

Dr. MIRKO DOKIĆ
Beograd

Promet i pr
Stru
UDK: 656.2+338.48 "Beograd"
Primljeno: 22.06
Prihvaćeno: 12.12

UTICAJ SAOBRAĆAJA NA RAZVOJ TURIZMA U GRAVITACIONOM PODRUČJU PRUGE BEOGRAD - BAR

SAŽETAK

Autor ističe potrebu unapređenja željezničkog transportnog pravca Beograd-Bar kao značajnog faktora razvoja turizma njegovog gravitacionog područja. S tim u vezi zalaže se za logističku podršku unapređenja tog pravca, potrebi izgradnje priključnih pruga i pletiva za intenzivniju suradnju Jugoslavije sa južnom Italijom uz korišćenje feribot linije Bar-Bari.

1. UVOD

Turistička atraktivnost užeg gravitacionog područja pruge Beograd-Bar je od naročitog značaja i to pod dejstvom sledećih činilaca:

- prirodnih lepota,
- prirodnih bogatstava,
- reljefa,
- raznovrsnosti faune i flore,
- klime,
- mora, reka, jezera,
- šuma,
- bogatog kulturno-istorijskog nasleda,
- sačuvanosti najvećeg dela ovog područja od štetnih posledica industrijalizacije,
- sačuvanih izvornih narodnih običaja, nošnje, folklor i sl.,
- lekovitih voda i planinskih klimatskih mesta, i najzad,
- značajnih tekovina u posleratnoj socijalističkoj izgradnji (privreda, kultura, društvene delatnosti i dr.).

Retko gde se može u svetu naći toliko raznovrsnosti i bogatstva na jednom relativno malom području i to počev od glavnog grada SFRJ i od pitomih i plodnih ravnica Srema, Posavine i Kolubare do valovitih predela Valjevske Podgorine, pa preko pitomih valjevskih planina do subalpskih predela Tare, Zlatibora, Zlatara, odakle se dolazi do alpskih karakteristika crnogorskih planina i divnih kanjona Tare, Pive i Komarnice i gustih prašumskih šuma Biogradske Gore, da bi se sa kanjonom Morače došlo do submediteralne doline Titograda, Zetske doline i Skadarskog jezera, odakle se posle visokog Sutormana dolazi do Crnogorskog primorja, koje ima izuzetne turističke vrednosti.

2. UNAPREĐENJE ŽELJEZNIČKOG TRANSPORTNOG SISTEMA BEOGRAD-BAR KAO ZNAČAJNOG ČINIoca RAZVOJA TURIZMA NJEGOVOG GRAVITACIONOG PODRUČJA

Pruga duga 470 km puštena je u saobraćaj 1976.g., a elektrifikovana je 1977. godine. Njena propusna moć iskorišćena je za oko 2/3 na delu pruge od Resnika do Gostuna i oko 50% od Gostuna do Bara. Njeno gravitaciono područje čini oko 50% stanovništva SFRJ. Projektovani obim prevoza putnika je dostig-

nut, dok je kod robe ostvareno oko 2/3 projektovanog prometa. Međutim, kvalitet usluga ne zadovoljava naročito kod prevoza putnika, koji je na ovom pravcu veoma značajan. Ova pruga predstavlja jednu od najfrekventnijih željezničkih saobraćajnica ka Jadranskom moru (udeo pkm u ukupnom prevozu na ovoj pruzi iznosi oko 40%, dok je na mreži to učešće iznosi oko 30%).

2.1. Logistička podrška unapređenju ŽTS Beograd-Bar

1. *Turistički aspekt pruge:* Sama pruga po svojim atraktivnim objektima (zgrade, mostovi, tuneli, galerije i dr.) predstavlja značajnu turističku vrednost, a da se ne govori o tome, trasi koja ide kroz predele izuzetne raznolikosti i lepoti, što je nedovoljno uvažavano, iako se na pruzi odvija veoma živ putnički promet, a naročito za vreme turističke sezone. Na obim i kvalitet prevoza putnika, kao i na razvoj turizma uopšte, deluju brojni činioci, kao što su: održavanje reda vožnje, kvalitet vučnih i voznih sredstava, čistoća vozova, razvoj i delovanje turističke službe, željeznici, prevoz putničkih vozila, saradnja sa turističkim agencijama u zemlji i inostranstvu, a naročito sa socijalističkim zemljama, elastična tarifska politika, komercijalna propaganda, nabavka garnitura poslovnih automobila, većeg broja spavaćih i kušet kola za prevoz automobila, uvođenje savremenih sredstava formiranja, informatike i audiovizuelnih naprava, rešenja sedišta, podizanje stručnosti osoblja koje dolazi u doticaj putujućim svetom, posebno sa strancima, štampa brošura i propagandnih plakata, obezbeđenje boljeg prijemnog i otpreme putnika, izgradnja parkinga, čekaonica javnih telefonskih govornica, automatizovanih gardija, iznajmljivanje putničkih vozila, nabavka autobusa za prevoz i odvoz putnika, izgradnja hotela i prenočišta na maku većih stanica, kao i raznih prodavnica u stanicama, menjačnica, restorana i dr.
2. *Zajednički zadaci učesnika u transportnom procesu:* Izvozno-uvorna neravnomernost saobraćajnog pravca pojačana je još i činjenicom da je uže gravitaciono područje pruge pretežno privredno nedovoljno razvijeno, koje isporučuje pretežno sirovine na sever, a prima gotovo robu sa severa. Veća izvozna usmerenost utiče na korišćenje prevoznih kapaciteta železnice i na smanjenje troškova eksploatacije.
3. *Radne organizacije iz gravitacionog područja pruge:* Svoje poslovanje treba u što većoj meri da uskladi sa funkcionisanjem sistema Beograd-Bar i to:
 - špediterske i agencijske organizacije u saradnji sa luke i porterima treba da obezbede kvalitetne i efikasne kontejnerske usluge, jer se tako povećavaju akvizitarni mogućnosti pruge i luke;
 - organizovati jedinicu za formiranje službe (servisa) grupisanje lotova združenih i generalnih tereta i kontejnera

Promet i pri
Struktura
+338.48 "Beograd
Primljeno: 22.06
Prihvaćeno: 12.12

IONOM

projektovanog pre
naročito kod pre
šajan. Ova pruga
ezničkih saobrać
zu na ovoj pruzi
oko 30%).

ŽTS Beograd

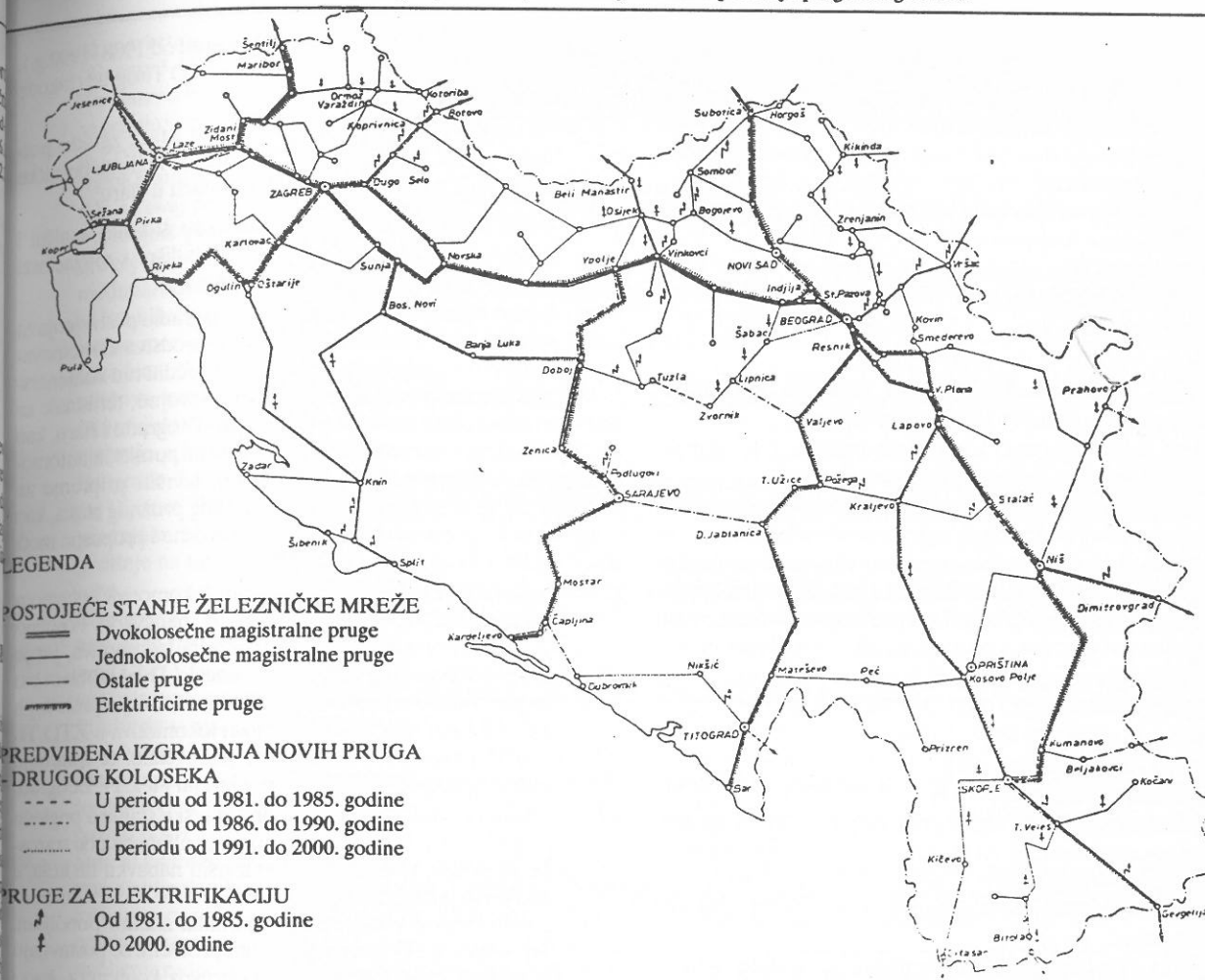
a po svojim atrak
galerije i dr.) pre
la se ne govori o
ie raznolikosti i
o se na pruzi o
šito za vreme tur
a putnika, kao i
oci, kao što su:
čnih i vozni sred
e turističke služ
saradnja sa turis
i, a naročito sa
tarifska politika
a garnitura pos
vaćih i kušet kol
vremenih sredst
tih naprava, rez
a koje dolazi u d
strancima, štam
bezbedenje boljeg
a parkinga, čeka
natizovanih gar
bavka autobusa
ela i prenočišta
rodavnica u stan

sportnom proces
ernost saobraćaj
i da je uže gravit
o nedovoljno raz
ia sever, a prima
erenost utiče na
eleznice i na sma

g područja pruge
ij meri da uskla
-Bar i to:

rije u saradnji sa
itetne i efikasne
većavaju aktiv

nje službe (serv
alnih tereta i ko



Slika 1. Karta železničke mreže SFRJ sa projekcijom do 2000. godine

u luci Bar uz obezbeđenje dovoljnog broja pomorskih linija;

- voditi računa da se uspostave optimalni odnosi generalnog i rasutih tereta, povećanjem udela generalnog tereta;
- u skladu sa neophodnošću obezbeđenja kontinuiteta izvoza roba, treba težiti da se u okruženju pruge Beograd-Bar i posebno luke Bar lociraju određeni proizvodnački kapaciteti koji će biti upućeni na usluge železnice i luke, pri čemu strogo voditi uporedo računa o zaštiti čovekove sredine u ovom tako atraktivnom području za razvoj turizma, uz napomenu da na Crnogorskom primorju prioritet treba da imaju delatnosti kao što su: turizam, trgovina, saobraćaj i ona industrija koja ne zagađuje okolinu, uz razvoj poljoprivrede i šumarstva, da bi se ova izuzetno atraktivno područje zaštitilo od štetnih posledica industrijalizacije.

Organi DPZ mogu u značajnoj meri da utiču na usmeravanje prevoza u određenom pravcu prilikom zaključivanja ugovora i utvrđivanja robnih lista, zatim aktivnošću diplomatskih i privrednih predstavništva (PKJ), donošenjem planova i propisa o poslovanju privrede na domaćem i inostranom tržištu i dr. Tu su zatim republike i pokrajine koje imaju značajne nadležnosti u sferi privrede, a i opštine koje često favoriziraju svoje drumske prevoznike, ispoljavajući s jedne strane birokratska gledanja na železnicu, a s druge strane težeći da prihod od prevoza ostanu lokalnim prevoznicima.

Razvoj privredne saradnje Jugoslavije sa južnom Italijom:

Osim što postojeću međunarodnu razmenu sa južnom Italijom treba usmeriti na ovaj pravac, neophodno je uka-

zati i na niz mogućnosti proširenja međunarodne razmene na nove proizvode i pronalaženjem novih oblika privredne saradnje (kooperacija i zajednička ulaganja). U tom smislu značajan podsticaj bilo bi uvođenje feribota na liniji Bar-Bari, što valja u saradnji JŽ i FS ispitati.

6. Izgradnja priključnih pruga i drugih infrastrukturnih objekata: Kompletiranje železničkog transportnog pravca Beograd-Bar izvršiti izgradnjom sledećih priključnih pruga:

- Tuzla-Zvornik-Valjevo (deo Tuzla-Zvornik biće izgrađen do 1990.g. a o gradnji dela od Lipnice do Valjeva treba očekivati do 1995.g., mada odluka o gradnji tog dela tek predstoji);
- Sarajevo-Donja Jablanica (Priboj);
- Prijepolje-Pljevlja;
- Beograd-Obrenovac-Vreoci-Arandelovac (obilazna pruga);
- Peć-Mateševo;
- Nikšić-Hum-Čapljina.

Period do 1990. godine treba iskoristiti da se izvrše potrebna istraživanja kako bi se dao konačan odgovor na pitanje o opravdanosti i dinamici gradnje ovih pruga. Prioritet bi trebalo dati, pored pruge Tuzla-Zvornik-Valjevo, još posebno gradnji pruge Prijepolje-Pljevlja, a zatim prugama Sarajevo-D.Jablanica, Vreoci-Arandelovac i Beograd-Obrenovac-Vreoci, koje bi trebalo da budu izgrađene do 2000-te godine, a ostale posle 2000-te godine.

Pošto izgradnja novog putnog pravca Beograd-južni Jadran do 2000-te godine neće moći da se realizuje ni kao

- poluautoput, pruga Beograd-Bar sa predloženim poboljšanjima ojačaće svoj konkurentski položaj u odnosu na postojeći put, bez obzira što će i on biti poboljšan, a i zbog sve skupljih tehničkih goriva.
7. *Osposobljavanje luke Bar:* Okončanjem obnove luke postignuto je sledeće:
- izgradnja svih neophodnih instalacija i postrojenja za generalni, rasuti i tehnički teret,
 - obezbeđenje kontenerskog i RO-RO servisa,
 - rad slobodne carinske zone,
 - snabdevanje brodova,
 - obezbeđenje servisa za prevoz putnika,
 - uredno funkcionisanje svih službi (carinska, sanitetska, fitopatološka, veterinarska i druga kontrola),
 - pored izvožno-uvoznih i tranzitnih poslova, luka Bar je osposobljena i za reeksportni promet,
 - prisustvo velikog broja špeditera, pomorskih agencija i predstavništva transportnih i drugih preduzeća i dr.
 - Luka Bar je novo saobraćajno čvorište sa savremenim tehničkim i tehnološkim rešenjem i uspešno se uklapa u sistem jugoslovenskih luka. Osnovni činioči od kojih zavisi uspešan rad luke Bar u postojećim uslovima i u narednom periodu su:
 - kvalitet lučkih usluga,
 - veći broj pomorskih linija,
 - kadrovsko osposobljavanje
 - organizacija rada,
 - sinhronizacija rada sa železnicom, uključujući i zajedničke poslove sa železnicom na privlačenju međunarodnog prometa,
 - organizovanje servisa za punjenje, pražnjenje i opravku kontenera,
 - ispitati mogućnost gradnje terminala za fosfate, sinter-magnezit i uređaja za dozrevanje južnog voća,
 - jačanje komercijalne propagande putem predstavljanja mogućnosti luke u zemlji i inostranstvu,
 - proširenje delatnosti slobodne carinske zone i jačanje trgovačke i industrijske funkcije luke i dr.

Ocenjuje se da osnovno dispoziciono rešenje luke zadovoljava uglavnom očekivani obim prometa do 2000-te godine, s tim što određena poboljšanja valja činiti na skladišnim i pretovarnim kapacitetima i operativnim površinama. Posebno treba ukazati na neophodnost proširenja lučkih površina koje su sada skromnog obima (99 ha) i akvatorijuma, te obezbeđenja lučkog rezervata (pozadinska skladišta), kao i obezbeđenja većeg gaza jer luka danas gubi značajne količine rasutih tereta zbog nedovoljne dubine gaza.

2.2. Unutar-sistemska (intralogistička) podrška unapređenju ŽTS Beograd-Bar

1. *Red vožnje vozova* sa prevozom putnika i teretnih vozova treba u što većoj meri da bude usklađen, s jedne strane sa potrebama korisnika, a s druge strane sa stanjem raspoloživog kolskog i lokomotivskog parka, stvarnim stanjem pruga i pružnih postrojenja. Razumljivo je da za rad vožnje mora biti obezbeđeno dovoljno rezervnih kapaciteta i radne snage, te efikasna borba protiv snega, mraza i dr. Red vožnje mora da bude ne samo dobra tehnička konstrukcija, već mora počivati na rezultatima savremenog istraživanja tržišta.
2. *Propusna i prevozna moć pruge:* neophodno je do kraja 1990. godine izgraditi one objekte predviđene za drugu etapu radova i to:
 - službena mesta za saobraćaj vozova (ukrsnice): Užiči, Branešci, Ribnica, Pribojska Banja (čija gradnja je i pred-

viđena u Predlogu plana ŽTO Beograd od 1988-1990. godine, zatim Biogradsko jezero i Zlatica u ŽTO Titograd (takodje do kraja 1990. g.);

- od većih objekata treba posebno još istaći: zgradu putničke stanice Prijepolje, ranžirnu stanicu i zgradu putničke stanice u Titogradu, te putničku stanicu u Baru;
 - takodje izgraditi i ostale objekte kao što su: stanišni prostor, nabavka pretovarne opreme i dr.
- Pored radova iz druge etape, treba izgraditi postrojenja za manipulaciju i pretovar kontenera i sredstva kombinovanog prevoza železnica-drum, te unaprediti rad kontenera terminala u Beogradu, Baru i Sevojnu, terminala za kombinovane prevoze u Beogradu, Titogradu i Baru, kao i savremene uređaje za utovar-istovar putničkih automobila u Beogradu i Baru. Zarim, izvršiti pripreme ugradnju telekomande i automatskog pružnog bloka, kao i ostale pripreme za povećanje prevozne i propusne moći posle 1990. godine.
3. *Lokomotive:* brojno stanje voznih lokomotiva uglavnom zadovoljava, ali se oseća nedostatak manevrari. Posebno je aktuelno pitanje boljeg održavanja lokomotiva, jer zbog kvarova veliki broj van saobraćaja. Ovaj problem je posebno izražen u ŽTO Titograd, ali je poslednjih nekoliko godina stanje ispravnosti lokomotiva u ŽTO Titograd saniranjem istih znatno poboljšano, te saniranje elektrolokomotiva treba što pre izvršiti i u ŽTP Beograd.
 4. *Teretna i putnička kola:* posebno je teško stanje u pogledu broja teretnih kola u ŽTO Titograd i njihove slabe strukture, te je neophodno izvršiti nabavku tih kola, isto je i sa putničkim kolima, mada je nabavom elektromotornih vozova lokalni prevoz putnika znatno poboljšano. Što se tiče ŽTO Beograd ozbiljni problemi se postavljaju u pogledu nedostataka kola za prevoz kontenera, kao i savremenih kola za prevoz putnika, spavaćih i kušet kao te garnitura elektromotornih i poslovnih vozova za prugu Beograd-Bar na kojoj se obavlja značajan prevoz putnika, a naročito su velike poteškoće u savlađivanju prevoza vreme turističke sezone i obezbeđenja odgovarajućeg kvaliteta prevoza. Posebno valja istaći napore ŽTO Titograd koje je i pored veoma teškog ekonomskog položaja uspešno snage da nabavi garnituru poslovnog kao i garnituru elektromotornih vozova, čime su znatno poboljšani uslovi prevoza.
 5. *Održavanje objekata infrastrukture:* s obzirom da se radi o pruzi građenoj na terenu vrlo raznolikog sastava i reljefa, neophodno je da služba održavanja bude savremeno opremljena i da deluje i preventivno, kao i opremljena trajno saniranje ugroženih mesta koja su se pojavila u toku dosadašnje eksploatacije (klizišta, kosine, saniranje lučnih vožnji i nekih tunela i dr.). Posebnu pažnju posvećuje se izgradnji zaštitnih objekata od lavina i nanosa, kao i ugradnji signalne mreže radi efikasne zaštite od odrona na delu pruge u ŽTO Titograd ove mreže su već izgrađene). Podizanjem zasada i gradnjom veštačkih objekata obezbediti bolju zaštitu od snega, vetra i bujica, obzirom da su kvarovi na postrojenjima jake struje čest pojava, neophodno je obezbeđenje stalne pogonske spremnosti i brže i delotvorne intervencije u slučaju kvarova.
 6. *Marketing i služba informatike:* savremenim metodama izvoditi sve aktivnosti železnice i luke oko akvizicije međunarodnih i domaćih prevoza (komercijalna propaganda, prospekti, ponude, poslovni kontakti, istraživanja tržišta, ankete, dugoročni ugovori o prevozu sa velikim korisnicima i dr.). U tom sklopu treba da deluje i do organizovana i kadrovski osposobljena služba informatike. Sve ove akcije treba objediniti jačanjem jedinstvene službe.

ad od 1988–1990
TO Titograd (tab

š istači: zgradu
licu i zgradu putni
licu u Baru;

ao što su: staniš
ladišni i magacin
i dr.

graditi postrojen
sredstva kombin
rediti rad konte
evojnu, terminat
Titogradu i Baru.
ir putničkih auto
izvršiti pripreme
g pružnog bloka
izne i propusne m

komotiva uglav
manevarki. Pose
ja lokomotiva, je
ija. Ovaj problem
ad, ali je posled
komotiva u ŽTO
oljšano, te sanir
šiti i u ŽTP Beog

sko stanje u pog
njihove slabe sta
i nabavku tih ko
nabavom elektro
za znatno pobol
oblemi se postav
voz kontenera, k
spavaćih i kušet
njih vozova za p
šajan prevoz put
ladivanju prevoz
a odgovarajućeg
ipore ŽTO Titog
nskog položaja s
vnog kao i garni
tino poboljšani u

obzirom da se ra
ikog sastava i re
ija bude savrem
, kao i opremlje
a su se pojavila u
osine, saniranje
bnu pažnju pose
ina i nanosa, k
e zaštite od odro
ve mreže su vo
njom veštačkih
ega, vetra i buji
ima jake struje
ogonske sprem
ju kvarova.

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

obzirom da se ra
ikog sastava i re
ija bude savrem
, kao i opremlje
a su se pojavila u
osine, saniranje
bnu pažnju pose
ina i nanosa, k
e zaštite od odro
ve mreže su vo
njom veštačkih
ega, vetra i buji
ima jake struje
ogonske sprem
ju kvarova.

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

remanim metod
luke oko aktiv
komercijalna p
kontakti, istraž
instalacije. Par
o prevozu sa ve
ba da deluje i d
ia služba inform
m jedinstvene s

za marketing u Beogradu u okviru poslovne zajednice "Beograd-Bar transport".

Konkurentna sposobnost ovog saobraćajnog pravca: kada se ocenjuju mogućnosti ovog pravca, postoje dve krajnosti. Prva je da će samim vezivanjem pruge čitava međunarodna razmena gravitacionog područja sama po sebi da se slije na ovaj pravac (kao da ne postoje druge mogućnosti i postojeći poslovni aranžmani sa drugim lukama). Po drugoj pak na prugu Beograd-Bar usmeriće se samo međunarodno bruto užeg gravitacionog područja, iz kojeg se čak i Beograd isključuje. U razrešavanju ovih krajnosti jedino merilo treba da bude, da li pravac na Bar pruža određena ekonomska, komercijalna i saobraćajna preimućstva, kao i zadovoljavajući kvalitet prevoza.

Industrijski koloseci: najpre treba ukazati da je izostalo ojačanje privrede kapacitetima industrijskih koloseka u Beogradu, Lazarevcu, Valjevu, Požegi, Sevojnu, Prijepolju, Bijelom Polju, Majkovcu, Titogradu i dr. Samo izgradnjom 11 industrijskih koloseka u ŽTO Beograd godišnje na tim kolosecima prerađivalo bi se oko 1,8 mln robe.

Kontejnerski prevoz: znatno zaostajanje u pogledu nabavke kontenera i odgovarajuće opreme od strane ŽTO Beograd i ŽTO Titograd treba prevazići, s tim da u Beogradu treba da bude obezbeđen depo za prazne kontenere, da bi se izbegla skupa pristojba za dovoz praznih kontenera iz drugih luka. Razvoj kontejnerskih prevoza obezbediti sinhronizovanom akcijom transportnih, pretovarnih i špediterskih RO, te pomorskih agenata i korisnika. Znatno veću pažnju posvetiti i uvođenju ferutaža i paletizacije.

Stručni kadrovi: poslednjih godina došlo je do opšteg procesa slabljenja uloge stručnih kadrova u izvršenju tehnološkog procesa i u donošenju odluka uopšte. Otuda opadanje stručnog nivoa i motivacije a i odgovornosti, te slabljenja radne i tehnološke discipline i na samoj železnici, što s obzirom na prirodu i složenost te delatnosti, ima posebno nepovoljne posledice.

Naučno-istraživački rad: od posebnog značaja su istraživanja saobraćajnih rešenja u području pruge Beograd-Bar na širem planu i u perspektivi prema odgovarajućem programu i uz stabilne izvore finansiranja. Težiti da značaj i uloga pruge Beograd-Bar i luke Bar budu u naučnim istraživanjima uvek u funkciji opšteg privrednog razvoja i aktiviranja prirodnih resursa u području pruge, jer pruga i te kako posredno utiče na razvoj okruženja, kao što i okruženje deluje na obim, dinamiku i strukturu prevoza na pruži i prometa u luci.

Zajednica JŽ: treba da ukažemo na dosadašnji neutralni položaj JŽ u vezi sa problemima uhodavanja pruge Beograd-Bar koja ima ne samo puni jugoslovenski značaj, već je i po kriterijumima UIC međunarodna saobraćajnica evropskog značaja.

3. MODERNIZACIJA I RAZVOJ OSTALIH GRANA SAOBRAĆAJA U FUNKCIJI RAZVOJA TURIZMA U PODRUČJU PRUGE BEOGRAD-BAR

3.1. Područje Beograda

Izgradnjom objekata železničkog čvora treba da se reše problemi putničkog, međugradskog i prigradskog, a delom i gradskog prevoza, a njegovom izgradnjom treba da se uklone stare instalacije. Parcijalno aktiviranje ne donosi prava rešenja, a još manje prave ekonomske koristi, a pitanje je da li će se izgradnjom severnog kraka čvora obezbediti efikasni međugradski i prigradski prevoz s obzirom da trase međunarodnih i međugradskih vozova

ometaju prigradski (a pogotovu gradski) prevoz, te ovo treba detaljno istražiti pre nego što se uklone stare instalacije.

Razvoj međunarodnog autobusnog prevoza treba reorganizovati izgradnjom severne i južne autobuske stanice, što je veliki poduhvat.

Gradski i prigradski prevoz su danas u celini slabo organizovani i slabog su kvaliteta, te valja proširiti kapacitete i poboljšati njegovu organizovanost, uz veći udeo šinskog i trolejbuskog prevoza u gradskom, te adekvatnu ulogu autobusnog prevoza, uz bolju sinhronizaciju sa železničkim prevozom i bolji taksi prevoz. Pripremati se za gradnju metroa i njegovu gradnju uskladiti sa modernizacijom i gradnjom železničkih instalacija. Veliki značaj ima i bolje regulisanje procesa daljeg razvoja motorizacije uopšte (parkiranje, zaštita čovekove okoline i dr.).

Poseban značaj za Beograd ima izgradnja zaobilaznice autoputa koja bi obezbedila rasterećenje današnje trase autoputa ogromnog broja teških vozila u tranzitu, kao i u daljinskom drumskom unutrašnjem prevozu, što bi istovremeno stvorilo bolje uslove za tranzitni turizam. Naravno, uz autoput treba da budu izgrađeni i svi prateći objekti (servisi, prodavnice autodelova, moteli kao i drugi objekti). Uz ovo treba modernizovati Ibarski put, dovršiti modernizaciju puta do Obrenovca, puta do Pančeva, kao i lokalnih i gradskih puteva.

Za razvoj turizma veliki značaj ima zračni prevoz kako na dugim (pa i međunarodnim), tako i srednjim i kraćim odstojanjima, s obzirom da je Beograd na obalama dve velike reke, a da ne govorimo o razvoju vazdušnog saobraćaja i izgradnji druge poletno-sletne staze na aerodromu Beograd, čime bi Beograd postao i značajan međunarodni, pa i međukontinentalni, vazduhoplovni tranzitni centar.

Naravno, veliki je značaj i modernizacija i proširenje PTT kapaciteta, a naročito automatizovanih usluga međunarodnog, pa i interkontinentalnog saobraćaja.

Jedna od naročito zapuštenih delatnosti je i skladišno-pretovarna koja je sada rascepkana i slabo mehanizovana te predstoji izgradnja savremenih terminala i robno-transportnih centara.

3.2. Područje Valjeva

Sa aspekta turističke privrede neophodno je da se realizuju sledeći projekti:

1. Modernizacija puta Valjevo-Požega koji ima veliki međunarodni značaj, naročito po aktiviranju mosta kod Šapca.
2. Modernizacija puta Županjac-Divčibare,
3. Izgradnja turističkog puta od Cera do Suvobora, koji bi predstavljao izvanrednu turističku atrakciju, a i važan privredni put,
4. Modernizaciju puteva:
 - Pričević-Pecka-Ljubovija,
 - Valjevo-Osečenica-Rajković-Divčibare (veći broj posetilaca iz Valjeva, Šapca i iz Srema i Bačke),
 - Zvornik-Ljubovija-Rogačica-Bajina Bašta,
 - Šabac-Ljubovija,
 - Šabac-Osečina i dr.
5. pristupnih puteva do pruge Beograd-Bar i lokalnih puteva.
5. Modernizacija i izgradnja PTT mreže i dr.

3.3. Titovo-užičko područje

Razvoj treba usmeriti na sledeće saobraćajne projekte:

- modernizacija puta Titovo Užice-Sarajevo
- izgradnja puta u primarnoj zoni od Tare do Golije (Drina-Tara-Zlatibor-Javor-Golija sa ogrankom za Zlatibor ukupno 170 km),

- izgradnja aerodroma u prostoru Titovog Užica (Zlatibor),
- izgradnja pristupnih puteva u odnosu na prugu Beograd-Bar i lokalnih puteva, i
- modernizacija i razvoj PTT mreže.

3.4. SR Crna Gora

Saobraćajni projekti, čija realizacija je i u dosadašnjem periodu znatno otežavala razvoj turističke privrede, u ovom izuzetno atraktivnom turističkom području jesu:

- izgradnja mosta u Verigama
- izgradnja višenamenskog tunela kroz Sozinu (za drumski saobraćaj i za magistralni vodovod),
- modernizacija i proširenje ptt kapaciteta, naročito onih međunarodnog značaja,
- izgradnja savremenog puta Beograd-južni Jadran koju uskladiti sa izgradnjom dela ovog puta u SR Srbiji,
- izgradnja pristupnih puteva u odnosu na prugu Beograd-Bar i lokalnih puteva,
- modernizacija i razvoj osnovne putne mreže, posebno puteva koji treba da omoguće pristup do novih polova razvoja turizma,
- proširenje aerodroma u Titogradu i Tivtu,
- izgradnja savremenog aerodroma u Ulcinju i helikopterskih stanica u Plavu i Rožajima,
- modernizacija aerodroma u Žabljaku i Ivangradu,
- regulacija voda Skadarskog jezera (u saradnji sa NR Albanijom) i navodnjavanje Čemovskog polja u cilju povećanja tržišnih viškova namenjenih turističkoj privredi,
- izgradnja putničke flote na Skadarskom jezeru.

4. ZAKLJUČAK

Značaj i složenost međusobnih uticaja i odnosa saobraćajne i turističke delatnosti uopšte, a posebno u ovom tako atraktivnom i raznolikom području (koje je pored raznolikosti predstavlja celinu od jugoslovenskog a i šireg značaja), kao i uticaj ovih delatnosti na društveno-ekonomski razvoj okruženja, nalažu potrebu da se putem formiranja posebnog tela vrši koordinacija i usmeravanje razvoja saobraćaja i turizma, te podstiču zajednička ulaganja, naučno-istraživački poduhvati, donose zajednički programi, prospekti, priprema kadrova, ponude i dr. Sve ovo utoliko pre što se radi o području koje je privredno nedovoljno razvijeno, čiji intenzivniji razvoj u narednom periodu tek predstoji, uz nastojanje da se sačuva od štetnih posledica industrijalizacije. U tom smislu veliku ulogu ima donošenje prostornih planova, koji prostornim, lokacionim i urbanističkim rešenjima treba da obuhvate i programe modernizacije i razvoja saobraćajne mreže i pratećih objekata (moteli, servisi, prodavaonice delova, pomoć na putu, parkirališta i dr.) kao i programe zaštite čovekove okoline (voda, vazduh, zemljište, prikupljanje otpadaka, zaštita šuma i podizanje šumskih zasada i dr.).

Na kraju treba još posebno da se istakne da pored poboljšanja saobraćajne infrastrukture i izgradnje pratećih objekata, te modernizacije transportnih sredstava, veliku ulogu u unapređenju kvaliteta saobraćajnih usluga imaju izvršni stručni kadrovi, koji posebno treba da budu osposobljavani i za pružanje određenih usluga turistima (obaveštenja, poznavanje stranih jezika, predusretljivost i dr.). Oim toga, saobraćajna preduzeća će najbolju pomoć pružiti razvoju turizma i razvojem sopstvenih turističkih specijalizovanih službi namenjenih za pružanje usluga domaćim i stranim turistima i neposrednom saradnjom sa turističkim preduzećima u veoma širokom spektru poslova od zajedničkog interesa (prospekti, propaganda, zajednička ulaganja, naučno-istraživački rad, ankete, međusobno ispomaganje, zajedničko osposobljavanje kadrova, zajednička predstavništva, rezervacije i prodaja karata, prihvatanje putnika i terminalne operacije dr.).

SUMMARY

IMPACTS OF TRANSPORT UPON TOURIST INDUSTRY DEVELOPMENT IN THE BEOGRAD-BAR LINE GRAVITATION REGION

The author reiterates the requirement for improvement of the Beograd-Bar railway line as an important element of development of tourist industry and services in its gravitation region. In respect the paper advocates the logistic support of activities advancement of this traffic route, requirement for construction access lines and pleads for a more intense cooperation of the line with Southern Italy employment of ferry-boat services on the Bari route.