterijumu globalnog optimuma na nivou čitave železničke mreže na jedinstvenom jugoslovenskom privrednom prostoru.

Strategija razvoja saobraćaja predviđa i modernizaciju odnosno izgradnju magistralnih putnih pravaca koji ulaze u sastav evropske mreže magistralnih puteva. Ukupna dužina međunarodnih putnih pravaca na teritoriji Jugoslavije iznosi 6 979 km od čega su 3 290 km magistralni putevi. To su putevi koji su od prvorazrednog značaja za povezivanje privrednih područja, glavnih gradova i industrijskih centara u našoj zemlji. Oni su bitan faktor jedinstva jugoslovenskog tržišta, ali istovremeno njihovom modernizacijom će se omogućiti povezivanje sa evropskim sistemom puteva, omogućiti strujanje robnih i turističkih tokova kroz našu zemlju. U prioritetne programe razvoja spada završetak izgradnje transjugoslavenskog auto-puta "Bratstvo-jedinstvo", kao osnovne putne magistrale koja povezuje Srednju i Zapadnu Evropu sa zemljama Jugoistočne Evrope i Bliskim istokom.

Pored auto-puta "Bratstvo-jedinstvo" u prioritetne zadatke modernizacije putne mreže uključeni su i putevi po Osimskim sporazumima i Jadranska magistrala kao i jedan broj magistralnih puteva međunarodnog značaja.

Modernizacija ovih puteva imaće vrlo značajne kako unutrašnje tako i efekte međunarodnog značaja. U njihovom gravitacionom području živi oko 90% stanovništva i obavlja se preko 80% privrednih aktivnosti naše zemlje.

U razvoju pomorskog saobraćaja treba dalje nastaviti modernizaciju i specijalizaciju glavnih jadranskih luka (Koper, Rijeka, Kardelevo i Bar), kako bi se povećao tranzit i obezbedio racionalniji i ekonomičniji transport robe u našoj međunarodnoj robnoj razmeni. Uvođenje savremene tehnologije treba da skрати vreme zadržavanja robe na manipulativnim operacijama i snizi troškove manipulisanja. Potrebno će biti i drugim merama stimulisati korišćenje naših luka i brodova, kao boljom saradnjom sa korisnicima, tarifskom politikom, izgradnjom kontejnerskih terminala i robno-distributivnih centara, carinskih i industrijskih zona.

Pomorska flota u svome razvoju treba da se prilagođava zahtevima međunarodnog broskog tržišta (kontejnerski brodovi, Ro-Ro brodovi, brodovi specijalne namene) kako za potrebe naše privrede tako i inostranih korisnika.

I u rečnom saobraćaju moraju se preduzeti mere za poboljšanje kvaliteta plovidbenih uslova na Dunavu i našim domaćim plovnim rekama i kanalima. Nabavka brodova treba da se prilagođava uslovima plovidbe na Dunavu i zapadno-evropskim plovnim putevima, kako bi se i naša rečna brodarstva mogla ravnomerno uključiti u evropsku rečnu plovību posle puštanja u saobraćaj celog kanala R-M-D. Naša zemlja mora spremna dočekati taj momenat, a on je vrlo blizu (1992.g.), da ne bi kao podunavska zemlja izgubila i tu komparativnu prednost i pogodnost koja nam se time pruža za uključivanje u evropske saobraćajne tokove.

Pogodnosti koje Jugoslavija ima po svome geografskom položaju za razvoj vazdušnog saobraćaja nisu u dovoljnoj meri iskorišćene. Obzirom na značajne devizne prihode koji se od ove saobraćajne grane ostvaruju i mogu još više ostvariti, treba pre svega osposobljavati tzv. primarne kontinentalne aerodrome za što efikasniji, bezbedniji i veći međunarodni saobraćaj. Naravno, da i ostali aerodromi moraju biti sposobni za prihvatanje aviona u međunarodnom turističkom prometu.

Pored infrastrukture i sredstava koja služe za transport robe i putnika, za što efikasnije uključivanje naše zemlje u privredne i društvene međunarodne tokove, potrebno je razvijati i odgovarajući sistem telekomunikacija i veza. Naš položaj omogućava razvoj tranzita u vezama, ali to traži odgovarajući efikasan prenosni sistem za povezivanje zemalja Evrope sa zemljama Bliskog i Srednjeg istoka. Zato je potrebno kao zajednički prioritetni razvojni program završiti izgradnju koaksijalnog kabla sistema prenosa "Central", jer će to omogućiti adekvatno uključivanje naše zemlje u evropski telekomunikacioni sistem.

Svi ovi prioritetni zadaci u modernizaciji i osposobljavanju našeg saobraćajnog i telekomunikacionog sistema, ukoliko se realizuju u što kraćem periodu (u narednih 4-5 godina, a neki od njih do 2000 g.), mogu doprineti zastavljanju procesa zaobilaznja naše zemlje u saobraćajnom pogledu i jačanju njezine uloge i mesta u saobraćajnim tokovima Evrope.

SUMMARY

THE POSSIBILITIES, THE PROSPECTS, THE DIRECTIONS AND FORMS OF YUGOSLAVIA JOINING THE TRANSPORT FLOWS IN EUROPE

At first the author considers the modern concept of traffic policies of the developed European countries. Later on he evaluates the degree of development of Yugoslav transport, and the prospects of joining the european traffic flows with an emphasis on Yugoslavia's favourable traffic position.

3. Videti o ovome detaljnije u referatu ing. Ž.Gospića spremljenom za ovo Savetovanje.