



INSTITUT ZA EKONOMIKU POLJOPRIVREDE
BEOGRAD

Prof. dr Boško Vojnović

dr Dejan Grujić

mr Suzana Grujić

POLJOPRIVREDA, TURIZAM I
SAOBRAĆAJ
U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

Beograd, 2013.

INSTITUT ZA EKONOMIKU POLJOPRIVREDE

**POLJOPRIVREDA, TURIZAM I SAOBRAĆAJ U FUNKCIJI PRIVREDNOG
RAZVOJA**

Monografija

Urednik:

Prof. dr Drago Cvijanović, direktor

Recenzenti:

Prof. dr Vidoje Stefanović, PMF, Niš

Doc. dr Sonja Jovanović, Ekonomski fakultet, Niš

Prof. dr Petar Veselinović, Ekonomski fakultet, Kragujevac

Izdavač:

Institut za ekonomiku poljoprivrede, Beograd

Volgina 15, Beograd, tel: (011) 29-72-858, fax: (011) 29-72-848

Za izdavača: Prof. dr Drago Cvijanović, direktor

Štampa:

DIGITAL DIZAJN DOO

Smederevska Palanka

Tiraž: 100

ISBN XXXXXXXXXXXX

SADRŽAJ

	Str.
UVODNA RAZMATRANJA - KOMPLEMENTARNOST SEKTORA	
1 Komplementarnost poljoprivrede sa drugim privrednim delatnostima	9
2 Komplementarnost turizma sa drugim delatnostima	11
3 Komplementarnost privrede i saobraćaja	12

PRVI DEO

POLJOPRIVREDA U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

I	POLJOPRIVREDA U PERIODU TRANZICIJE KOD ZEMALJA ZAPADNOG BALKANA	15
1	Srpska poljoprivreda u periodu tranzicije	17
1.1	<i>Tranzicija obrazovanja u Srbiji</i>	<i>21</i>
2	Hrvatska poljoprivreda u periodu tranzicije	23
3	Makedonska poljoprivreda u periodu tranzicije	26
4	Poljoprivreda Crne Gore u periodu tranzicije	28
5	Albanska poljoprivreda u periodu tranzicije	32
6	Poljoprivreda Bosne i Hercegovine u periodu tranzicije	35
7	Generalna ocena poljoprivrede u tranzicionom periodu	37
II	POLJOPRIVREDA SRBIJE – SEKTOR ZA REALNO ZAPOŠLJAVANJE	38
1	Definisanje poljoprivrede kao primarne privredne delatnosti	38
2	Uloga poljoprivrede u privrednom razvoju zemlje	40
3	Aspekti demografske politike u Srbiji	43
3.1	<i>Stanovništvo kao indikator nivoa razvijenosti privrede</i>	<i>44</i>
3.2	<i>Osnovne karakteristike kretanja stanovništva u proteklom periodu</i>	<i>45</i>
3.3	<i>Promene u ekonomskoj strukturi stanovništva</i>	<i>46</i>
3.4	<i>Relativni značaj promena ekonomske strukture stanovništva u proteklom periodu</i>	<i>47</i>
4	Društveno - ekonomska struktura stanovništva Srbije	48
4.1	<i>Društveno - ekonomska struktura stanovništva - odnos poljoprivrednog i ukupnog stanovništva prema aktivnosti i polu</i>	<i>50</i>

4.2	<i>Osnovna obeležja strukture agrarne proizvodnje i agrarne politike u Srbiji</i>	51
5	<i>Globalne tendencije u poljoprivrednoj proizvodnji Srbije</i>	51
5.1	<i>Dometi agrarne proizvodnje u Srbiji na međunarodnom tržištu</i>	52
5.2	<i>Neki od problema razvoja poljoprivrede</i>	54
5.3	<i>Mogući pravci i perspektive za postizanje bržeg razvoja poljoprivrede</i>	58
6	<i>Značaj zaposlenosti za ukupan privredni razvoj Srbije sa posebnim osvrtom na razvoj poljoprivrednog sektora - opšte napomene</i>	61
6.1	<i>Kratkoročno posmatranje problema zaposlenosti</i>	62
6.2	<i>Dugoročno posmatranje problema nezaposlenosti</i>	65
6.3	<i>Ekonomski aspekti zapošljavanja</i>	68
7	<i>Menadžment u poljoprivredi kao funkcija optimalne zaposlenosti poljoprivrednog stanovništva</i>	70
7.1	<i>Upravljanje ljudskim resursima kao značajnog faktora poljoprivrednog razvoja i zaposlenosti</i>	71
7.2	<i>Menadžment i faze razvoja poljoprivrednih preduzeća</i>	73
7.3	<i>Mogućnosti i pretpostavke bržeg razvoja menadžmenta u Srbiji</i>	74
8	<i>Opšte napomene o uzrocima pojave nezaposlenosti u svetu</i>	75
8.1	<i>Osnovni uzroci pojave nezaposlenosti u Srbiji - neodgovarajuća agrarna politika i zapostavljanje razvoja poljoprivrede</i>	77
8.2	<i>Dugoročni problemi razvoja poljoprivredne proizvodnje u Srbiji</i>	79
9	<i>Anahronizam u izboru tehnologija - siguran put povećanju nezaposlenosti</i>	80
9.1	<i>Odnos između tehnologije i zaposlenosti</i>	80
9.2	<i>Tehnološki razvoj u kapitalističkim zemljama</i>	82
9.3	<i>Tehnološki razvoj u manje razvijenim zemljama</i>	82
9.4	<i>Tehnološka nezaposlenost u okviru postojeće zaposlenosti</i>	83
10	<i>Ostali uzroci pojave nezaposlenosti</i>	85
11	<i>Mogući pravci i perspektive intenzivnijeg zapošljavanja</i>	86
11.1	<i>Pravilno formulisanje agrarne politike kao osnovnog metoda ostvarivanja dugoročne razvojne politike</i>	86
11.2	<i>Prestrukturiranje agrarne proizvodnje -alternativa bez izbora</i>	88

11.3	<i>Kontrolisano zaustavljanje procesa deagrarizacije i razvoj poljoprivrednog sektora</i>	90
12	<i>Stimulisanje radno-intenzivnih grana primenom intermedijarne tehnologije</i>	91
12.1	<i>Osnovne napomene o značaju pravilnog izbora tehnologije za rešavanje problema nezaposlenosti</i>	91
12.2	<i>Neophodnost primene intermedijarne tehnologije</i>	92
13	<i>Vraćanje selu i poljoprivredi kao mogućnost ublažavanja nezaposlenosti</i>	93
13.1	<i>Osnovni oblici vraćanja selu i poljoprivredi</i>	93
13.2	<i>Delimični oblici vraćanja selu i poljoprivredi</i>	93
13.3	<i>Potpuni oblik vraćanja selu i poljoprivredi</i>	95
13.4	<i>Tehnološki viškovi radne snage i vraćanje selu i poljoprivredi</i>	95
13.5	<i>Kako spasti pojedina sela od umiranja</i>	96
14	<i>Brži privredni razvoj na osnovu novih investicionih ulaganja</i>	96
15	<i>Prekvalifikacija suficitarnih u deficitarna zanimanja</i>	97
16	<i>Radno angažovanje radnika koji se vraćaju sa privremenog rada u inostranstvu</i>	97

DRUGI DEO

TURIZAM U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

I	TURISTIČKO PRIVREĐIVANJE	99
1	<i>Turistička valorizacija</i>	101
2	<i>Turističko tržište kao elemenat razvoja</i>	102
3	<i>Pojam turističke destinacije</i>	104
4	<i>Motivski razvojni potencijali, prirodni resursi i kulturna dobra - preduslov razvoja turizma</i>	105
5	<i>Istraživanje u funkciji razvoja</i>	107
6	<i>Ciklus turističke tražnje i turistička ponuda</i>	111
7	<i>Distributivni sistem usluga u turizmu</i>	115
II	ODRŽIVI RAZVOJ TURIZMA	116
1	<i>Turizam i okruženje</i>	116
2	<i>Prirodni resursi u razvoju turizma</i>	124
III	POGLEDI NA REGIONALNI RAZVOJ TURIZMA U SRBIJI	125
1	<i>Koncepcija lokalnog razvoja</i>	126
IV	RAZVOJNE STRATEGIJE	131
1	<i>Upravljanje razvojem turizma i definisanje turističke politike</i>	135
2	<i>Strategija razvoja turizma u funkciji turističkog menadžmenta</i>	136

2.1	<i>Pojmovno određivanje strategije razvoja turizma</i>	136
2.2	<i>Strategija kao instrument turističkog menadžmenta</i>	138
2.3	<i>Izbor strategije turističkog razvoja</i>	140
2.4	<i>Strategijsko upravljanje turističkim resursima</i>	141

TREĆI DEO

SAOBRAĆAJ U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

I	DEFINISANJE I ANALIZA SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE	143
1	Definisanje saobraćaja kao privredne grane	143
2	Saobraćaj u teorijama privrednog razvoja	146
3	Vrste i podela saobraćaja prema ekonomskoj funkciji i načinu organizacije	147
3.1	<i>Globalna podela saobraćaja</i>	<i>147</i>
3.2	<i>Saobraćaj prema ekonomskoj funkciji i načinu organizacije</i>	<i>149</i>
4	Međuzavisnost privrede i saobraćaja	150
5	Saobraćaj kao faktor razmeštaja i lokacije	152
6	Saobraćajna infrastruktura u funkciji profilisanja tržišne ekonomije	154
6.1	<i>Uticaj saobraćaja na veličinu tržišta</i>	<i>155</i>
6.2	<i>Uticaj saobraćaja na formiranje jedinstvenog tržišta i teritorijalnog ujednačenja cena</i>	<i>155</i>
II	SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA KAO FAKTOR PRIVREDNOG RAZVOJA SRBIJE	157
1	Saobraćajni koridori kroz Srbiju	157
1.1	<i>Razvojni projekti drumskog Koridora 10</i>	<i>158</i>
1.2	<i>Razvojni projekti železničkog Koridora 10</i>	<i>162</i>
1.3	<i>Razvojni projekti Koridora 7</i>	<i>166</i>
2	Karakteristike saobraćajne infrastrukture u Srbiji – stanje, problemi i ograničenja	167
2.1	<i>Putna infrastruktura</i>	<i>169</i>
2.2	<i>Železnička infrastruktura</i>	<i>174</i>
2.3	<i>Infrastruktura rečnog saobraćaja</i>	<i>177</i>
2.4	<i>Infrastruktura avio saobraćaja</i>	<i>179</i>
3	Povezanost energetike i saobraćaja	181
3.1	<i>Uticaj energetike na razvoj i strukturu saobraćajnih sistema</i>	<i>182</i>
3.2	<i>Uticaj saobraćaja na energetiku preko potrošnje energije i transporta energenata</i>	<i>184</i>
4	Saobraćajna infrastruktura u funkciji razvoja industrije	192
4.1	<i>Saobraćaj kao potrošač industrijskih proizvoda</i>	<i>192</i>

	4.2	Saobraćaj kao faktor realizacije industrijskih proizvoda	194
5		Uticaj saobraćaja na razvoj poljoprivrede	195
6		Saobraćaj kao faktor razvoja turizma	197
7		Saobraćaj i održivi razvoj	201
III		STRATEŠKI ASPEKT RAZVOJA SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE SRBIJE	208
1		Strateški pravci razvoja saobraćajne infrastrukture	208
	1.1	<i>Obnova transportnog sistema</i>	209
	1.2	<i>Rekonstrukcija infrastrukturnih objekata</i>	210
	1.3	<i>Modernizacija i izgradnja saobraćajnih mreža</i>	210
2		Strateški ciljevi razvoja saobraćajne infstrukture	211
3		Opšti okviri za definisanje saobraćajne politike	213
4		Regulacije u saobraćaju	214
	4.1	<i>Imperfektnost transportnog tržišta</i>	215
	4.2	<i>Eksterni efekti</i>	216
	4.3	<i>Javni interes</i>	219
5		Instrumenti regulisanja transportnog tržišta	220
6		Harmonizacija uslova funkcionisanja u oblasti saobraćaja	221
	6.1	<i>Harmonizacija uslova funkcionisanja u slučaju dinamičnog razvoja saobraćajne infrastrukture</i>	222
	6.2	<i>Harmonizacija uslova funkcionisanja u slučaju nepromenjenog nivoa saobraćajne infrastrukture</i>	223
	6.3	<i>Harmonizacija u domenu eksternih troškova</i>	224
7		Saobraćajna politika Evropske Unije i njen uticaj na saobraćajnu infrastrukturu Srbije	225
	7.1	<i>Zajedničko saobraćajno tržište</i>	226
	7.2	<i>Transevropske saobraćajne mreže</i>	227
	7.3	<i>Ekonomski efekti integracije Srbije u Evropsku uniju u oblasti saobraćaja</i>	230

ZAKLJUČCI

	Osnovni elementi razvojne poljoprivredne politike za budućnost	238
	Zaključci u vezi demografskih kretanja u Srbiji u cilju ravnomernijeg privrednog razvoja	241
	Zaključci u vezi problema zapošljavanja u agraru, kao podsticaja privrednog razvoja	242
	Zaključak u vezi uloge saobraćaja kao komplementarnog sektora u privrednom razvoju	246
	LITERATURA	251

UVODNA RAZMATRANJA - KOMPLEMENTARNOST SEKTORA

1. Komplementarnost poljoprivrede sa drugim privrednim delatnostima

Dostignuti nivo procesa regionalnog povezivanja, udruživanja i razvoja u svetu ubrzao je uspostavljanje i razvoj procesa svetske globalizacije. Osnova za stvaranje i razvoj procesa globalizacije su: zona slobodne trgovine, carinska unija, ekonomska unija, kao najviši stepen ekonomske saradnje a zatim i politička i kulturna saradnja i dr.¹ Na nivou privrednih sektora, shodno prethodnom potrebna je komplementarnost, odnosno povezanost logičnih sektora u funkciji privrednog razvoja

Sve većim razvojem društvene podele rada, koncentracije kapitala, specijalizacije i drugih vidova napretka proizvodnje, dolazi do stvaranja organizaciono-strukturnih i prometnih organizacija koje omogućuju poboljšanje ekonomije živog i opredmećenog rada. Takav vid organizacije nazivamo agroindustrijskim kompleksima. Agroindustrijski kompleks predstavlja određeni pomak u razvoju poljoprivrede, na koga podjednako veliki uticaj imaju kako proizvodni odnosi, tako i celokupan društveno-ekonomski sistem jedne zemlje.

Sam proces transformacije poljoprivrede i sela, kao i formiranje agroindustrijskog kompleksa ne može biti proizvod jednokratnih društveno-ekonomskih procesa. Osnovni razlozi napred navedene konstatacije bili bi sledeći: velika zastupljenost individualnih gazdinstava u agrarnoj strukturi, slaba kvalifikaciona struktura ljudi na selu, zastarelost tehnologije poljoprivredne proizvodnje, nezainteresovanost ljudi na selu, itd. Znajući ove argumente, lako možemo razumeti razloge sporijeg i složenijeg preobražaja poljoprivrede.

Svoju dominaciju u odnosu na druge proizvodne delatnosti poljoprivreda počinje da gubi tek sa pojavom industrijske revolucije. Transformacija tradicionalne u savremenu poljoprivredu podrazumeva povećanje produktivnosti rada, ulaganje visokih iznosa kapitala, intenzivno raslojavanje radne snage, itd. U Srbiji ovaj proces nije sproveden do kraja.²

Agroindustrijski kompleks kod nas obuhvata polje aktivnosti primarne poljoprivredne proizvodnje i prerađivačke industrije poljoprivredno-industrijskih kombinata. Poljoprivredno-industrijski kombinati, ili pak trgovinske organizacije, obavljaju funkciju veze između primarnih poljoprivrednih proizvođača i trgovine poljoprivredno-prehrambenim proizvodima.

U uslovima depresiranog položaja poljoprivrede, pri dohodnoj neelastičnosti tražnje za poljoprivrednim proizvodima, trgovinske organizacije se uglavnom odlučuju da ne budu dohodovno, ili pak ugovorno povezane sa primarnom poljoprivrednom proizvodnjom, a samim tim ograđuju se i od rizika zajedničkog poslovanja.

¹**Vojnović B.** *Globalizacija – ekonomski, politički i kulturni proces*, Ekonomske teme 1-2/2006. str.157.

²**Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

Očigledno je, posmatrajući teritoriju Srbije, prisutna ekonomska nemotivisanost industrijskih delatnosti za uspostavljanje vertikalnih integracionih veza sa primarnom poljoprivrednom proizvodnjom, i ako postoji sve veća reprodukciona zavisnost između poljoprivrede i hemijske, metalne, prehrambene industrije, itd. Osnovni faktor koji je doprineo ovakvoj nemotivisanosti industrijskih delatnosti jeste okruženje sa svojim osnovnim karakteristikama:

- a) ceo posleratni period karakteriše depresiranost cena poljoprivrednih proizvoda u odnosu na proizvode napred navedenih industrija,
- b) velika sigurnost plasmana proizvoda iz industrije u odnosu na poljoprivredne proizvode.

Pored svih dosad nabrojanih problema, otežavajuću okolnost razvoju poljoprivrede kod nas čini i zaostajanje rasta primarne poljoprivredne proizvodnje u odnosu na postproizvodne delatnosti. Primera radi, stopa rasta prehrambene industrije beleži viši nivo od stope rasta poljoprivredne proizvodnje.

Iako o stepenu korišćenja kapaciteta u prehrambenoj industriji možemo samo uslovno da govorimo (ne samo da se u pojedinim delatnostima proizvodi veliki broj proizvoda, nego u nekim delatnostima postoji i sezonski karakter proizvodnje i potrošnje), ipak stavljanjem u odnos maksimalno moguće i ostvarene proizvodnje proizilazi da je stepen korišćenja kapaciteta prehrambene industrije manji od stepena korišćenja kapaciteta na nivou celokupne industrije. Upravo ova različitost u dinamici rasta društvenog proizvoda između poljoprivrede i prerađivačke industrije, dovela je ne samo do opadanja udela poljoprivrede u društvenom proizvodu agrokompleksa, nego i do opadanja udela agrokompleksa u društvenom proizvodu ukupne privrede.

Osnovni uzroci koji su doveli do ovakvog stanja i položaja poljoprivrede, leže u velikom broju negativnih tendencija koje se tiču razvoja agroindustrijske proizvodnje. Neke od ovih uzroka možemo i nabrojati:³

- neselektivnost mera ekonomske politike,
- zaostajanje u investicionim ulaganjima usled niske akumulativne i reproduktivne sposobnosti poljoprivrednih proizvođača,
- teritorijalna i granska nepovezanost akumulacije u privredi,
- neodgovarajuća primena naučno-tehničkog progressa, koja dovodi do zaostajanja konkurentne pozicije agrara na svetskom tržištu,
- posebno loša organizovanost zemljoradnika u agroindustrijskom kompleksu,
- loše prestrukturiranje agroindustrijske proizvodnje u smeru intenzivnije primene savremenih agrotehničkih sredstava, itd.

³ **Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

2. Komplementarnost turizma sa drugim delatnostima

Razvojem turizma javlja se i mogućnost ekonomskog pokretanja niza drugih privrednih delatnosti. Samim tim turizam predstavlja značajan faktor za pokretanje ukupnog privrednog razvoja. Veliki broj turističkih prostora pogodnih za unapređenje turizma su nižeg stepena ekonomskog razvoja i mahom se oslanjaju na poljoprivredu i stočarstvo. Pojava turizma u takvim oblastima povoljno deluje na razvoj ostalih uslužnih i neuslužnih delatnosti, proizvodnju specifičnih roba za potrebe turizma, investicionu izgradnju, kao i na niz drugih oblasti. Veoma bitan faktor za razvoj turizma je prirodni i motivacijski potencijal.

Turizam obavlja važnu ekonomsku funkciju tim što aktivira veliki broj privrednih i neprivrednih delatnosti koje same po sebi nemaju turističko obeležje.

Turizam svojim delovanjem ubrzava i potstize njihov razvoj, povećavajući ukupan nacionalni dohodak. Ova funkcija turizma je veoma važna za celokupnu privredu zemlje jer se turistička potrošnja veoma brzo preliva iz ove oblasti u mnoge druge delatnosti, povećavajući svoje prvobitno delovanje. Ova pojava poznata je kao multiplikativna funkcija turizma. Isto tako, zaslugom turizma i njegove moći da aktivira prirodna dobra, koja bi inače ostala neprofitna, ako ne bi bila turistički aktivirana, ona postaju vrlo unosan izvor prihoda. Pored prirodnih potencijala aktiviraju se i mnoge neprivredne delatnosti, na primer kultura sa veoma širokom lepezom aktivnosti. Sposobnost ovakvog delovanja turizma naziva se funkcija konverzije ili drugačije rečeno sposobnost promene.

Efekte turizma na nacionalni dohodak su mogući ako se radi o pružanju usluga iz ove oblasti, stranim potrošačima. Takav prihod se smatra uvećanjem nacionalnog dohotka, jer je on unesen u matičnu državu iz drugih nacionalnih prihoda i takav se uzima kao povećanje ukupnog prihoda.

Uticiji turizma su od značaja i za ukupnu investicionu aktivnost. Razvojem turističke privrede javlja se i potreba za novim smeštajnim kapacitetima, sportskim objektima, objektima za zabavu i slično. Takođe, dolazi do potreba za razvojem saobraćaja i infrastrukture, kao i niza drugih objekata za zadovoljenje potreba turista.

Kompleksnost turizma podrazumeva potrebu za kadrovima različitih kvalifikacija i profila, pa samim tim i pruža mogućnost za upošljavanje većeg broja takvih subjekata.⁴

Karakteristika uticaja na zaposlenost u turizmu i njegov porast je u tome što povećanjem obima prometa zahteva i ravnomerno povećanje broja zaposlenih. Kod na primer industrijskih grana povećanje proizvodnje sa razvojem nove tehnologije vrlo često dovodi do povećanog fizičkog obima prometa uz permanentno smanjenje broja zaposlenih ili zadržavanjem na istom nivou zaposlenosti. Karakterističnost je i u sezonskom obliku poslovanja gde dolazi do ireverzibilnosti, pa se pojavljuje maksimalna

⁴**Vojnović B.** *Poslovni sistemi u razvoju turizma - metodološki pristup*, Narodna biblioteka, 2004.

izraženost u tražnji za radnom snagom. Takođe se može navesti i specifična potreba za ženskom radnom snagom, koja se po pravilu teže zapošljava.

Delovanjem turizma dolazi do procesa zapošljavanja ne samo u poslovima turizma već i u nizu drugih oblasti uto pozitivno utiče na nacionalni prihod, a samim tim i povećava standard stanovništva. Posebna povoljnost koju proizvodi turistička aktivnost je uvoz deviznih sredstava, a da pri tom ne dolazi do izvoza bilo koje vrste robe. Da turizam dobija na značaju potvrđuje podatak da su usluge visokoprofitna kategorija koja u ukupnom svetskom privređivanju učestvuje sa 55% u odnosu na proizvodnju i njenih 45%. Predviđanja ekonomskih stručnjaka su da će za narednih 40 godina učinak usluga porasti na 85%, a da će poljoprivreda i proizvodnja biti zastupljene sa samo 15% u ukupnom privrednom prometu. Ako znamo da je turizam preovladavajuće konstruisan od usluga komentar po ovome nije ni potreban. Prema tome, turizam ne samo da utiče na preraspodelu i razmenu dohotka, već je pokretač mnogih drugih delatnosti računajući i proizvodnju.

3. Komplementarnost privrede i saobraćaja

Proizvodnja je nužna potreba ljudi. Sa povećanjem produktivnosti rada raste i količina proizvoda stvorena uz angažovanje manjeg broja izvršilaca.

Porast količine proizvedenih dobara znači i porast broja proizvoda koji ljudi koriste za zadovoljavanje svojih potreba. Time se istovremeno provociraju nove potrebe i podstiče dalji rast proizvodnje. Razvoj omogućava da se i u proizvodnji i u potrošnji javljaju sve složeniji proizvodi: dobra za čije je stvaranje potreban sve veći broj sve složenijih promena, odnosno sve veći broj proizvodnih operacija.⁵

Porast mase proizvedenih dobara, porast broja predmeta i, posebno proizvodnih operacija, međusobno sve različitijih - omogućava i zehteva podelu rada (tehničku i društvenu) jer je nemoguće zamisliti da je jedan čovek, ili grupa ljudi pa i čitava ekonomska celina u stanju da obavi veliki broj raznovrsnih operacija. Ukoliko je podela rada na višem nivou, posebno ukoliko je stepen društvene podele rada viši, utoliko je razvijenija i razmena. Ne razmenjuju se samo gotovi proizvodi već i rezultati pojedinih faza proizvodnje kada te faze obavljaju razni proizvođači. Razvoj podele rada i razmene između prostorno razdvojenih, specijalizovanih proizvođača nužno zahteva da se uključi sve veći broj operacija promena mesta radi prenošenja dobara između proizvođača i potrošača.

Iz gore navedenog, može se zaključiti da saobraćaj kao privredna grana nije sama sebi cilj i da se javlja kao produžetak procesa proizvodnje u sferi prometa čime se omogućava realizacija roba i završetak procesa reprodukcije. Svi poremećaji u funkcionisanju saobraćajnog sistema veoma su bitni za privredu kao celinu, kao i za pojedinačne privredno - proizvodne jedinice. Neefikasan i neracionalan sistem saobraćaja dugoročno opredeljuje efikasnost funkcionisanja privrede i njenih pojedinačnih jedinica. Osim toga, saobraćaj nije samo primarno bitan za funkcionisanje

⁵**Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

privrede, već je izuzetno bitan za kvalitet života svakog pojedinca odnosno što je sredina u kojoj individua živi urbanizovana, kvalitet njenog života je kvalitetniji.

Razvoj saobraćaja uslovljen je opštim privrednim razvojem ali je istovremeno uslov opšteg privrednog razvoja. Svoji karakterom omogućava obavljanje procesa reprodukcije za najveći broj proizvoda. Za sve one proizvode čije se mesto proizvodnje ne poklapa sa mestom potrošnje, njihov prevoz jeste neophodan uslov reprodukcije. U procesu reprodukcije transport se pojavljuje kao karika u lancu koja ima za cilj da poveže sferu proizvodnje sa sferom potrošnje preko sfere prometa. Na taj način transport vrši funkciju materijalizacije robnih tokova, kretanja robe od proizvođača do potrošača. U tome je osnovna funkcija transporta kao privredne delatnosti i njegov ogroman značaj za privredni život svake zemlje

Razvoj saobraćajnog sistema utiče na razvijanje i širenje teritorijalne podele rada. Svrha teritorijalne podele rada ogleda se u tome da se u pojedinim područjima razvije proizvodnja onih materijalnih dobara za koju postoje optimalne mogućnosti i da se ostvari što veća produktivnost rada, što manji troškovi proizvodnje, a pre svega što veći profit. U razvoju pojedinih zemalja i kontinenata, efikasan saobraćajni sistem doprineo je teritorijalnoj podeli rada svetskih razmera. Racionalan saobraćajni sistem stvara preduslove za povezivanje lokalnih tržišta u nacionalna, a zatim nacionalnih kontinentalno - regionalna i svetsko tržište. Kombinovanje faktora proizvodnje vrši se na globalnom svetskom nivou zahvaljujući prevozu ogromnog broja i količina proizvoda na sve veće udaljenosti, povezujući međusobno sve prostorno razdvojene tačke proizvodnje i potrošnje. Saobraćajni sistem obezbeđuje preduslove za teritorijalnu podelu rada i u slučaju kada se proizvodnja svetskih razmera locira tako da koristi raspoložive resurse na datom području ili u slučaju kada se prerađivački kapaciteti u pojedinim baznim industrijama i transportno intezivnim industrijama, lociraju na udaljenostima od više hiljada kilometara od izvora sirovina.



PRVI DEO POLJOPRIVREDA U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

I POLJOPRIVREDA U PERIODU TRANZICIJE KOD ZEMALJA ZAPADNOG BALKANA

Pojam tranzicija znači prelaz ili prelazak. Posmatrajući sa ekonomskog aspekta ovaj pojam podrazumeva prelazak jednog sistema u drugi, i to iz netržišnog u tržišni koncept privredjivanja.

Proces tranzicije zemalja zapadnog Balkana počeo je devedesetih godina prošlog veka. To je bio težak proces, pun neizvesnosti i kontroverznosti. Sam proces tranzicije iz socijalističkih privreda u tržišnu, između ostalog, znači prelazak sa državne ili društvene svojine, samoupravnog - centralističkog planiranja i birokratske uprave i kontrole u privatnu svojinu, slobodno tržište i samostalno preduzetništvo.⁶

Tranzicija se sastoji od velikog broja aktivnosti na makroekonomskom planu, koje je trebalo preduzeti u cilju prelaska sa jednog načina privređivanja na drugi. Osnovne su one koje stvaraju institucionalnu infrastrukturu za bolje funkcionisanje privrede.

Jedan od osnovnih smerova tranzicije je tržišna poljoprivreda sa velikim brojem ciljeva, od kojih se posebno izdvajaju dva:

- 1) Stvaranje uslova za tržišnu organizaciju poljoprivrede i
- 2) Podizanje opšte ekonomske efikasnosti na viši nivo.

⁶ **Vojnović B.**, *Proces privatizacije i strategije razvoja preduzeća*, FPS, doktorska disertacija, Beograd, 2006.

Tranzicioni proces se izvodi po neminovnosti koje podrazumevaju postavljanje novih egzistencionalnih osnova, kojima se omogućava viša funkcionalnost čitavog društvenog sistema.⁷

Tranzicija u bivšim socijalističkim zemljama, kao pojava sa kraja XX veka umnogome je promenila sudbinu i dalje privredne tokove. Od 1990. godine tranzicija je kao proces postala kategorija epohalnih promena u društveno – političkom i ekonomskom pogledu. Ekonomski smisao tranzicije je bio da stvori uspešnu, konkurentnu i sposobnu privredu, kojom bi se zemlje sa socijalističkim mehanizmima privređivanja, transformisale u potpunu tržišnu ekonomiju. Samoupravni privredni sistem u socijalističkim zemljama nije uspeo da obezbedi adekvatan privredni razvoj, čime su privredno sistemske promene postale nužnost.

Proces tranzicije počeo je 90-tih godina sa pretpostavkom da se privreda, a samim tim i poljoprivreda na najbrži mogući način transformiše u tržišnu ekonomiju. Ovaj proces se odvijao u manje - više različitim okolnostima, pri čemu su dostizani rezultati bili drugačiji i uglavnom su zavisili od trenutnog stanja poljoprivrede u zemljama koje su počele sa tranzicijom i od metoda za vlasničko transformisanje.

Iskustveno proces tranzicije je u prvim fazama pokazao destruktivnost, koja je dovela do smanjenja obima proizvodnje, zaposlenosti i padu životnog standarda. U prilog ovome, možemo konstatovati da su mnoge zemlje, koje su inače najnerazvijeniji deo ovog prostora, u decenijskom tranzicionom procesu uspele da ostvare samo oko 75% dohotka od onog koji su imale u predtranzicijskom modelu poslovanja.

Naravno, ovo je prouzrokovalo porast nezaposlenosti i umanjenje životnog standarda. Prema podacima Svetske banke kupovna moć ovih zemalja u odnosu na razvijeniji deo centralne Evrope, obračunat na bazi pariteta, iznosi 33% proseka tih država.

Ekonomski pad u transformacionom procesu izražen je u najvećoj meri prvih 5 godina. U Centralnoj Evropi najveći ekonomski pad je u toku prve 2-3 godine. U Jugoistočnoj Evropi najteže su godine od 2-5-e.⁸ Izraženi pad industrijske proizvodnje u zemljama u tranziciji je rezultat deindustrijalizacije, koji je i dalje nastavljen. Deindustrijalizaciju ovih zemalja sa razlogom su očekivale i pospešivale visoko razvijene zemlje, u nameri da im tranzicione zemlje budu jeftina sirovinaska baza. U periodu od 1989.-1997. godine pad industrijske proizvodnje je iznosio 41,7% u svim zemljama u tranziciji u proseku. Pojedinačno najviše je pogodjena Albanija sa padom od 75%, SRJ 60%, Bugarska 45%, Hrvatska 49%, Makedonija 55% i Rumunija oko 40%.⁹

Prema podacima ECE (Economic Survey of Europe) iz 1997. godine, ipak je najgore prošla industrija Bosne i Hercegovine, koja je usled ratnih razaranja svedena na samo 7% proizvodnje iz 1989. godine.

⁷Milojević M., Tranzicija i svojinska reforma, Kongres ekonomista Jugoslavije, *Transformacija jugoslovenske privrede, privredni sistemi, preduzeća, banke*, 1997. str. 194-195.

⁸Ilić B., *Nakon decenije tranzicije-šta i kako dalje*, Institucionalna rešenja i tranzicioni procesi u Srbiji, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2002, str.111.

⁹isto str.111

Kakvo je stanje u pojedinim poljoprivredama zemalja tranzicionog zapadnog Balkana videćemo u daljem tekstu, koji se uglavnom odnosi na: stočarsku, voćarsku, ratarsko povrtarsku proizvodnju ili neku drugu poljoprivrednu granu karakterističnu za zemlje u kojima se proizvodnja i kretanje poljoprivrednih aktivnosti analizira.

1. Srpska poljoprivreda u periodu tranzicije

Srbija kao zemlja u tranziciji započela je sveobuhvatne reforme, čime je morala da donese i zakon o privatizaciji. Odlukom nadležnog ministarstva formirana je komisija, odnosno radna grupa, da na osnovu dosadašnjih iskustava, kako naših tako i zemalja u tranziciji, pripremi zakonsku osnovu na kojoj treba da se zasniva privatizacija u Srbiji.¹⁰

Tom prilikom formulisani su sledeći ciljevi:

- stvaranje otvorene privrede i strukture vlasništva,
- uvećavanje investicija u realni sektor,
- socijalna i politička prihvatljivost privatizacije,
- uspostavljanje jasne vlasničke strukture i na njoj zasnovanih mehanizama upravljanja u privredi.

U periodu tranzicije poljoprivreda u Srbiji je bila najznačajniji privredni sektor. Smatra se da udeo stočarstva ispod 50 – 60% ukazuje na ekstenzivnu proizvodnju u poljoprivredi i na to da se ne koriste svi resursi i prirodni potencijali. U ukupnoj strukturi mala je zastupljenost voćarstva, tek sa 8,3% i povrtarstva sa oko 15%. U strukturi biljne proizvodnje dominira žito sa 50%. U periodu tranzicije na površini od 430 000 hektara preovladavaju usevi, soja i suncokret, na uštrb pšeničnih polja. Primarno mesto u poljoprivrednoj proizvodnji zauzima biljna i stočarska proizvodnja, sa 26%, odnosno egzistiraju na površini od 1.300.000 hektara.

Popis poljoprivrede u Srbiji ukazao je na postojanje 631 000 poljoprivrednih gazdinstava od čega je pravnih lica oko 2.500, dok su ostala gazdinstva kategorisana kao porodična. Popisom se došlo do zaključka da jedno prosečno gazdinstvo u Srbiji poseduje 4,5 ha zemlje. Po pitanju drugih poljoprivrednih kapaciteta, rezultati ukazuju da prosečno poljoprivredno gazdinstvo u Srbiji poseduje jednu kravu, tri ovce, četiri svinje, 27 komada živine, jednu košnicu i jedan traktor.¹¹

Najveći broj poljoprivrednih domaćinstava nalazi se Šumadiji i zapadnoj Srbiji, u Vojvodini se najviše koristi poljoprivredno zemljište (47,6%), najveći broj goveda gaji se u Šumadiji i zapadnoj Srbiji (46%), živine i svinja u Vojvodini (41%), koze se najviše gaje u južnoj i istočnoj Srbiji, a najveći broj pčelinjih društva i traktora poseduju građani u Šumadiji i zapadnoj Srbiji.

Popis poljoprivrede je bio najteži posao koji je do sada Zavod za statistiku uradio. Odziv građana je bio odličan, jer je u popisu učestvovalo 99,9% stanovništva.

¹⁰Radna grupa Ministarstva za privredu i privatizaciju, Podgorica, 2003.

¹¹Republički zavod za statistiku, Dragan Vukmirović, direktor, 2013.

Konačni rezultati Popisa poljoprivrede, koji je rađen od 1. oktobra do 15. decembra 2012. godine, biće objavljeni do 31. decembra 2014. godine.

U tekstu koji sledi prikazano je stanje poljoprivrede u Srbiji kroz četiri osnovne kategorije, prema raspoloživim podacima, pre svega Republičkog zavoda za statistiku Srbije, kao i Evropskog statističkog sajta Eurostat.

Tabela 1. Broj stoke u hiljadama grla u Srbiji

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
goveda	1128	1112	1102	1079	1096	1106
Svinje	3587	3634	3439	3165	3212	3999
Ovce	1448	1516	1586	1576	1609	1556
Koze	180	164	169	155	152	162
Konji	30	29	24	26	25	20
Živina	18804	17677	16280	16631	17905	16595
košnice	179	164	201	266	270	304

	2007	2008	2009	2010	2011
goveda	1087	1057	1002	938	937
Svinje	3832	3594	3631	3489	3287
Ovce	1606	1605	1504	1475	1460
Koze	149	154	143	129	130
Konji	18	17	14	14	12
Živina	16422	17188	22821	20156	19103
košnice	267	298	302	320	306

Izvor: Republički zavod za statistiku <http://webrzs.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>

Posmatrano kroz veličinu stočnog fonda u periodu 2001. do 2011. godine poljoprivreda republike Srbije je pretrpela pad kod broja goveda, svinja, koza, konja, dok je zabeležen rast kod broja ovaca i živine. Takođe je zabeležen rast broja košnica, što ukazuje na razvoj pčelarstva.

Tabela 2. Stočarska proizvodnja u Srbiji

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kozje mleko, mil.l	-	-	-	-	-	22
Kravlje mleko, mil.l	1576	1580	1577	1579	1602	1587
Ovčije mleko, mil.l	19	16	13	14	14	15

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

Jaja, mil.kom.	1357	1335	1420	1536	1476	1456
Vuna, t	2161	2084	2322	2372	2527	2493
Med, t	2317	2550	3243	3579	3665	4048

	2007	2008	2009	2010	2011
Kozje mleko, mil.l	19	18	15	15	15
Kravlje mleko, mil.l	1549	1534	1478	1462	1434
Ovčije mleko, mil.l	14	14	10	10	11
Jaja, mil.kom.	1364	1204	1026	1219	1219
Vuna, t	2499	2596	2403	2461	2385
Med, t	3538	2561	4577	4479	4283

Izvor: Republički zavod za statistiku <http://webrzs.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>

Kod stočarske proizvodnje za isti period srpska poljoprivreda je evidentirala pad kod proizvodnje kozjeg mleka, kravljeg i ovčeg. Ovo je bila logična posledica pada broja stočnih grla, što je dovelo do pada proizvodnje mleka. Shodno prethodnim rezultatima očekivano je evidentiran rast proizvodnje meda.

Tabela 3. Ratarska proizvodnja u tonama

	Pšenica	Ječam	Kukuruz	Ovas	Raž
2001	2529934	423484	5910485	126167	11659
2002	2240182	351570	5586426	108598	10874
2003	1364787	194371	3817338	69352	8225
2004	2758017	407411	6569414	118390	14902
2005	2007060	310850	7085666	90480	15778
2006	1875335	275640	6016765	84439	15417
2007	1863811	258998	3904825	76880	10902
2008	2095403	344141	6158122	95560	13608
2009	2067555	302527	6396262	73640	12743
2010	1630404	244268	7207191	67599	10470
2011	2076237	279206	6479564	71296	11551
2012	1910914	266383	3532602	66059	9567

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

	Krompir	Paradajz	Kupus i kelj	Crni luk	Pasulj
2001	1015017	175184	341701	137015	30927
2002	917579	199184	327904	129316	27784
2003	679309	163606	301850	94326	20535
2004	975090	184688	304085	142861	27956
2005	969562	169076	272760	129014	29961
2006	930305	189222	324657	140318	54585
2007	743282	152005	280191	116037	39224
2008	843545	176501	300519	141391	42187
2009	898282	189353	326162	131230	46337
2010	887363	189412	336600	144095	43237
2011	891513	198677	315490	139640	39508
2012	577966	155663	281557	106617	22804

Izvor: Republički zavod za statistiku <http://webrzs.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>

Da je tranzicija učinila svoje ukazuju podaci iz prethodne tabele gde je evidentan pad ratarske proizvodnje kod svih useva: pšenice, ječma, kukuruza, ovsa, raža, krompira, paradajza, kelja, kupusa, crnog luka i pasulja. Pad ratarske proizvodnje može se delom pravdati i niskom stopom akumulativnosti kod ratarske proizvodnje, jer postoji mogućnost da su se proizvođači preusmerili prema povrtarstvu i drugim segmentima unosnije poljoprivredne proizvodnje.

Tabela 4. Proizvodnja voća u Srbiji - u tonama

	Jabuke	Kruške	Šljive	Orasi	Grožđe
2001	135374	43431	333106	15230	380818
2002	95584	33645	197486	10238	394811
2003	246138	68752	570913	24998	450166
2004	183571	58575	561199	22208	424511
2005	198030	46739	304351	20649	240643
2006	240320	57717	556227	23751	359454
2007	245228	60523	680566	24823	353343
2008	235601	61886	606767	24405	372967
2009	281868	67771	662631	25172	431306
2010	239945	47501	426846	21419	330070
2011	265676	65289	581874	23938	324919
2012	178713	39112	391485	14892	263419

	Jagode	Maline	Trešnje	Višnje	Kajsije
2001	34696	77781	19900	63335	15642
2002	34577	93982	15726	48919	13409
2003	29868	78974	25655	86174	27365
2004	33855	91725	30823	112326	40754
2005	32299	84331	19767	63870	13633
2006	35457	79680	23302	80510	21863
2007	33129	76991	28546	99893	22952
2008	37924	84299	29551	89746	22301
2009	35799	86961	29228	105353	31157
2010	32973	83870	22201	66224	22936
2011	36161	89602	28557	90596	32656
2012	26507	70320	22213	74656	16599

Izvor: Republički zavod za statistiku <http://webrzs.stat.gov.rs/WebSite/Default.aspx>

Kod voćarske proizvodnje rezultati su mešoviti, tako da je zabeležen rast kod sledećih proizvoda: jabuke, šljive, trešnje, višnje i kajsije. Pad je zabeležen kod proizvodnje: kruške, orasa, grožđa, jagode i maline.

1.1. Tranzicija obrazovanja u Srbiji¹²

U Srbiji u 2010/2011 školskoj godini na prvu godinu upisuje se oko 85.379 učenika u trajanju od 1, 2, 3 i 4 godine. U školama gde se školuju kadrovi za poljoprivredu, vodoprivredu, veterinu, šumarstvo i prehrambenu proizvodnju upisuje se oko 7.023 učenika ili oko 8,23% od ukupno upisanih u sve srednje škole i obrazovne centre.

U srednjim školama sa trajanjem od 4 godine upisuje se oko 67.366 učenika, a za agrokompleks i srodna obrazovanja 4.752 učenika ili 7,05%. U Srbiji funkcioniše 94 srednje škole ili obrazovni centri, bez okruga na Kosovu i Metohiji (Kosovsko - pomoravski, Prizrenski i Pečki). U Srbiji ima 72 srednje škole gde se učenici obrazuju za 12 profila sa upisom na prvu godinu oko 4.752 učenika (7,05%) ili ukupno za sve godine 18.936 učenika.¹³

¹²Videti šire u: Stefanović V., **Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

¹³Nikolić R., i saradnici, *Obrazovanje kadrova za poljoprivredu i prehrambenu proizvodnju na srednjim i visokoškolskim ustanovama, Traktori i pogonske mašine*, Beograd, 2010. str. 61.

Tabela 5. Broj učenika u srednjim školama, poljoprivreda, šumarstvo, veterina, prehrambena proizvodnja, trajanje 4 godine¹⁴

Oblasti	Broj škola	Broj obrazovnih profila		Broj učenika u I godini		Ukupan broj učenika	
		Broj	%	Broj	%	Broj	%
Biljna proizvodnja	35	1	8,33	1096	23,06	4384	23,15
Stočarska proizvodnja	1	1	8,33	30	0,63	120	0,63
Veterina	27	1	8,33	826	17,38	3232	17,07
Poljoprivredna tehnika	2	1	8,33	60	1,26	240	1,27
Hortikultura i pejzažna arhitektura	26	2	16,67	810	17,05	3240	17,11
Prehrambena industrija	45	2	16,67	1382	29,08	5528	29,19
Šumarstvo i prerada drveta	20	5	41,67	548	11,53	2192	11,58
UKUPNO	72	12	100	4752	100	18936	100

Tabela 6. Visoke strukovne škole za poljoprivredu, šumarstvo, veterinu i poljoprivrednu proizvodnju¹⁵

Vrste studija	Strukovne škole	Studijski programi		Studenti na prvoj godini		Ukupno studenata	
		Broj	%	Broj	%	Broj	%
Osnovne strukovne studije, 180 ESPB	9	20	74,07	1160	83,10	3480	93,65
Specijalističke strukovne studije, 240 ESPB	5	7	25,93	236	16,90	236	6,35
UKUPNO	9	27	100	1396	100	3716	100

¹⁴Isto, str. 62

¹⁵Isto, str. 62.

Tabela 7. Fakulteti za poljoprivredu, šumarstvo, veterinu i poljoprivrednu proizvodnju¹⁶

Vrste studija	Fakulteti	Studijski programi		Studenti na prvoj godini		Ukupno studenata	
		Broj	%	Broj	%	Broj	%
Osnovne akademske studije	11	37	39,79	2378	60,73	9512	76,82
Master akademske studije	10	37	39,79	1014	25,89	1014	8,19
Integrirane akademske studije	2	2	2,15	216	5,52	1080	8,72
Specijalističke akademske studije	2	3	3,23	74	1,89	74	0,60
Doktorske studije	10	14	15,05	234	5,98	702	5,67
UKUPNO	12	93	100	3916	100	12382	100

Sve je više moguće kvantifikovati doprinos obrazovanja društveno - ekonomskom razvoju. S tim u vezi, još pre 40 godina filozof Gassety je rekao "da se obrazovna aktivnost, kao i ekonomska zasniva na odnosu između kvantuma potreba čoveka i raspoloživih sredstava kojima se one mogu zadovoljiti". Može se konstatovati da Srbija prema raspoloživim podacima o obrazovanju kadrova u oblasti poljoprivrede ima ozbiljne namere da unapredi poljoprivrednu delatnost.¹⁷

2. Hrvatska poljoprivreda u periodu tranzicije

Pre početka tranzicije republika Hrvatska je uz Sloveniju imala znatno veći BDP u odnosu na druge zemlje centralnoistočne Evrope. Posle deset godina Hrvatska je više nego duplo zaostala za Slovenijom u visini BDP, a broj nezaposlenih radnika je drastično porastao.¹⁸

Tranzicija je počela u nestabilnim uslovima, gde se mislilo na ratno stanje, a drugi razlog je nedostatak konsenzusa o metodi privatizacije.

U tekstu koji sledi biće detaljnije prikazano stanje poljoprivrede u Hrvatskoj kroz četiri osnovne kategorije, prema raspoloživim podacima, pre svega Državnog zavoda za statistiku Hrvatske, kao i Evropskog statističkog sajta Eurostat.

¹⁶Isto, str. 63.

¹⁷Upućujemo na rad: **Grujić D., Vojnović B.,** Simić Antonijević D., *Obrazovanje ljudskih resursa kao faktora razvoja malih i srednjih preduzeća*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011.

¹⁸Vehovec M., *Defenzivno restrukturiranje poduzeća u Hrvatskoj i Sloveniji*, Zagreb, 2000.

Tabela 8. Broj stoke u Hrvatskoj - u hiljadama

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Goveda	417	444	466	471	483	467
krave, steone junice	254	276	286	253	231	225
Svinje	1.286	1.347	1.489	1.205	1.488	1.348
Ovce	580	587	722	796	680	673
Živina	11.665	11.778	11.185	10.641	10.045	10.053
Koze	78	86.1	126.1	134.5	102.9	91.9

	2008	2009	2010	2011	2012
Goveda	454	447	444	446	452
krave, steone junice	212	213	206	184	181
Svinje	1.103	1.249	1.230	1.233	1.182
Ovce	643	619	630	639	679
Živina	10.015	10.787	9.470	9.523	9.261
Koze	65.1	76.1	75.2	70	72

Izvor: Državni zavod za statistiku Hrvatske <http://www.dzs.hr/>

Po pitanju kretanja broja stoke u tranzicionom periodu u republici Hrvatskoj podaci ukazuju da je došlo do povećanja broja goveda i ovaca. S druge strane desio se pad broja krava, svinja koza i živine.

Tabela 9. Stočarska proizvodnja u milionima litara

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mleko ukupno	711	685	789	844	860	846	884	820	892
od krava	694	665	766	822	834	823	856	793	864
od ovaca	7	8	9	8	11	10	12	12	11
od koza	10	12	14	14	15	13	16	15	17
jaja u 000	52.5	48.2	49.6	50.9	48.4	47.2	48.3	56.2	58.9

Izvor: Evropska agencija za statistiku
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

Shodno rezultatima kretanja broja grla, kao očekivani rezultati javlja se povećanje proizvodnje mleka ovaca, i koza, kao i povećanje proizvodnje konzumnih jaja. Interesantan je podatak da je došlo do povećanja proizvodnje kravljeg mleka iako je broj muznih krava smanjen. Ovo se može obrazložiti uzgajanjem kvalitetnijih stočnih grla, odnosno krava sa većom mlečnošću.

Tabela 10. Ratarska proizvodnja u Hrvatskoj – u hiljadama tona

	2002	2003	2004	2005	2006
Pšenica	988	609	801	601.7	804.6
kukuruz	2.502	1.569	1.948	2.206	1.934
Ječam	139.2	147	176	162.5	215.2
Raž	3.3	3.8	4.1	4	5.5
Ovas	38.4	39	45	49.4	66.6
suncokret	63	69.3	69	78	81.6
Grašak	0.4	0.6	0.7	0.9	0.7
Pasulj	3.2	4.1	4.7	6	4
krompir	266.1	164.1	247.1	273.4	274.5
paradajz	15	12	15	18	16
crni luk	13	10	13	16	19

	2007	2008	2009	2010	2011
Pšenica	812.3	858	936	681	782
kukuruz	1.424	2.505	2.183	2.068	1.734
Ječam	225.3	265.4	278.9	231.6	254.8
Raž	4.4	4.9	5.3	4.5	5.6
Ovas	56.1	59.2	53	49	58
suncokret	54.3	119.9	82.1	61.8	85
Grašak	0.7	0.6	0.9	0.5	0.6
Pasulj	2.5	3.5	4.7	5.3	4.6
krompir	296.3	255.6	270.3	178.6	167.5
paradajz	31	17	22	22	24
crni luk	24	26	26	23	22

Izvor: Evropska agencija za statistiku

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

Za razliku od Srbije u Hrvatskoj ratarska proizvodnja u tranzicionom periodu 2002. – 2011. godine doživljava porast proizvodnje ratarskih proizvoda, ječma, raža, ovasa, suncokreta, graška, pasulja, paradajza i crnog luka. Pad proizvodnje ratarskih proizvoda evidentiran je kod: pšenice, kukuruzai krompira.

Tabela 11. Riba u tonama

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
školjke i ostali mekušci	4.184	5.036	5.254	3.996	3.294	3.108	1.610
ljuskari	258	298	451	461	529	543	505
plava riba	32.046	38.346	37.221	46.399	53.659	50.303	66.618
ostala riba	7.623	8.357	8.893	9.331	9.137	9.298	9.026
ukupno	44.111	52.037	51.819	60.187	66.619	63.252	77.759

Izvor: Državni zavod za statistiku Hrvatske <http://www.dzs.hr/>

Kod proizvodnje riba u svim segmentima zabeležen je rast izuzev kod školjki i ostalih mekušaca.

3. Makedonska poljoprivreda u periodu tranzicije

U tekstu koji sledi biće detaljnije prikazano stanje poljoprivrede u Makedoniji kroz četiri osnovne kategorije, prema raspoloživim podacima, pre svega Državnog zavoda za statistiku Makedonije, kao i Evropskog statističkog sajta Eurostat.

Tabela 12. Broj stoke u Makedoniji

	2004	2005	2006	2007
goveda	254.803	248.185	255.430	253.766
krave i junice	161.554	156.950	164.013	143.217
ovce	1.432.369	1.244.000	1.248.801	817.536
koze	102.649	123.698	118.648	131.066
konji	40.391	39.651	40.553	31.065
svinje	158.231	155.753	167.116	255.146
živina	2.725.298	2.617.012	2.585.327	2.263.894
košnice	69.036	66.738	67.804	58.307

	2008	2009	2010	2011
goveda	253.473	252.521	259.887	265.299
krave i junice	147.519	128.628	135.004	164.537
ovce	816.604	755.356	778.404	766.631
koze	133.017	106.493	85.932	72.777
konji	30.936	29.418	26.658	25.415

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

svinje	246.874	193.840	190.552	196.570
živina	2.226.055	2.117.890	1.994.852	1.944.259
košnice	61.705	53.439	76.052	65.277

Izvor: Državni zavod za statistiku

<http://www.stat.gov.mk/PublikacijiPoOblast.aspx?id=5&rbrObl=16>

U republici Makedoniji kretanje broja stočnih grla u periodu 2004. – 2011. godine je ukazalo na sledeće: Došlo je do rasta broja krava, goveda i svinja. Pad je evidentiran kod ovaca, koza, konja, živine, kao i kod broja košnica.

Tabela 13. Stočarska proizvodnja u 000 (litara, komada) i tonama

	kravlje mleko	ovče mleko	vuna	Jaja (u 000)	Med
2004	212.898	47.876	3.176	340.156	916
2005	197.464	48.700	1.791	340.321	1.042
2006	234.708	56.582	2.106	331.834	868
2007	373.706	35.473	1.113	321.823	699
2008	368.217	38.296	1.018	276.361	775
2009	342.622	32.934	951	274.921	791
2010	347.103	32.157	1.025	336.658	825
2011	376.290	25.381	975	296.362	1105

Izvor: Državni zavod za statistiku

<http://www.stat.gov.mk/PublikacijiPoOblast.aspx?id=5&rbrObl=16>

Kod stočarske proizvodnje evidentan je rast proizvodnje kravljeg mleka i meda, dok je pad proizvodnje zabeležen kod proizvodnje: ovčeg mleka, vune i jaja.

Tabela 14. Ratarska proizvodnja u Makedoniji – u tonama

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Žitarice						
pšenica	218.076	291.719	271.117	243.137	256.103	214.963
ječam	106.635	162.779	146.372	126.315	129.509	90.384
ovas	3.449	5.289	4.960	5.479	4.596	3.898
raž	6.735	9.912	9.089	8.850	8.297	7.288
kukuruz	118.378	127.125	154.237	129.045	126.096	115.928
pirinač	15.355	16.140	19.870	25.700	26.964	24.361
Povrće						
krompir	179.729	187.754	204.717	200.125	192.675	168.859
crni luk	33.524	34.934	41.843	47.432	44.540	43.732
pasulj	5.017	5.327	5.890	5.447	5.705	5.128

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

kupus	67.138	75.347	87.573	106.769	107.159	94.234
paradajz	117.981	121.637	145.395	168.010	165.642	145.818

Izvor: Državni zavod za statistiku

<http://www.stat.gov.mk/PublikacijiPoOblast.aspx?id=5&rbrObl=16>

Ratarsko povrtarsku proizvodnju u Makedoniji za period 2007. – 2012. obeležio je rast proizvodnje kod poljoprivrednih useva: raža, pirinča, crnog luka, pasulja, kupusa i paradajza. Pad poljoprivredne proizvodnje evidentiran je kod: pšenice, ječma, kukuruza i krompira.

Tabela 15. Proizvodnja voća - u tonama

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
trešnje	4.966	5.631	5.587	5.701	6.019	5.539
višnje	7.034	8.832	8.684	5.207	6.514	8.127
kajsije	3.531	3.706	2.950	2.996	3.747	4.503
jabuke	152.089	174.315	106.356	121.383	124.552	127.171
kruške	8.235	8.260	8.313	7.586	7.460	6.937
orasi	4.786	4.863	4.981	5.769	5.480	4.952
Vino (000 l)	18.656	46.767	26.261	20.332	19.703	16.723

Izvor: Državni zavod za statistiku

<http://www.stat.gov.mk/PublikacijiPoOblast.aspx?id=5&rbrObl=16>

Voćarska proizvodnja u Makedoniji je zabeležila rast kod trešnje, višnje, kajsije i orasa, fok je pad evidentiran kod jabuke, kruške i u proizvodnji vina.

4. Poljoprivreda Crne Gore u periodu tranzicije

U tekstu koji sledi biće detaljnije prikazano stanje poljoprivrede u Crnoj Gori kroz četiri osnovne kategorije, prema raspoloživim podacima, pre svega Zavoda za statistiku Crne Gore, kao i Evropskog statističkog sajta Eurostat.

Tabela 16. Broj stoke u Crnoj Gori

	Konji	Krave i steone junice	Goveda ukupno	Ovce	Koze
2004	7.688	85.496	116.794	256.602	29.538
2005	7.119	82.851	117.842	254.898	30.742
2006	6.260	79.553	114.922	249.281	31.783
2007	5.463	73.142	109.378	222.244	25.015
2008	5.124	73.447	106.494	209.354	22.403

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

2009	4.951	70.467	100.835	199.764	17.852
2010	4.828	67.259	95.963	198.165	17.128
2011	4.035	62.078	87.173	208.771	23.660

	Prasad do 6 meseci	Svinje ukupno	Živina	Košnice
2004	10.386	12.101	485.042	38.111
2005	8.693	10.697	462.149	42.613
2006	9.481	13.294	448.502	41.629
2007	7.306	10.374	505.355	36.585
2008	7.295	10.017	432.264	28.631
2009	9.126	12.377	416737	18.132
2010	8.280	11.205	506.520	21.668
2011	12 676	21.398	470.047	40.237

Izvor: Zavod za statistiku Crne Gore <http://www.monstat.org/cg/>

Pad stočnog fonda u Crnoj Gori desio se kod broja: konja, krava, ovaca i koza. Porast broja stoke je evidentiran kod: prasadi, svinja i broja košnica.

Tabela 17. Stočarska proizvodnja (litara, komada)

	Mleko ukupno	kravlje	ovčije	Jaja	Med (t)	Vuna (t)
2004	182.486	173.346	9.140	59.187	532	345
2005	185.811	176.257	9.554	55.755	610	345
2006	177.791	169.089	8.702	46.727	522	346
2007	172.656	163.516	9.140	71.299	485	346
2008	160.044	152.605	7.439	54.635	476	289
2009	152.360	145.043	7.317	55.984	251	296
2010	142.833	135.829	7.004	64.199	173	275
2011	202.449	190.769	8.830	75.804	394	260

Izvor: Zavod za statistiku Crne Gore <http://www.monstat.org/cg/>

Stočarska proizvodnja u Crnoj Gori porasla je kod proizvodnje kravljeg mleka i jaja, a opala je kod proizvodnje ovčijeg mleka, meda i vune.

Tabela 18. Ratarska proizvodnja u Crnoj Gori

Žitarice	Pšenica	Ječam	Kukuruz	Raž	Ovas
2003	4.422	2.201	8.600	83	843
2004	3.437	1.960	9.641	256	666
2005	2.632	1.561	9.668	242	516
2006	2.497	1.966	9.066	394	428
2007	1.969	1.058	6.937	214	240
2008	2.856	2.244	9.625	577	524
2009	3.044	2.221	10.009	1000	494
2010	2.465	2.011	10.484	799	499
2011	2.446	1.955	11.688	826	586
2012	2.151	1.607	8.719	683	496

Ratarska proizvodnja u Crnoj Gori u periodu 2003. – 2012. godine ukazuje na sledeće rezultate. Rast je zabeležen kod proizvodnje kukuruza i raži, dok je pad evidentan kod pšenice, ječma i ovasa.

Povrće	krompir	crni luk	grašak	paradajz	kupus i kelj	pasulj beli
2003	113.290	3.334	436	22.790	27.209	2.165
2004	117.039	3.261	578	22.818	25.015	2.218
2005	132.830	4.127	371	20.853	24.408	2.364
2006	132.783	3.928	329	22.507	31.813	2.152
2007	106.909	2.793	258	22.084	26.297	1.066
2008	134.106	3.576	285	22.165	47.334	1.684
2009	156.380	3.752	274	22.091	50.062	1.492
2010	149.252	3.816	287	22.430	55.557	1.340
2011	180.126	3.740	310	23.074	53.631	1.331
2012	132.674	3.274	256	22.830	46.696	972

Izvor: Zavod za statistiku Crne Gore <http://www.monstat.org/cg/>

Pad povrtarske proizvodnje javio se kod proizvodnje crnog luka, graška i belog pasulja. Rast je zabeležen kod proizvodnje krompira, paradajza i kupusa i kelja.

Tabela 19. Proizvodnja voća u Crnoj Gori

	Trešnje	Jabuke	Kruške	Šljive	Breskve	Orasi	Masline	Smokve
2003	1 503	5.003	2.071	6.518	3.362	588	889	4.424
2004	1 495	3.980	1.647	6.155	3.842	476	2.533	4.811
2005	1 742	4.074	2.078	7.406	3.893	615	1.767	4.586
2006	1 916	5.365	1.879	5.541	3.814	534	1.889	4.701
2007	1 779	5.374	2.104	6.076	3.721	658	1.211	4.121
2008	2 003	5.065	2.038	5.943	3.482	720	2.401	4.378
2009	2 250	8.107	2.813	10.243	3.796	845	1.605	4.599
2010	2 186	5.963	2.358	6.921	3.612	743	2.343	4.003
2011	2 072	7.472	2.774	12.145	3.747	785	1.557	3.662
2012	1 932	5.712	2.414	8.769	3.857	665	2.888	4.024

Izvor: Zavod za statistiku Crne Gore <http://www.monstat.org/cg/>

Rast proizvodnje voća u Crnoj Gori u periodu od 2003. do 2012. godine evidentiran je kod svih vrsta voća izuzev kod smokve, što predstavlja presedan iz razloga, što je to područje u kojem postoje svi klimatski i drugi uslovi za proizvodnju ovog voća.

Tabela 20. Ulov morske ribe u tonama

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
školjke	2	3	3	3	7	10
Rakovi	16	15	17	13	16	29
Glavonošci (lignje, sipe, hobotnice)	40	38	37	32	38	68
plava riba	151	143	151	171	158	163
ostala riba	236	267	289	258	224	304
Ukupno	445	466	497	477	443	574

	2007	2008	2009	2010	2011
školjke	9	12	13	15	12
Rakovi	25	41	21	27	22
Glavonošci (lignje, sipe, hobotnice)	67	78	47	61	49

plava riba	196	241	199	206	174
ostala riba	245	273	291	310	273
Ukupno	542	645	571	619	530

Izvor: Zavod za statistiku Crne Gore <http://www.monstat.org/cg/>

5. Albanska poljoprivreda u periodu tranzicije

Na početku tranzicije ova zemlja sa oko 3.5 miliona stanovnika, suočila se sa dva moguća koncepta. Prvi je bio da dođe do rušenja svega što je postojalo u predhodnom sistemu i kretanje od nultog nivoa. Drugi koncept je predviđao postepenost u procesu tranzicije sa posebnim osloncem na postojeće faktore kojima je Albanija raspolagala, a to su: prirodna bogastva raspoloživa ovoj zemlji, ljudski potencijal i finansijska sredstva na koja može da računa u čitavom procesu.¹⁹

Kao i sve zemlje u tranziciji i ova je zabeležila pad industrijske proizvodnje i nefunkcionisanje čitavih industrijskih grana. Sa druge strane zbog raspada bivših poljoprivrednih kooperativa, poljoprivreda je zabeležila pad proizvodnje za 24%. Zabeleženi pad poljoprivredne proizvodnje je čak bio i manji od industrijskog pada, jer je u industriji iznosio čitavih 40% u prvoj tranzicionoj godini, dok je u drugoj evidentiran pad od neverovarnih 60%.

U tekstu koji sledi biće detaljnije prikazano stanje poljoprivrede u Albaniji kroz tri osnovne kategorije, prema raspoloživim podacima, pre svega Instituta za statistiku Albanije, kao i Evropskog statističkog sajta Eurostat.

Tabela 21. Broj stoke u Albaniji – u 000

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Stoka	708	690	684	654	655	634	577	541	494
Krave	441	435	443	435	430	420	396	360	353
Ovce/ koze	2933	2773	2919	2738	2701	2770	2729	2620	2540
Ovce	1906	1844	1903	1794	1760	1830	1853	1800	1768
Muzne ovce	1440	1414	1441	1348	1312	1426	1378	1321	1309
Koze	1027	929	1015	944	941	940	876	820	772

¹⁹Preci Z., Copyright: All those wishing to use or publish AIM texts are welcome to do so, provided that they indicate the source and inform the AIM office in Paris which is interested to receive comments and reactions on the information it provides, AIM, 17 rue Rebeval, 75019 Paris, France, 2004.

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

Muzne koze	782	698	761	702	701	700	620	610	574
Svinje	106	114	132	143	147	152	147	161	160
Krmače	10	11	12	13	13	13	16	14	13
Kopitari	194	181	170	156	149	132	122	113	102
Konji	67	65	63	58	53	51	46	43	38
Živina	5422	5826	6104	6275	6432	6200	7135	8100	8313
Piletina	4285	4446	4756	4517	7671	4572	4712	5000	5138
Košnice	82	92	111	132	157	173	171	175	203

Izvor: Institut za statistiku Albanije <http://www.instat.gov.al/>

Stočni fond u republici Albaniji ukazuje na porast broja: krmača, živine, piletine i broja košnica. Pad je zabeležen kod broja: krava, ovaca, koza, kopitara i konja.

Tabela 22. Stočarska proizvodnja u 000 tona (litara)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mleko od	984	1010	1060	1064	1076	1102
Krava	840	904	904	917	930	956
Ovaca	72	74	74	75	75	75
Koza	72	81	81	72	71	71
Težina	114	118	123	129	133	137
Stoke	62	64	65	66	68	69
ovce/koze	37	38	38	42	41	44
Svinje	10	11	12	13	15	15
Živina	4	6	8	9	9	10
Jaja u milionima	608	660	720	780	738	716
Vuna od ovaca	3,3	3,3	3,1	3,3	3,4	3,2
Med u tonama	1183	1232	1235	1990	1816	2114

	2007	2008	2009	2010	2011
Mleko od	1016	1040	1045	1070	1101
Krava	868	895	907	930	955
Ovaca	75	77	75	77	79
Koza	73	68	63	63	67
Težina	158	141	143	145	147,9
Stoke	83	66	66	68	68,7
ovce/koze	46	43	44	44	45,3
Svinje	16	16	16	16	16,8
Živina	13	16	17	17	17,1
Jaja u	736	803	811	846	858

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

milijonima					
Vuna od ovaca	3,8	3,0	3,2	3,3	3,4
Med u t.	2071	2517	2745	2886	2898

Izvor: Institut za statistiku Albanije <http://www.instat.gov.al/>

Stočarska proizvodnja u republici Albaniji beleži povećanje proizvodnje mleka od krava, ovaca, povećanje tovne mase u proizvodnji koza, svinja, živine, jaja, vune od ovaca i količine meda. Pad beleži proizvodnja mleka od koza.

Tabela 23. Ratarska proizvodnja u 000 tona

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Žitarice	602,8	497,5	565,8	502,5	518,9	488,5	498,8
Pšenica	395,1	272,0	341,1	282,2	295,3	259,9	253,4
kukuruz	189,1	206,0	205,7	198,3	197,3	206,9	216,2
Raž	2,9	3,4	1,5	3,7	2,7	2,4	2,4
Ječam	3,2	2,9	1,8	3,0	3,8	2,9	3,7
Ovas	12,5	13,2	15,7	15,3	19,7	16,4	23,1
Povrće	604,6	610,4	620,0	651,0	668,5	675,0	677,4
Krompir	145,0	161,9	161,0	163,7	163,1	158,2	160,0
beli pasulj	22,7	26,0	25,2	22,1	24,5	17,8	22,4
Duvan	7,4	7,3	6,2	4,1	2,6	1,4	2,1
suncokret	2,6	2,7	2,9	2,7	2,6	1,3	2,2
Soja	0,1	1,2	0,6	0,8	0,4	0,5	0,4
Stočna hrana	3.844,0	4.494	4.730	4.750	4.716	4.985,5	5.094

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Žitarice	511,2	507,5	493,6	608,5	629,9	693,8	701,1
Pšenica	260,0	230,9	249,5	335,0	333,1	294,9	292,8
kukuruz	219,9	245,4	215,9	245,0	265,1	362,0	366,4
Raž	3,0	2,6	3,3	3,1	2,2	2,3	3,4
Ječam	4,1	6,0	3,5	3,6	4,5	7,3	8,7
Ovas	24,2	22,6	21,4	21,8	25,0	27,3	29,9
Povrće	684,9	687,5	671,5	715,4	730,0	860,4	890,2
Krompir	169,3	162,6	154,9	190,0	200,0	208,0	230,1
beli pasulj	23,6	24,3	20,8	21,8	23,0	24,0	25,3
Duvan	1,9	2,0	0,9	1,3	1,6	1,7	1,9
suncokret	2,0	2,2	2,4	2,2	2,3	2,6	3,0
Soja	0,7	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,6
Stočna hrana	5.197	5.222	4.954	5.333	5326	5429	5900

Izvor: za statistiku Albanije <http://www.instat.gov.al/>

Ratarska i povrtarska proizvodnja Albanije beleži rast kod proizvodnje: kukuruza, raži, ječma, ova, krompira, belog pasulja, suncokreta i soje. Pad je evidentan kod: duvana i stočne hrane.

6. Poljoprivreda Bosne i Hercegovine u periodu tranzicije

U tekstu koji sledi biće detaljnije prikazano stanje poljoprivrede u četiri osnovne kategorije, prema raspoloživim podacima, pre svega Federalnog zavoda za statistiku BiH, kao i Evropskog statističkog sajta Eurostat.

Tabela 24. Broj stoke u BiH

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
goveda	225.973	225.625	221.904	219.621	247.566	214.135
krave i steone junice	172.978	172.682	171.781	170.365	162.287	160.293
Ovce	549.508	533.895	534.366	519.289	519.671	512.794
Koze	43.706	45.367	44.523	71.705	40.199	40.575
Svinje	90.608	92.948	94.930	87.774	87.499	90.130
Krmače	15.618	11.322	8.231	7.312	7.631	7.703
Konji	9.622	8.326	7.539	7.038	6.491	6.161
živina u 000	6.098	6.503	8.368	8.498	8.788	9.439
košnice pčela	175.580	185.866	198.541	204.581	207.595	208.446

Izvor: Federalni zavod za statistiku BiH <http://www.fzs.ba/index.html>

Broj goveda u BiH za period 2007. – 2012. godine je u padu kao i ovaca, koza, svinja, krmača i konja. Rast je zabeležen kod broja živinskih grla i košnica.

Tabela 25. Stočarska proizvodnja u BiH - u hiljadama tona (litara)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mleko od	330.323	338.132	336.339	332.777	331.036	334.946
krava	313.330	322.221	321.096	316.997	315.281	319.260
ovaca	13.065	11.706	10.887	11.013	11.046	11.099
koza	3.928	4.205	4.356	4.767	4.709	4.587
Vuna (t)	747	731	732	708	700	694
Jaja	200.515	200.938	234.590	238.675	219.894	247.045
Med (t)	1.538	1.444	1.870	1.695	1.630	1.901

Izvor: Federalni zavod za statistiku BiH <http://www.fzs.ba/index.html>

Stočarska proizvodnja BiH beleži rast u proizvodnji mleka od krava i koza, jaja i meda. Pad je evidentiran kod proizvodnje mleka od ovaca i vune.

Tabela 26. Ratarska proizvodnja u tonama

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Žitarice						
pšenica	71.682	75.157	74.992	50.406	67.782	64.384
kukuruz	176.227	231.534	239.605	203.548	203.293	194.849
raž	4.282	5.418	4.723	4.003	5.553	5.183
ječam	22.348	27.032	23.492	20.046	21.789	20.042
ovas	8.123	10.573	9.979	5.824	7.447	6.239
Povrće						
krompir	210.449	237.375	237.555	212.868	235.164	209.582
crni luk	22.397	25.142	27.392	25.926	28.055	25.731
grašak	5.453	7.203	7.998	6.599	6.800	6.286
paradajz	16.542	17.814	19.598	19.722	27.208	21.593
kupus i kelj	53.028	54.333	49.513	48.674	45.257	41.897

Izvor: Federalni zavod za statistiku BiH <http://www.fzs.ba/index.html>

Ratarska proizvodnja kod pšenice je pretrpela pad, kao i proizvodnja ova, kupusa i kelja i krompira. Rast je evidentiran kod proizvodnje kukuruza, raža, ječma, crnog luka, graška i paradajza.

Tabela 27. Proizvodnja voća - u tonama

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
trešnje	4.567	4.805	5.314	5.336	6.191	5.739
višnje	1.201	1.353	1.516	1.588	1.854	1.582
kajsije	582	418	721	871	983	896
jabuke	19.702	21.057	26.492	26.032	29.000	25.683
kruške	7.458	8.280	9.891	9.053	9.963	8.473
šljive	45.277	35.044	53.434	56.557	57.232	49.462
breskve	6.942	7.757	8.064	8.038	7.872	6.843
orasi	2.687	2.572	3.044	2.798	2.754	2.032

Izvor: Federalni zavod za statistiku BiH <http://www.fzs.ba/index.html>

Voćarska proizvodnja u BiH u ovom periodu je imala rast u proizvodnju trešanja, višanja, kajsija, jabuka, krušaka i šljiva. Pad je pretrpela proizvodnja bresaka i orasa.

7. Generalna ocena poljoprivrede u tranzicionom periodu

Stočni fond u zemljama zapadnog Balkana imao je u posmatranom periodu pad kod određenih kategorija, odnosno kod određene vrste stoke u većem obimu od rasta broja stočnih grla, koji je zabeležen kod nekih kategorija. Generalna ocena je da je u periodu tranzicije došlo do smanjenja broja stoke.

Rast stočarske proizvodnje apsolutno je porastao u Hrvatskoj i Albaniji, dok je kod Makedonije imao umeren rast. U Srbiji i Crnoj Gori zabeležen je delimičan rast nekih elemenata stočarske proizvodnje, ali je kod većine proizvodnih aktivnosti evidentan pad.

Kod ratarsko povrtarske proizvodnje najlošije je prošla Srbija, koja je zabeležila pad kod svih elemenata. Crna Gora je za nijansu bolje prošla od Srbije, dok su ostale zemlje imale rast kod većine segmenata u ovoj proizvodnji.

U delu voćarske proizvodnje Crna Gora je imala najbolje rezultate, dok su ostale zemlje imale umerenije rezultate.

Tabela 28. Uporedni prikazi kretanja poljoprivrednih aktivnosti u izabranim zemljama

BROJ STOKE												
	200 1	200 2	200 3	200 4	200 5	200 6	200 7	200 8	200 9	201 0	201 1	201 2
Srbija											-/+	
Hrvat.											-/+	
Maked.											-/+	
Crna Gora											-/+	
Albanija									-/+			
BiH												-/+
STOČARSKA PROIZVODNJA												
Srbija											-/+	
Hrvat.											+	
Maked.											+/-	
Crna Gora											-/+	
Albanija											+	
BiH												-/+
RATARSKO POVRTARSKA PROIZVODNJA												
Srbija												-
Hrvat.											+/-	
Maked.												+/-
Crna Gora												-/+
Albanija											+/-	
BiH												+/-

VOĆARSKA PROIZVODNJA											
Srbija											+/-
Hrvat.											/
Makedo nija											+/-
Crna Gora											+
Albanija											/
BiH											+/-

	Početna godina analize
/	Nema podataka
+	Rast u svim segmentima
-	Pad u svim segmentima
+/-	Rast u većem broju segmenata
-/+	Pad u većem broju segmenata

II POLJOPRIVREDA SRBIJE – SEKTOR ZA REALNO ZAPOSŁJAVANJE

1. Definisanje poljoprivrede kao primarne privredne delatnosti

Pravilno definisanje poljoprivrede ima veliki značaj ne samo za sagledavanje njenog značaja u razvoju jedne zemlje, nego i za uspešno vođenje razvojne i ekonomske politike od strane državnih organa. Istorija poljoprivrednog razvoja može biti veoma poučna. Ona nam govori o tome koje su teorije oko različitih koncepcija bile ispravne, a koje ne, dalje, objašnjava nam načine pristupa pojedinim problemima koji mogu biti ispravni ili pak potpuno pogrešni. Isto tako nam govori o radikalnim pomacima u pojedinim metodama analize i na kraju nam daje informacije o tome dokle smo stigli i zašto nismo otišli dalje.²⁰

Prema teoriji francuskih ekonomista poljoprivreda predstavlja umetnost kultivisanja zemlje. Poljoprivreda po njima označava industriju koja na najpogodniji i najsvrsishodniji način izvlači iz zemlje biljne i životinjske proizvode.

Građanski ekonomisti poljoprivredu najčešće ne definišu kao privrednu granu. Po njima poljoprivreda ima veze sa biljkama i životinjama, ali se ne govori o njoj kao grani tj. kao delu celokupne privrede jedne zemlje.

²⁰ **Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

Po Marksu, poljoprivreda predstavlja jednostavnu proizvodnju sirovih produkata koja prerađivačkoj industriji isporučuje sirovi materijal. Marks kaže da sirovine koje se proizvode u poljoprivredi predstavljaju sredstvo svoje sopstvene reprodukcije. Marks posebno naglašava da je poljoprivreda samo posebna oblast proizvodnje. On kaže: "Od svih grana proizvodnje, poljoprivreda je prva u kojoj nalazimo primenu prirodnih snaga radi proizvodnje u velikim razmerama."

Poljoprivredu na osnovu dosadašnjih saznanja možemo definisati kao oblast proizvodnje u kojoj se proizvode i prerađuju proizvodi biljaka i životinja.

Ako bi smo želeli preciznije određenje definicije poljoprivrede, moramo reći da je ona uslovljena stepenom razvijenosti privrede, odnosno proizvodnih snaga jednog društva. Sama definicija poljoprivrede morala bi obuhvatiti sve one aktivnosti koje se obavljaju u okviru poljoprivrednih gazdinstava koja i dalje predstavljaju najdominantniji oblik organizacije poljoprivrede. Sa postepenim razvitkom privrede, u poljoprivredi kao oblasti proizvodnje dolazi do proizvodnje proizvoda biljaka i životinja, dok celokupna prerada tih proizvoda vrši se mimo poljoprivrednih gazdinstava.

Poljoprivredu možemo definisati i kao oblast proizvodnje ili privrednu delatnost u kojoj se proizvode materijalna dobra koja nisu ništa drugo do proizvodi biljaka i životinja.

Sama organizacija poljoprivredne proizvodnje određuje u kom će se stepenu proizvodi biljaka i životinja prerađivati u samom gazdinstvu. Npr. poljoprivredno-industrijski kombinat u svom sastavu ima i poljoprivrednu proizvodnju i preradu poljoprivrednih proizvoda u okviru šećerana, klanica, mlinova, itd.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da za poljoprivredu, i ako jednu od najstarijih ljudskih delatnosti, ne možemo biti sasvim sigurni kada je počeo njen razvoj, tj. kada se od jedne sakupljačke aktivnosti prešlo na proizvodnju bilja i životinja. Poljoprivreda nije samo jedna od najstarijih, nego i jedna od najdugovečnijih oblasti proizvodnje, koja je duži vremenski period bila dovoljna sama sebi.

Danas, međutim, ne samo da društvo zavisi od poljoprivrede, nego i poljoprivreda zavisi od društva. Samim uklapanjem poljoprivrede u društvenu podelu rada tekla je i njena integracija u moderno društvo. Istovremeno ona je postala osnova društveno-ekonomskih odnosa u okviru kojih se i sama reprodukovala. Kada je reč o tzv. poslovno-profesionalnoj orijentaciji definisanja poljoprivrede, dobija se uvid u to da u savremenom svetu profita postoji već duže dilema: da li je poljoprivreda način života ili biznis, kao svaki drugi biznis.

Upravo iz napred navedenih razloga odgovore na pitanja kako je nastala poljoprivreda kao privredna delatnost i kakav je put njene transformacije i integracije u globalno društvo, teoretičari marksizma nalaze u istorijskom posmatranju širenja društvene podele rada. Samim činom širenja društvene podele rada, ne samo da je došlo do odvajanja manufakture od poljoprivrede (što u krajnjoj instanci dovodi do preobražaja same poljoprivrede u delatnost koja se bavi proizvodnjom roba), nego i do sve izraženije međuzavisnosti između privrednih delatnosti. Drugim rečima, dolazi do sve izraženijeg procesa podruštvljavanja proizvodnje.

Zajedno sa procesima koncentracije i centralizacije kapitala, prethodno navedeni proces dovodi do transformisanja privredne strukture u pravcu ekspanzije sekundarnih i tercijalnih delatnosti, ograničenja poljoprivrednog stanovništva,

centralizacije poljoprivrednih površina, itd. Savremena agrotehnika se sve više uključuje u poljoprivredu i dovodi do povećanja agrarne produkcije, a samim tim i do smanjenja učešća poljoprivrede u ukupnom privrednom razvoju. Ubrzano se stvaraju uslovi za povezivanje delatnosti koje su ranije potpadale pod poljoprivredu.

Sve ove aktivnosti dovode do uspostavljanja novih veza između poljoprivrede i komplementarnih privrednih grana, tako da određene ekonomske veze koje su se odvijale preko tržišnih zakonitosti bivaju sve više sinhronizovane razvojem podele rada, koncentracije kapitala, specijalizacije, itd.

Takođe, u seoskim sredinama stimulisane i pokretanje preduzetničkih aktivnosti može da ima delotvorno dejstvo za ekonomski razvoj. Selo predstavlja ogroman neiskorišćen potencijal, koji uz dobar koncept ruralnog preduzetništva, nudi realne razvojne šanse, naročito za povećanje broja zaposlenih. Ovo je bitno, jer stanovnici sela u principu teže dolaze do radnih mesta.²¹

2. Uloga poljoprivrede u privrednom razvoju zemlje

Uloga poljoprivrede u privrednom razvoju zemlje različita je u zavisnosti od samog nivoa privrednog rasta. Sve do 60-tih godina ovog veka, teorija privrednog razvoja manje razvijenih zemalja poljoprivredi dodeljuje marginalnu ulogu. Po ovoj teoriji uloga poljoprivrede se svodi samo na obezbeđivanje sredstava za razvoj industrije.

U početnim fazama razvoja kod nerazvijenijih zemalja poljoprivreda ima veliki značaj, te otuda ona i zauzima posebno mesto u tim prvim razvojnim intervalima. Ako posmatramo strukturu stanovništva i radne snage u nerazvijenim zemljama ili zemljama u razvoju, videćemo da njihov većinski deo otpada na poljoprivredno stanovništvo i poljoprivrednu radnu snagu, dok je približno 80% ukupnog nacionalnog dohotka stvarano u poljoprivrednoj delatnosti.

Uprkos niskoj produktivnosti rada i primitivnim oblicima privređivanja, poljoprivreda je u tim početnim stupnjevima razvoja postala preovlađujući oblik proizvodnje. Čitava privreda nerazvijenih zemalja u velikom stepenu zavisi od veličine poljoprivredne proizvodnje i izvoza poljoprivrednih proizvoda.

Na osnovu svega do sada rečenog može se pretpostaviti da bi osnovni cilj privrednog razvoja manje razvijenih zemalja trebao biti usmeren ka promeni privredne strukture i strukture zaposlenosti, ka razvoju sekundarnih i tercijarnih delatnosti i prema širenju industrijalizacije.

Promena privredne strukture nerazvijenih zemalja sve više vodi smanjenju relativnog učešća poljoprivrede u procesu privrednog razvoja. Osnovni indikator koji govori o smanjenju učešća poljoprivrede jeste apsolutno i relativno opadanje učešća poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu. Ovakvo opadanje nastaje kao rezultat promene strukture zaposlenosti, porasta zaposlenosti u tercijalnim i sekundarnim

²¹**Vojnović B., Grujić S., Spasojević J.,** *Preduzetnički kvaliteti potencijalnih agropreduzetnika u Srbiji*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011. 59(5) str. 422.

delatnostima i porasta ukupne ekonomske razvijenosti. U visoko razvijenim zemljama procenat učešća poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu sveden je na ispod 10%.

Brži proces razvoja privrede jedne zemlje sa sobom povlači i promene učešća poljoprivrede u nacionalnom dohotku te zemlje. U privredno razvijenijim zemljama to učešće iznosi nekoliko procenata.

Moramo reći da ovo smanjenje učešća dohotka iz poljoprivrede u ukupnom nacionalnom dohotku ne znači i apsolutno opadanje poljoprivredne proizvodnje i dohotka. Naprotiv, poljoprivredna proizvodnja i dohodak iz poljoprivrede u apsolutnom iznosu rastu, dok njihov relativni rast beleži sporiji tempo u odnosu na rast proizvodnje i dohotka u nepoljoprivrednim delatnostima.²²

Promene koje donosi ubrzani privredni razvoj takođe se ogledaju i kroz smanjenje značaja izvoza poljoprivrednih proizvoda u odnosu na industrijski izvoz, koji sve više dobija na značaju. Sve veći razvoj nauke i tehnologije dovodi do stvaranja velikog broja supstituta poljoprivrednih proizvoda, a samim tim i do sve manjeg značaja proizvoda iz poljoprivrede u međunarodnoj razmeni.

Prethodne tendencije koje smo izveli nemaju za cilj da umanje značaj poljoprivrede za privredni razvoj jedne zemlje, pri ma koliko visokom nivou njenog razvitka. Uloga poljoprivrede, kao osnovnog proizvođača hrane za sve brojnije stanovništvo i izvora osnovnih sirovina za ubrzani razvitak industrijske proizvodnje, ima nesumnjivo veliki značaj na bilo kom nivou privrednog rasta.

Efikasna poljoprivredna proizvodnja, koja se ogleda kroz smanjenje cena proizvoda za ishranu, može veoma pozitivno delovati na konkurentne sposobnosti drugih nepoljoprivrednih delatnosti. Ovakvim efektima, koji imaju multiplikativni karakter, poljoprivreda itekako utiče na ubrzanje privrednog razvoja jedne zemlje. Tu svoju pozitivnu osobinu poljoprivreda zadržava i onda kada se njeno učešće u nacionalnom dohotku svede na svega nekoliko procenata, što je slučaj sa visoko razvijenim zemljama.²³

Veoma se često ekonomisti u manje razvijenim zemljama nalaze u dilemi: kojoj od ove dve delatnosti (poljoprivreda i industrija), dati početnu prednost da bi došlo do što bržeg privrednog rasta. Odgovor na ovo pitanje mogao bi se naslutiti iz sledećih nekoliko konstatacija. Nepovoljna agrarna struktura i loša podela rada osnovni su indikatori nerazvijenih zemalja. Industrija je upravo ta delatnost koja u mnogome može oplemeniti ove propuste.

Medjutim, postoji određeni broj ekonomista koji smatraju da bi upravo razvoj poljoprivrede trebao biti podloga snažnom razvoju industrijalizacije. Svaki dodatni porast industrijske proizvodnje, po njima, nemoguć je bez prethodnog povećanja proizvodnje hrane za radnike zaposlene u industriji.

Svako drugačije rešenje, smatraju ovi ekonomisti, dovodi do toga da poljoprivreda i njena proizvodnja postaju limitirajući faktor privrednog razvoja. Argument

²²**Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistrarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

²³Stefanović V., **Grujić D.**, **Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

više za potkrepljenje ovakvih tvrdnji predstavlja činjenica da se poljoprivredna proizvodnja može relativno brzo povećati sa malo ulaganja. Sa dosta manje ulaganja moguće je relativno brže povećati zaposlenost u poljoprivredi nego u industriji.

Svi ovi napred navedeni argumenti i teorije u velikom delu se zasnivaju na nedovoljno jasnim i pogrešnim pretpostavkama. Na bazi novih, savremenih pretpostavki, pojavila se i treća vrsta teoretičara koji zastupaju teoriju ravnoteže u razvoju poljoprivrede i industrije. Zaostajanje bilo koje od ove dve delatnosti, po njima, vodi sigurno u stagniranje ukupnog privrednog rasta. Da do ovoga ne bi došlo, ulaganja u ove dve vrste proizvodne delatnosti treba da budu što ravnomernija. Ovakva vrsta ravnoteže, prema teoretičarima ovoga pravca, može se uspostaviti u relativno kraćem roku.

Prema tome, osnovna karakteristika posmatranja problema privrednog rasta ove grupe teoretičara, bila bi teza o potrebi simultanog rasta svih sektora u privredi, radi uspostavljanja neophodne ravnoteže osnovnih privrednih delatnosti.

Već na prvi pogled vidimo da ova teorija ima brojne nedostatke:

Prvo, uspostavljanje opšte ravnoteže na principima ove teorije imalo bi za rezultat sporiji tempo privrednog rasta.

Drugo, to bi bio rast bez strukturnih promena i daleko ispod stvarnih potreba članova zajednice koja ima za cilj brži ekonomski i privredni razvoj svoje zemlje.

Treće, grane koje imaju za cilj širenje proizvodnih i tehničkih kapaciteta privrede bile bi sputane usled mogućnosti daljeg udaljavanja od privredne ravnoteže.

Na osnovu svega do sada rečenog vidimo da teorija ravnoteže ne može biti osnovni cilj nerazvijenih zemalja u svim vremenskim intervalima.

Koliko god pri ubrzanom privrednom razvoju prednost davali industriji, ogromnu grešku bi učinili ako bi zapostavili poljoprivrednu proizvodnju. Ubrzani razvoj industrije uslovljen je određenim razvitkom poljoprivrede. Promene u kretanju broja stanovnika utiču na promenu obima poljoprivredne proizvodnje u tom smislu da poljoprivredna proizvodnja mora držati korak sa rastom broja stanovnika radi održavanja postojećeg nivoa standarda ishrane. Drugo, ubrzani razvitak industrije, privlačeći radnu snagu iz poljoprivrede, zahteva proizvodnju dodatnih količina hrane za povećani broj lica zaposlenih u industriji. Ukoliko pak, ne bi došlo do proizvodnje dodatne količine hrane, nepodmirena tražnja bi izazvala inflacioni pritisak koji bi se ispoljavao u pojačanoj oskudici i rastu cena poljoprivrednih proizvoda.

Ovo je jedan od glavnih razloga koji pokazuje zavisnost industrijskog razvoja od razvijenosti poljoprivredne proizvodnje. U slučaju dužeg postojanja ovakve vrste disproporcije, to će i inflatorne tendencije uzimati više maha, a sve ovo deluje na stagniranje privrednog rasta u celini.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da poljoprivreda, kao deo privrede i kao primarna oblast proizvodnje, ima posebno mesto i značaj u privrednom razvoju svih zemalja. Poljoprivredu i poljoprivrednu proizvodnju treba posmatrati, analizirati i karakterisati celovito.

Pojedina pitanja vezana za poljoprivredu (veličina zemljišnog maksimuma, zemljišna politika, razvoj krupne i individualne proizvodnje, itd.), trebalo bi međusobno povezivati i analizirati kao pojedinačne komponente jedinstvenog sistema. Trebalo bi

raščistiti sa iluzijom da je svako seljenje radne snage iz sela u gradove i iz zaostalih u razvijene kulturne i privredne centre, samo po sebi dobro i progresivno.

Položaj i uloga poljoprivrede u privrednom sistemu jedne zemlje predstavljaju ustvari pokazatelj funkcionisanja privrednog sistema i ekonomske politike posmatrane zemlje.

3. Aspekti demografske politike u Srbiji²⁴

Procesi rada, upotrebe kapitala i tehnološkog razvoja podređeni su razvojnem potencijalu stanovništva. Međutim, razvojni rezultati će itekako izostati u slučaju nevodjenja adekvatne populacione politike, tj. one politike koja će omogućiti stvaranje bitnih pretpostavki za aktiviranje stvaralačkih i kreativnih potencijala stanovništva.

Trenutna situacija na području Srbije sa stanovišta populacione politike može se smatrati prilično lošom. Nepovoljne demografske tendencije javljaju se u uslovima nedovoljnog rađanja i depopulacije. Najbrži pad nataliteta registrovan je na području centralne Srbije, a najsporiji na Kosovu i Metohiji. Stanovništvo Kosova i Metohije već sedamdeset godina ima veoma visoku stopu nataliteta koja se počela smanjivati tek posle 1970. godine.

Mortalitet stanovništva u centralnoj Srbiji i Vojvodini sve je više podređen starosnoj strukturi stanovništva. Opšte stope mortaliteta u ovim područjima beleže nešto viši nivo upravo zbog visokog udela staračkog stanovništva u ukupnom broju stanovnika.

U centralnoj Srbiji i Vojvodini sve do današnjih dana beležimo negativan prirodni priraštaj stanovništva. Tendencija opadanja prirodnog priraštaja stanovništva u ovim područjima prisutna je tokom celog posmatranog perioda. Stopa prirodnog priraštaja na Kosovu i Metohiji beleži konstantno visok nivo. Možemo zaključiti da je proces depopulacije brži nego ikada, barem kada je reč o teritoriji centralne Srbije i Vojvodine. Depopulacija je još izvesnija ako se ima u vidu starosni sastav stanovništva u Srbiji, kao i očekivane posledice spoljnih faktora na kretanje stanovništva.

Za razliku od teritorija centralne Srbije i Vojvodine, kojima u velikoj meri preči pojava depopulacije, područje Kosova i Metohije ima probleme druge vrste koji se odnose na previsoke stope reprodukcije stanovništva. I jedan i drugi problem mogu se rešiti samo efikasnim merama pravilne populacione politike.

Što se tiče migracionih kretanja stanovništva u Srbiji možemo reći da su ona usmerena na kretanja iz slabije razvijenih područja prema gradskim i urbanim sredinama. Gradske sredine u kojima su bile razvijene tercijalne delatnosti i industrija predstavljale su pravi magnet za stanovništvo iz poljoprivrednih područja. Veliki broj poljoprivrednih gazdinstava u kojima se nisu stimulisale nepoljoprivredne delatnosti vremenom je postepeno smanjivao broj stanovnika. Ubrzana urbanizacija je proces koji veoma često izaziva negativne posledice kako sa demografskog, tako i sa ekonomskog aspekta.

Na područjima seoskih opština u Srbiji dolazi do brzog starenja stanovništva, a samim tim i do vidnog opadanja njegove reprodukcije. Na drugoj strani, kod gradskog

²⁴**Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

stanovništva sve više dolazi do opadanja fertiliteta. Svi ovi napred navedeni problemi utiču na još veće opadanje prirodnog priraštaja stanovništva u Srbiji.

Sam proces starenja stanovništva i promena njegove starosne strukture, koji su pod izrazitim uticajem opadanja nataliteta (ubrzano starenje stanovništva u centralnoj Srbiji i Vojvodini i izrazito mlado stanovništvo Kosova i Metohije), imaju veliki udeo kod problema nezaposlenosti, troškova školovanja, troškova zdravstva, itd.

Sve ono što smo rekli o promenama starosne strukture stanovništva u Srbiji u velikoj meri važi i za većinu ostalih struktura (naseljenost, koncentracija stanovništva u gradove, socijalno-ekonomska struktura)

Na kraju možemo zaključiti da ne treba očekivati ekspresno brze rezultate u domenu rešavanja određenih problema populacione politike u Srbiji. Isto tako treba omogućiti da problemi stanovništva zauzmu posebno mesto u svim programima razvoja države.

Neophodno je omogućiti da se u okviru stanovništva sprovodi takva politika koja bi dovela do skladnijeg razvoja populacije i prevazilaženja problema koji se pri takvom razvoju javljaju.

Jedan od najbitnijih uslova poboljšanja strukture ukupnog stanovništva jeste upravo poboljšanje strukture poljoprivrednog stanovništva, posebno u savremenim uslovima prelaska na novi sistem ekonomskih odnosa, nepovoljne ekonomske strukture, velikog broja nezaposlenih, itd. U našoj privredi još uvek ne mogu dominirati tercijalni i kvartalni sektor privređivanja, dok sekundarni sektor, očigledno se pokazalo ima brojna ograničenja.

3.1. Stanovništvo kao indikator nivoa razvijenosti privrede

Osnovna karakteristika stanovništva jeste njegova dvostruka uloga u procesu privređivanja. Naime, stanovništvo se javlja u ulozi proizvođača i potrošača, te predstavlja važnu kariku u ekonomskom životu i privrednom razvoju svake zemlje.

Ako stanovništvo posmatramo kroz kategoriju potrošača, videćemo da ono postavlja određene zahteve pred proizvodnju: određivanje demografskih okvira u kojima se kreće potrošnja, kao i realizacija proizvodnje za ličnu potrošnju. Stanovništvo i populaciona politika, na jedan, ili na drugi način, učestvuju u svim bitnim fazama privrednih aktivnosti. Veliki značaj populacione politike ogleda se u velikom uticaju stanovništva na karakter i tempo privrednog razvoja.

Da bi se odredio značaj populacione politike u procesu privrednog razvoja potrebno je ispuniti određene pretpostavke:

Prvo, potrebno je oceniti proizvodni potencijal i potrošačke sklonosti stanovništva na određenom stepenu privrednog razvoja.

Drugo, treba sagledati kakvi su odnosi između aktivnog stanovništva i ostalih činilaca privrednog razvoja, tj. koje mogućnosti pruža radna snaga u kombinaciji sa ostalim faktorima, da bi se ostvarilo povećanje proizvodnje i ubrzani razvoj privrede.

Treće, treba videti kakav je porast stanovništva i kako ono deluje na formiranje potrošnih fondova, a samim tim i na obim proizvodnje.

Četvrto, treba uočiti kakve promene na stanovništvu izaziva privredni razvoj i buduća privredna kretanja.

3.2. Osnovne karakteristike kretanja stanovništva u proteklom periodu

Kretanje stanovništva predstavlja istorijski proces koji se odvija u svim krajevima zemljine kugle gde postoje neophodni uslovi za egzistenciju čoveka. Brzina privrednog razvoja predstavlja osnovni faktor koji određuje obim i dinamiku pokretljivosti stanovništva na određenim prostorima. Zahvaljujući napred navedenom saznanju možemo reći da kretanje stanovništva u Srbiji u mnogome predstavlja posledicu njenog društveno-ekonomskog razvoja. Kao što znamo dinamika privrednog razvoja Srbije ne odlikuje se preteranom ravnomernošću što se verno reflektuje i na različitu pokretljivost stanovništva. Poljoprivredno stanovništvo predstavlja najpokretljiviji deo stanovništva.

Osnovni uzročnici radikalnih strukturnih promena kako u gradu, tako i na selu, jesu upravo privredni razvoj i kretanje stanovništva. Za našu analizu veoma je značajno kretanje stanovništva sa poljoprivrednih gazdinstava. Upravo takvo jedno kretanje izaziva radikalne promene u razvoju tržišta. Sama tendencija povećavanja broja nepoljoprivrednog stanovništva ide u prilog razvoju tržišta poljoprivrednih i industrijskih proizvoda. Veliko breme obaveza svaljuje se na preostalo poljoprivredno stanovništvo koje mora da proizvodi, kako za sebe i svoje sopstvene potrebe, tako i za sve brojnije nepoljoprivredno stanovništvo. Stalno rastuće nepoljoprivredno stanovništvo dovodi do konstantnog rasta potreba za poljoprivrednim proizvodima.

Da bi se zadovoljile sve ove potrebe poljoprivredno stanovništvo se sve više okreće korišćenju modernih sredstava za proizvodnju koja se proizvode u industriji. Sam proces razvoja industrije omogućava pojačanu prostornu pokretljivost stanovništva. Sve jače se izražava koncentracija stanovništva u onim delovima u kojima se nalaze razvijeni proizvodni kapaciteti. Stanovništvo gotovo uvek migrira iz onih krajeva i delatnosti u kojima je produktivnost rada niža u one krajeve i delatnosti gde je produktivnost na višem nivou.

Istorijat razvoja velikog broja zemalja pokazuje visoku uzročno-posledičnu vezu između brzine privrednog razvoja i brzine smanjivanja poljoprivrednog stanovništva.

Analizom i pažljivim praćenjem napred navedenih podataka i tendencija u njihovom kretanju, možemo zaključiti da je pokretljivost stanovništva na relaciji selo-grad u Srbiji u proteklom vremenskom periodu bila veoma izražena. Radna snaga sa sela masovno se kretala ka urbanim gradskim sredinama, gde je zaposlenje tražila u industriji.

Međutim, veoma često je bila prisutna sledeća pojava: aktivne žene poljoprivrednice su veoma teško zasnivale radni odnos u gradskim sredinama.

Sve to dovodi do smanjenja učešća aktivnog u ukupnom radno sposobnom stanovništvu.

Takođe, jedna od pratećih pojava migracija stanovništva na relaciji selo-grad, jeste povećanje broja seoske omladine na školovanju u gradovima kao i veći broj penzionera.

3.3. Promene u ekonomskoj strukturi stanovništva

Analiza učešća poljoprivrednog u ukupnom stanovništvu u Srbiji, posmatrano u prošlosti, pokazuje nam tendenciju konstantnog odstupanja užeg područja Srbije u odnosu na pokrajine.

Kretanje stanovništva u Srbiji dovelo je do smanjenja procentalnog učešća poljoprivrednog u ukupnom stanovništvu. Sam proces smanjenja poljoprivrednog stanovništva predstavlja indikator privrednog razvoja jedne zemlje. Obim i dinamika prelaska poljoprivrednog u nepoljoprivredno stanovništvo uslovljeni su brojnim faktorima medju kojima u najvažnije spadaju: rast potrošnje poljoprivrednih proizvoda, agrarna struktura, opremljenost poljoprivrede, produktivnost rada, kao i ekonomski položaj poljoprivrednih proizvođača.

Veličina i intenzitet ukupne pokretljivosti stanovništva u Srbiji u mnogome je zavisio od privredne razvijenosti pojedinih njenih delova. Privredno razvijenija područja u Srbiji imaju srazmerno veći broj doseljenog stanovništva u odnosu na nedovoljno razvijena područja.

Sam karakter naselja iz koga se stanovništvo doseljava može pružiti veoma bitne informacije o pravcima kretanja migracionih tokova. U prvih četrdeset godina prošlog veka postoje blage tendencije kretanja stanovništva i to uglavnom iz naselja seoskog tipa. Posle 1945. godine, najveći deo doseljenika je takođe iz seoskih naselja, ali se oseća određeno pomeranje u smislu smanjenja učešća ovog tipa stanovništva u odnosu na stanovništvo iz mešovitih i gradskih naselja.

Analizirajući osnovne indikatore i faktore kretanja stanovništva dolazimo do zaključka da postoji veoma visok stepen korelacije ekonomske strukture stanovništva sa privrednom strukturom i visinom dohotka. Oni krajevi, koji se odlikuju visokim procentom poljoprivrednog stanovništva, odlikuju se i niskim nivoom dohotka. U krajevima, koji se odlikuju nižim nivoom poljoprivrednog stanovništva, dohodak po glavi stanovnika je po pravilu viši.

Jedan od bitnijih faktora pokretljivosti stanovništva u prošlosti predstavlja koncentracija privrede. Stepem koncentracije privrede može se utvrditi pomoću vrednosti osnovnih sredstava po stanovniku. Krajevi u kojima preovladava visok procenat emigracije stanovništva odlikuju se niskom vrednošću osnovnih sredstava i niskim nivoom dohotka po stanovniku. Imigracione zone u okviru Srbije karakterišu se visokom vrednošću osnovnih sredstava.

Saobraćaj i njegova razvijenost predstavljaju sledeći važan faktor pokretljivosti stanovništva. Područja koja nisu povezana dobrom putnom mrežom sa ostalim krajevima izložena su češćem napuštanju stanovništva. Saobraćaj je razvijeniji u imigracionim krajevima nego u emigracionim područjima. Zanimljivo je zapaziti i to, da je razvoj saobraćaja omogućio smanjenje stalnog odlaska sa sela. Razvijenija saobraćajana

mreža omogućava većini radnika zaposlenim u gradskim fabrikama nesmetan život na selu.

Kretanje i odlazak stanovništva sa individualnih poljoprivrednih poseda, kao i njihovo zapošljavanje u industriji, šumarstvu, građevinarstvu, itd., predstavlja osnovni vid pokretljivosti poljoprivrednog stanovništva u Srbiji.

Pokretljivost poljoprivrednog stanovništva se uglavnom bazira na mlađim generacijama. Ako se uzme u obzir da je u sastavu migranata najzastupljenija omladina, lako možemo izvući zaključak da je veliki broj seoskih domaćinstava ostao bez radne snage.

Ostajanje na individualnim poljoprivrednim posedima uz stalno zapošljavanje van poljoprivrednog gazdinstva predstavlja sledeći vrlo važan vid kretanja poljoprivrednog stanovništva. Ovaj oblik kretanja poljoprivrednog stanovništva karakterističan je za poljoprivrednike sa manjim zemljišnim posedom. Zasnivanjem stalnog radnog odnosa poljoprivredno stanovništvo obezbeđuje redovne mesečne prihode, čime se postepeno napušta poljoprivreda i stvaraju realni uslovi za povećanje zemljišnih površina u državnom sektoru.

Jedan od oblika pokretljivosti poljoprivrednog stanovništva predstavlja sezonska zaposlenost van svog poljoprivrednog gazdinstva. Sezonski radnici su uglavnom privredno aktivni stanovnici onih područja koja se karakterišu agrarnom prenaseljenošću. Privredno aktivna lica iz brdsko-planinskih predela Srbije često su odlazila u Vojvodinu na određene sezonske poslove u poljoprivredi.

Posle privredne reforme 1965. godine i usvajanja strategije intenzivnog privrednog razvoja, smanjen je procenat zapošljavanja radnika sa sela. Sve ovo uslovalo je intenzivniji odlazak poljoprivrednika na privremeni rad u inostranstvo. Na privremeni rad su odlazila lica iz različitih sredina i različitih profila delatnosti. Povratkom iz inostranstva poljoprivrednici su zaradjeni novac upotrebljavali za unapređenje domaće proizvodnje na svojim gazdinstvima.²⁵

Direktan prelazak mladog i većinom muškog stanovništva iz sela u gradove praćen je indirektnim prelaskom izdržavanog stanovništva. U okviru izdržavanog stanovništva koje učestvuje u migraciji najzastupljenija su deca i mlađe žensko stanovništvo.

3.4. Relativni značaj promena ekonomske strukture stanovništva u proteklom periodu

Na osnovu prethodno izvršene analize osnovnih karakteristika kretanja stanovništva u proteklom periodu, kao i promena u ekonomskoj strukturi stanovništva možemo izvesti određene zaključke u pogledu značaja koje ima kretanje stanovništva na ukupan razvoj poljoprivrede i zaposlenosti kod nas.

Društveno-ekonomski razvoj Srbije na zavidnom nivou, moguće je obezbediti samo širenjem privrede i privrednog života po celoj teritoriji Srbije, a ne po njenim pojedinačnim delovima.

²⁵Stefanović V., Grujić D., Vojnović B., *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

Oživljavanje celokupnog područja Srbije zahtevalo je, ne samo razvoj poljoprivredne proizvodnje, nego i razvoj infrastrukture i nepoljoprivrednih delatnosti u selima. Neophodno je izgraditi manje privredne objekte kao disperziju objekata većih privrednih kompleksa koji su locirani u gradovima, radi potpunijeg korišćenja radne snage i boljeg iskorišćavanja sirovinskih osnova poljoprivrede.

Kretanje stanovništva u posmatranom periodu izazvalo je značajne društveno-ekonomske promene na selu i poljoprivredi. Sam proces kretanja, kao i faktori koji ga izazivaju, doveli su do značajnog ubrzavanja procesa urbanizacije sela. Izdvajanje gradova kao naselja koja se baziraju delimično na poljoprivrednoj proizvodnji, a više na nekim drugim privrednim delatnostima, nije bilo moguće bez razvijenih sela u okruženju.²⁶

Produktivnost rada u poljoprivredi morala je dostići viši stepen razvoja, upravo zbog potrebe bavljenja i drugim privrednim delatnostima, osim proizvodnje hrane i odeće. Tek sa procesom odvajanja zanatstva i trgovine, stvoreni su uslovi za razvijanje gradova u kojima se pored poljoprivrednih aktivnosti, odvijaju i druge privredne delatnosti, kao što su upravo navedene (zanatstvo i trgovina).

Pokretljivost poljoprivrednog stanovništva u posmatranom periodu, sa gledišta poljoprivrede kao dela privrede, predstavljala je pozitivnu pojavu, jer je dovodila do rasterećenja agrarnih fondova od suviše radne snage.

Promene ekonomske strukture stanovništva u posmatranom periodu kako sa gledišta poljoprivrede i sela, tako i sa gledišta nepoljoprivrednih delatnosti od ogromnog su značaja i najneposrednije pokazuju osnovni pravac društvenog razvoja i puteve pretvaranja jedne privrede, u kojoj je bila predominantna agrarna struktura, u srednje razvijenu privredu sa dominacijom nepoljoprivrednih delatnosti, u prvom redu industrije.²⁷

Kretanja poljoprivrednog stanovništva su izmedju ostalih činilaca stvarala osnovu za razvoj nepoljoprivrednih delatnosti, a s druge strane izazvala su potrebu modernizacije poljoprivrede uvođenjem savremenih tehničkih sredstava i tehnoloških postupaka, što i u samoj poljoprivredi označava sredstvo za povećanje produktivnosti rada.

4. Društveno - ekonomska struktura stanovništva Srbije

Društveno-ekonomska struktura stanovništva predstavlja jedan od važnijih faktora na osnovu koga je moguće izvući zaključak o nivou ekonomskog i društvenog razvoja jedne zemlje ili manje područne jedinice. Inače, postoji direktna veza između društveno-ekonomske strukture stanovništva određenog područja i njegovog ekonomskog ili ukupnog društvenog razvoja.

²⁶ **Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

²⁷ **Stefanović V., Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

Sama društveno-ekonomska struktura stanovništva potpada pod direktan uticaj svih promena u privrednoj strukturi jednog društva, bilo da je reč o kapitalističkom ili socijalističkom društvenom uređenju.

Često se dešava da pogrešan izbor pravaca i mehanizama privrednog razvoja uslovljava stihijno konstituisanje društveno-ekonomske strukture, koja vrlo lako može da omete dalji progresivni razvoj privrede.

Prvi korak u analizi kretanja i strukture stanovništva u Srbiji svakako predstavlja procena kretanja ukupnog i poljoprivrednog stanovništva. Na osnovu toga moguće je izvesti zaključak u kojoj meri privredni razvoj određene oblasti omogućava transfer poljoprivrednog stanovništva u nepoljoprivredne delatnosti, što između ostalog predstavlja i jedan od pokazatelja ukupnog privrednog razvoja.

Analiza kretanja ukupnog aktivnog i poljoprivrednog aktivnog stanovništva stvara nam solidnu osnovu za celovitu ocenu ukupnog privrednog razvoja i društvene podele rada. Osim toga, bez analize ovog kretanja nemoguće je sagledati ekonomsku i socijalnu strukturu stanovništva.

Izdvajanje ekonomski aktivnog od izdržavanog stanovništva omogućava nam sticanje jasnije slike o tome u kojoj meri je obezbeđena egzistencija ukupnog stanovništva jednog područja. Sigurno je da nijedno društvo neće moći da opstane ako mu je stepen ekonomske aktivnosti takav da nije sposoban da pruži perspektivu onim delovima društva koji objektivno ne mogu više biti ili još nisu dostigli nivo ekonomske aktivnosti.

Pod ekonomski aktivnim stanovništvom se podrazumeva ono stanovništvo koje efektivno učestvuje u bilo kojoj privrednoj ili društvenoj delatnosti. Na formiranje ekonomski aktivnog stanovništva imaju uticaj kako struktura ukupnog stanovništva prema starosti i polu, tako i stepen društveno-ekonomske podele rada.

Pošto naša država još uvek nema dominaciju kvartalnog i tercijalnog sektora, odnos ukupnog aktivnog i poljoprivrednog aktivnog stanovništva ukazuje na osnovne osobenosti ekonomske aktivnosti prema sektorima delatnosti.

Možemo zaključiti da poljoprivreda sve većim intenzitetom gubi aktivno stanovništvo, što je posledica pre svega:

- a) mehaničkog odliva ukupnog poljoprivrednog stanovništva u nepoljoprivredne delatnosti i
- b) nepovoljne starosne strukture radnog kontigenta u poljoprivredi koji je sve stariji.

Ekonomska i demografska politika Srbije trebala bi imati dva osnovna cilja:

- a) sprečavanje daljeg smanjenja ukupnog stanovništva čiji bi negativni efekti mogli imati veoma ozbiljne posledice na privredni razvoj uopšte i
- b) uspostavljanje pozitivnih procesa u ukupnom ekonomskom aktiviranju radne snage. Neophodne su konkretne mere koje će sprečiti dalju deagrarizaciju sela i poljoprivrede.

4.1. Društveno - ekonomska struktura stanovništva - odnos poljoprivrednog i ukupnog stanovništva prema aktivnosti i polu

Možemo lako doći do zaključka da problem agrarne prenaseljenosti ne predstavlja više osnovnu karakteristiku Republike Srbije. Naprotiv, osnovno ekonomsko i demografsko obeležje poljoprivrednog stanovništva jeste veliki deficit radne snage (sa izuzetkom Kosova i Metohije).

Uporedo sa procesom smanjivanja poljoprivrednog stanovništva odvijaju se i promene u okviru samih poljoprivrednih domaćinstava: permanentno raste broj i udeo tzv. mešovitih poljoprivrednih domaćinstava i broj domaćinstava bez aktivnog poljoprivrednika. Na ozbiljnost demografsko-ekonomske situacije u poljoprivredi sa aspekta raspoloživog radnog kontigenta (naročito kvalitativnog), ukazuje i to da preko 28% tzv. čistih poljoprivrednih domaćinstava čini populacija koja je starija od 60 godina, a da oko 20% od ukupnog broja gazdinstava nema više mladih ljudi koji bi u narednoj generaciji nastavili rad na gazdinstvu i reprodukovali ga. Usklađivanje privrednog razvoja sa kontigentima ukupnog stanovništva i radne snage predstavlja jedno od ključnih pitanja svake nacionalne ekonomije. U praksi privrednog razvoja taj problem se svodi u osnovi na usklađivanje odnosa primarnog sektora i njegovog populacionog potencijala sa ostalim sektorima i njihovim objektivnim zahtevima za radnom snagom.

Sam odnos između ukupnog i poljoprivrednog stanovništva pokazuje nam nivo razvijenosti određene teritorije. U Srbiji se proces deagrarizacije uglavnom odvijao odlivom suvišne radne snage u nepoljoprivredne delatnosti. Celokupan proces deagrarizacije odvijao se uz veoma naglašeno zanemarivanje dugoročnih mera agrarne i ekonomske politike.²⁸

Sve ovo nas upućuje na činjenicu da je Republika Srbija već početkom 70-tih godina prošlog veka imala takvu izmenu društvene i ekonomske strukture stanovništva, koja jasno pokazuje ubrzani ekonomski razvoj i oslobađanje od agrarne prenaseljenosti. Nešto manje promene su prisutne ako posmatramo odnos poljoprivrednog i ukupnog, odnosno nepoljoprivrednog stanovništva prema aktivnosti.

Analiza socio-ekonomske strukture stanovništva ne bi bila kompletna ako ne bi smo istu analizirali i prema učešću ženske radne snage, odnosno prema polu. Ekonomsko aktiviranje žena u savremenim uslovima privređivanja ima višestruki značaj:

- a) mogućnost napredovanja porodice i porodičnih odnosa je veća u slučaju da oba partnera stiču dohodak
- b) samostalnija ekonomska pozicija žena omogućava im daleko ravnopravniji odnos sa muškarcima, uz sve izraženiju radnu i kulturnu emancipaciju oba pola.

Jasno je međutim da žene niti mogu, niti treba da zauzimaju ravnopravni položaj u radnom procesu konkretnih grana privređivanja. Za sada samo u društvenom sektoru privređivanja postoji zakon koji štiti žene od nepovoljnih radnih uslova.

²⁸ **Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

4.2. Osnovna obeležja strukture agrarne proizvodnje i agrarne politike u Srbiji

Osnovna karakteristika agrarne strukture i agrarne proizvodnje u Srbiji jeste njihova velika složenost, kao i podložnost izmenama koje se veoma često ispoljavaju u različitim intenzitetima i pravcima. Agrarnu strukturu i proizvodnju u Srbiji karakterišu takođe velike regionalne razlike pomoću kojih se u većini slučajeva pokušava odbraniti teza o nemogućnosti kreiranja jedinstvene razvojne i agrarne politike na ovim prostorima.

Umesto da se sve ove složenosti agrarne strukture pravilno koriste i svoj cilj nalaze u zajedničkoj razvojnoj politici, često se dešava da se u pojedinim situacijama postavlja pitanje da li je u ovoj državi ikada postojala jedna takva politika.

Agrarna proizvodnja Srbije raspolaže sa oko 4 025 000 hektara površina oranica, voćnjaka i vinograda, 665 000 hektara livada i 1 002 000 hektara pašnjaka. U proseku, to je oko 0,43 hektara po stanovniku obradivog i oko 0,18 hektara livada i pašnjaka, odnosno 0,61 hektara poljoprivrednog zemljišta.

Ako izvršimo poređenje određenih indikatora u Srbiji (veličina proizvodnje, veličina zemljišnih površina, broj stanovnika), sa istim indikatorima u pojedinim evropskim zemljama, možemo izvesti zaključak o blagoj prednosti Srbije kada je u pitanju zemljište.

Zemljište kao prirodni resurs je barem do sada u Srbiji bio nedovoljno iskorišćen. Isto tako, ma koliko zemljište predstavljalo značajan prirodni uslov za agrarnu proizvodnju, obim te proizvodnje nije određen samo površinom na kojoj se ostvaruje. Pored zemljišta, postojeći obim proizvodnje uveliko određuje čitav niz drugih materijalnih i subjektivnih faktora.

Na kraju možemo zaključiti, uzevši u obzir dosadašnje tendencije u okviru agrarne proizvodnje i na teritoriji Srbije, da se na ovom području u odnosu na većinu evropskih zemalja, prilično malo uradilo kako po pitanju unapređenja zaostale zemljišne politike i nepovoljnih posedovnih odnosa, tako i po pitanju unapređenja postojeće agrarne strukture i agrarne proizvodnje. Neophodno je mnogo intenzivnije i brže odrediti pravce na kojima će se bazirati razvoj agrarne strukture i agrarne politike u Srbiji.

5. Globalne tendencije u poljoprivrednoj proizvodnji Srbije

Na dinamiku i obim rasta poljoprivredne proizvodnje utiče više različitih faktora. Ono što je karakteristično za poljoprivrednu proizvodnju u Srbiji jeste činjenica da ona doživljava drastične uspone i padove u ne baš tako dugom vremenskom intervalu.

Razloge različitog rasta poljoprivredne proizvodnje u pojedinim vremenskim intervalima možemo tražiti, kako u delovanju određenih prirodnih činilaca, tako i u mnogim drugim faktorima među kojima vodeće mesto zauzimaju institucionalni faktori.

Rezultati postignuti u okviru poljoprivredne proizvodnje mogli su biti daleko povoljniji nego sada. Razloge slabijih rezultata nalazimo u konstantnom zapostavljanju razvoja primarne proizvodnje u posleratnom periodu.

Međutim, moramo znati da sve poljoprivredne grane, kao i svi sektori vlasništva, nisu u istoj meri snosili posledice učinjenih strategijskih grešaka. Dovoljno argumenata ima za pretpostavku da su državna, odnosno društvena gazdinstva, i pored brojnih prepreka koje su stajale na putu njihovog razvoja, ipak u nešto povoljnijem položaju u odnosu na privatna i zadružna gazdinstva.

Posmatrajući zadrugu posle skoro potpune eksproprijacije, zapažamo njihovo lagano oživljavanje, mada mnogo više u formalno-pravnom i organizacionom, nego u ekonomskom pogledu.

Privatna gazdinstva, i ako u dosta ograničenim mogućnostima razvoja, svoj ekonomski opstanak obezbedila su najpre zahvaljujući velikoj sposobnosti prilagođavanja različitim promenama uslova privređivanja. Takvo prilagođavanje najpre se ogleda u promenama kako proizvodne strukture, tako i same organizacije gazdinstva.

Ako za predmet dalje analize uzmemo ekonomski položaj poljoprivrede, zapazićemo tendenciju njenog stalnog pada u odnosu na ekonomski položaj privrede u celini.

Možemo konstatovati da ekonomski položaj poljoprivrede beleži stalno pogoršanje. Neki od razloga ovog pogoršanja bili bi sledeći:

- neshvatanje značaja, funkcije i uloge poljoprivredne proizvodnje u privrednom razvoju na svim nivoima. Ovakva vrsta anomalija dovela je do besomučne i vanekonomske logike intenzivne izgradnje industrijskih kapaciteta po svaku cenu, na račun potpunog zapostavljanja brojnih prirodnih bogatstava i poljoprivrede.
- neracionalno i neefikasno investiranje u poljoprivredu
- spor razvoj prerađivačke industrije
- velika migracija stanovništva iz poljoprivrede u nepoljoprivredne delatnosti.

Kada je reč o strukturi poljoprivredne proizvodnje u Srbiji, možemo reći da vlada velika raznovrsnost po područjima. I dalje dominantno mesto zauzima stočarstvo, iako je i njegovo učešće u ukupnoj poljoprivrednoj proizvodnji prilično malo i nedovoljno.

5.1. Dometi agrarne proizvodnje u Srbiji na međunarodnom tržištu

Dometi agrarne strukture i agrarne politike u Srbiji mogu se veoma precizno uočiti na osnovu položaja Srbije na svetskom tržištu poljoprivrednih proizvoda. Kada je u pitanju izvoz poljoprivrednih proizvoda, postoji veliki broj indikatora koji ukazuju na zanemarivanje uloge poljoprivrede u okvirima nacionalne ekonomije. Sve više dolazi do nerealnog potenciranja i ubrzavanja pada relativnog značaja izvoza poljoprivrednih proizvoda.²⁹

²⁹ **Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

Na osnovu komparativnih istraživanja osnovnih uzročnika ovako negativnih pojava, dolazimo do zaključka da u industrijski razvijenijim zemljama poljoprivreda i prehrambena industrija zauzimaju istaknuto mesto u okvirima programa razvoja nacionalnih ekonomija. Izvoz poljoprivredno-prehrambenih proizvoda čini sastavni deo ofanzivne izvozne strategije u razvijenim zemljama. U Srbiji je izvoz poljoprivredno-prehrambenih proizvoda najčešće shvatan kao sporedna delatnost, tj. kroz njega je vršen plasman onih proizvoda koji predstavljaju viškove na nacionalnom tržištu.

Na osnovu dosadašnjeg izlaganja možemo zaključiti da je rast izvoza poljoprivrednih proizvoda Srbije u proteklom vremenskom periodu bio na nižem nivou od objektivno mogućeg - ako se uzmu u obzir raspoloživi resursi. Negativan trend izvoza poljoprivrednih proizvoda u Srbiji dovodi do pogoršanja bilansa spoljno trgovinske razmene ovih proizvoda, kao i do slabljenja položaja poljoprivrednih proizvoda Srbije na inostranom tržištu. Sve ovo utiče na neprekidno opadanje učešća izvoza ovih proizvoda u uvozu na različitim tržištima.

Usporenom rastu izvoza poljoprivrednih proizvoda Srbije u mnogome je kumovala visoka robna i teritorijalna koncentracija njegove strukture. Posledice ovakve koncentracije prevashodno se izražavaju kroz povećanu zavisnost zemlje izvoznice od zemalja koje njene proizvode uvoze sa svim nepovoljnim tendencijama koje iz ovog proizilaze.

U uslovima visoke robne i teritorijalne koncentracije izvoza, dolazi do povećane osetljivosti nacionalne ekonomije na promene u uslovima razmene. U slučaju visoke koncentracije u okviru izvoza jednog sektora, nepovoljni efekti se ispoljavaju, u prvom redu, u okviru samog sektora, a tek nakon izvesnog vremena, sa smanjenim intenzitetom i u ostalim područjima nacionalne ekonomije.

Kada govorimo o robnoj koncentraciji izvoza poljoprivrednih proizvoda, možemo reći da je izvoz u velikoj većini slučajeva koncentrisan u sledećih pet robnih grupa:

1. žive životinje,
2. meso i prerađevine od mesa,
3. voće i povrće,
4. piće,
5. duvan i prerađevine od davana.

Sve ove grupe su relativno homogene, i u okviru svake od njih postoji visok stepen koncentracije.

Na osnovu do sada izvršene analize određenih obeležja agrarne strukture, agrarne proizvodnje, kao i određenih odnosa u međunarodnoj razmeni osnovnih poljoprivrednih proizvoda na prostoru Republike Srbije, možemo zaključiti da su prirodni i ljudski potencijali u agraru ovog područja nedovoljno iskorišćeni. Dokazano je, po ko zna koji put, da je ukupno agrarno područje Srbije sa stanovišta strukture, obima i kvaliteta agrarne proizvodnje u velikom zaostatku za realnim mogućnostima i potrebama. Tražeći osnovne uzroke za ovako slabe rezultate agrarne proizvodnje u Srbiji, pored nesumnjivog uticaja prirodnih faktora, neuporedivo veći uticaj može se dodeliti brojnim institucionalnim ograničenjima i uporno sprovedenoj antirazvojnoj agrarnoj politici.

Kao rezultat svih ovih negativnih uticaja javlja se dinamično opadanje relativnog značaja agrara u strukturi nacionalne ekonomije, što nije slučaj sa razvijenim zemljama u svetu.

Iskustvo Srbije kao i iskustvo velikog broja bivših socijalističkih zemalja ozbiljno upozorava da se radi o elementarnom nepoštovanju prepoznatljivih resursnih i drugih prednosti agrara u odnosu na mnoštvo industrijskih grana koje su favorizovane na štetu poljoprivrede već duži vremenski period. Što se brže bude shvatilo da je ekonomska stabilnost čitave ekonomije u velikoj meri uslovljena dostignutim stepenom razvijenosti poljoprivrede, to će se odlučnije preduzeti odgovarajuće mere na otklanjanju većine uzroka koji su poljoprivrednu proizvodnju ekonomski diskriminirali.

Što se tiče rešenja za izlazak iz faze stagnacije i ekonomskog zaostajanja, njega treba tražiti na primeni tržišnih i institucionalnih obrazaca koji su već odavno prisutni u zemljama tržišne ekonomije. Sam proces prelaska sa starih na nove obrasce ponašanja nije ni malo lak ni jednostavan, već naprotiv veoma dug i naporan, sa brojnim ekonomskim i političkim implikacijama.

5.2. Neki od problema razvoja poljoprivrede

Poljoprivredna proizvodnja predstavlja sastavni deo ukupne proizvodnje na nivou privrede jedne zemlje. Na određenom stepenu privrednog i društveno-ekonomskog razvoja Srbije došlo je do uspostavljanja novih relacija između poljoprivrede i industrije. Celokupno tržište Republike Srbije postaje sve više razjedinjeno i rasparčano, što se negativno odražava na privredu u celini, posebno na poljoprivredu. Sve više je prisutna teza o neophodnosti postojanja svih oblika industrije u različitim delovima države. I u ovom slučaju dolazi do negativnih refleksija na poljoprivredu.

Posledica vođenja ovakve politike ogleda se u konstantnom odlivu poljoprivrednog stanovništva sa sela. Dinamiku odlaska i napuštanja sela od strane poljoprivrednog stanovništva još više ubrzava nerešeno penziono, socijalno, invalidsko osiguranje, kao i veliki broj drugih faktora.³⁰

Posleratni period kod nas, karakterističan je po tome što je u tom vremenskom intervalu donešeno šest petogodišnjih i pet godišnjih planova. Svaki od tih planova obuhvatao je i poljoprivredu, tj. definisao je stope rasta poljoprivredne proizvodnje koje su nekada bile ostvarive, a nekada daleko od realnih mogućnosti. Osnovni nedostaci svih ovih planova vezani su za metode njihove realizacije, tj. za pogrešan izbor nosioca razvoja i agrarne politike.

Prethodni desetogodišnji period karakteriše sve usporeniji razvoj poljoprivrede. Često je bila prisutna pojava nedovoljne ponude hrane na domaćem tržištu. Kao rezultat toga dolazi do privrednih disproporcija koje dalje vode u brojne nestabilnosti i poremećaje

³⁰Videti šire u: Stefanović V., **Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

na domaćem tržištu, porasta cena prehrambenih proizvoda i velikog skoka troškova života na račun sve nižeg standarda stanovništva.

Radi što bolje ilustracije položaja poljoprivrede u privrednom razvoju Srbije, navešćemo i neke numeričke podatke. Prosečno za sva gazdinstva, novčani prihodi od prodaje proizvoda gazdinstva iznose za centralnu Srbiju 53%. Kosovo i Metohiju 17% i Vojvodinu 36%. Svi ostali prihodi potiču van gazdinstava. Industrije koje koriste pojaljoprivredne proizvode ostvaruju na nivou celokupne države 27% nacionalnog dohotka, u centralnoj Srbiji 21%, Kosovu i Metohiji 19% i Vojvodini 42%. Prosečno učešće primarne poljoprivredne proizvodnje u ukupnom nacionalnom dohotku za Republiku Srbiju iznosi oko 16%, centralnu Srbiju 12%, Kosovo i Metohiju 22% i Vojvodinu 25%. Celokupni agrarni podsistem Srbije zauzima učešće od oko 46% u ukupnom nacionalnom dohotku republike. Na osnovu svih ovih podataka možemo zaključiti da razvoj celokupne privrede Srbije, u mnogome zavisi od razvoja poljoprivrede, čija je osnova primarna poljoprivredna proizvodnja.

Posmatrano u našim uslovima poljoprivreda već duži vremenski period beleži ogromna usporavanja svoga rasta, koja već možemo nazvati ekonomskim fenomenom. Ovakvoj vrsti ekonomskog fenomena možemo pridodati još nekoliko negativnih trendova: dugogodišnje opadanje investicionih ulaganja za razvoj poljoprivrede, svođenje učešća investicija u poljoprivredi na svega nekoliko procenata ukupnih privrednih investicija, usporena primena nove tehnologije, smanjenje procenta korišćenja određenih sredstava za reprodukciju (veštačka đubriva), itd.

Dugogodišnje zaostajanje rasta poljoprivredne proizvodnje u Srbiji povlači za sobom i određene posledice. Jedna od ozbiljnih posledica zapostavljanja poljoprivredne proizvodnje ogleda se u trajnijem neskladu između ponude i tražnje na tržištu poljoprivrednih proizvoda. Usled rasta nepoljoprivredne zaposlenosti i ličnih dohodaka, dolazi do pojave da tražnja stalno prevazilazi ponudu, koja beleži povećanje znatno slabijeg intenziteta.

Veoma veliki problemi nastaju u vezi tendencije dugogodišnjeg zaostajanja stočarstva u odnosu na kretanje stanovništva u Srbiji. Ubrzani razvoj industrije zahteva ubrzanje razvoja stočarske proizvodnje, upravo zbog brojnih promena u strukturi stanovništva. O nedovoljnom razvoju stočarske proizvodnje govori, pored ostalog, i podatak da je njeno učešće u vrednosti finalnog proizvoda poljoprivrede u Srbiji oko 43%, dok je ostalih 57% rezervisano za biljnu proizvodnju (42% ratarstvo, 12% voće i grožđe i 3% ostalo). Veliki problem predstavlja činjenica da sve više dolazi do napuštanja stočarske proizvodnje od strane individualnih proizvođača. To dovodi do rastućih nestašica mesa, mleka i drugih bitnih stočarskih proizvoda.

Usporeni razvoj poljoprivredne proizvodnje nepovoljno deluje na razvoj industrije i industrijskih grana koje se bave preradom poljoprivrednih proizvoda.

Prvo, uvoz je postao osnovna karakteristika ovih industrijskih grana. Uvozne elemente možemo naći ne samo kod tekstilne i kožne industrije, nego i u većini grana prehrambene industrije.

Drugo, disproporcije između izgrađenih prerađivačkih kapaciteta i sirovinske osnove su toliko velikih razmera, da se veoma teško mogu prevazići uvozom, te usled toga imamo ozbiljne viškove neiskorišćenih kapaciteta. Visok procenat neiskorišćenih

kapaciteta zabeležen je i u preradi mesa, voća, povrća, u proizvodnji i preradi mleka i mlečnih proizvoda, proizvodnji šećera, itd.

Zapostavljanje stočarske proizvodnje imalo je za posledicu veliko smanjenje izvoznih potencijala prehrambene industrije.

Istina o poljoprivredi kao zapostavljenoj poljoprivrednoj delatnosti imala je negativne efekte na ukupan privredni razvoj Srbije, kako u ekonomskom, tako i socijalnom i regionalnom pogledu.

Ekonomska strana problema ogledala bi se u sledećem: dolazi do niže stope privrednog rasta nego što je to moguće, proizvodna struktura postaje neadekvatna i disproporcionalna, javlja se nestabilnost tržišta i cena, dolazi do pogoršavanja platnog i trgovinskog bilansa republike, itd.

Socijalna strana problema imala bi za posledicu sledeću pojavu: dolazi do ubrzanog procesa deagrarizacije, koja izaziva ogromne poremećaje, kako na selu, tako i u gradu. Do svega ovoga ne bi ni došlo da se poljoprivreda razvijala nešto bržim tempom, za šta je imala objektivne mogućnosti.³¹

Regionalna strana problema ogledala bi se u sledećem: dolazi do sporijeg razvijanja onih krajeva koja su bogata značajnim prirodnim i drugim potencijalima u poljoprivredi. Da su se ti potencijali potpunije aktivirali i iskoristili (radna snaga, poljoprivredne površine, itd.), sigurno je da bi došlo do bržeg ekonomskog razvitka, a samim tim i do poboljšanja privrede u celini.

Osnovni razlog dugogodišnjih slabosti u poljoprivrednoj proizvodnji možemo tražiti u brojnim nedostacima vođenja agrarne politike. Osnovne karakteristike agrarne politike u Srbiji bile bi sledeće:

- kratkoročni pristup
- "ad hoc" orijentacija rešavanja problema
- parcijalno donošenje važnih odluka, itd.

Agrarna politika kod nas ignorisala je krupne strategijske, i za naše uslove hronične probleme degradiranog ekonomskog položaja poljoprivrede, nepovoljnih uslova privređivanja u njoj, nezainteresovanosti poljoprivrednog proizvođača za veći obim proizvodnje.

Još jedan nedostatak vođenja agrarne politike kod nas ogleda se u činjenici da agrarna politika nije uspela da poveže u jedinstvenu i harmoničnu sredinu sve elemente ekonomske politike, politike cena, kreditne i poreske politike, politike izvoza i uvoza. Jednom rečju, agrarna politika je bila maksimalno dezorjentisana kod neutralisanja brojnih problema koji su predstavljali ogromnu prepreku bržem napretku poljoprivrede.

Jedinstveno delovanje i funkcionisanje agrarne politike na celokupnom području Srbije - centralna Srbija, Vojvodina i Kosovo i Metohija, predstavljalo bi pravo rešenje za mnoge ođavno prisutne probleme u našoj poljoprivredi.

Što se tiče politike cena, možemo reći da tu već duže vremena vlada velika konfuzija i nestabilnost. Često smo bili svedoci velikih godišnjih promena cena

³¹Stefanović V., Grujić D., Vojnović B., *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

industrijskih sredstava za poljoprivrednu proizvodnju, koje kao posledice prouzrokuju veliko usporavanje rasta potrošnje ovih sredstava (veštačka đubriva, itd.). Danas ponovo postoje disproporcije između cena poljoprivrednih i industrijskih proizvoda, na štetu poljoprivrednih proizvođača, iako se barem deklarativno svi zalažu za brži razvoj poljoprivrede.

Kada govorimo o poreskoj politici i njenom uticaju na razvoj poljoprivredne proizvodnje u Srbiji, možemo reći da već duže vremena ovaj vid državnih prihoda deluje destruktivno na poljoprivredne proizvođače. Dolazi do rigoroznog oporezivanja krupnijih sredstava za proizvodnju ili većeg broja stoke, dok se poreskih obaveza oslobađaju sva neproizvodna ulaganja (zidanje ogromnih kuća, itd.). Umesto da poreskim olakšicama stimuliše proizvođača na još veću poljoprivrednu proizvodnju i obradu zemljišta, država svojim nametima pokušava ugušiti i poslednji napor poljoprivrednika da nešto proizvede.

Kreditna politika u Srbiji i njena primena na razvoj poljoprivrednog sektora, takođe imaju brojne negativnosti. Osnovni propusti kreditne politike kod nas ogledaju se u lošim uslovima kreditiranja i malom obimu raspoloživih kredita. Poljoprivredni proizvođač, pod napred navedenim lošim uslovima kreditiranja, u većini slučajeva ostaje sam i prepušten sopstvenom dohotku kao jedinom izvoru investiranja.

Upravo zbog svih napred navedenih problema koji su nastali usled brojnih promašaja vođenja agrarne politike, poljoprivreda sve više gubi privlačnost kod mlađih generacija. Sve je osetnija razlika između dohotka u poljoprivredi i dohotka u vanprivrednim delatnostima.

Osnovni faktori koji utiču na sve veću odbojnost mlađih generacija prema poljoprivredi, bili bi sledeći: nepostojanje osnovnih preduslova za kulturni i urbani život na selu, nerazvijeno i slabo organizovano tržište poljoprivrednih proizvoda, nerešena i neizvesna socijalna sigurnost poljoprivrednih proizvođača, devalviran status poljoprivrednika. Čoveku je potrebno potvrđivanje njega samog u radu i stvaralaštvu. On se ne može potpunije potvrđivati ako je rad prinudan, ako radi za drugoga.

Svi napred navedeni problemi usloveli su još veću depopulaciju određenih područja, usporavanje rasta proizvodnje, zapostavljanje i nazadovanje stočarstva, naročito u brdskim delovima republike, smanjenje plodnosti zemlje, itd.

Posebni gubici u poljoprivredi Srbije nastaju usled sve većeg broja neobrađenog ili nedovoljno obrađenog zemljišta. Razloge ovoga problema treba tražiti u sve većem deficitu aktivne radne snage na selu. Uopšte gledano, starosna i obrazovna struktura poljoprivrednog stanovništva u Srbiji, zajedno sa sve većim manjkom radne snage na selu, preči da postane ozbiljna prepreka, kako razvoju moderne poljoprivrede na ovim područjima, tako i uvođenju savremenih metoda u poljoprivrednu proizvodnju.

Posle svih ovih zaključaka nećemo pogrešiti ako kažemo da je agrarna politika kod nas veoma aktivno uticala na poljoprivrednog proizvođača da napusti selo i poljoprivredu, i na taj način dovede do još težeg stanja u celokupnoj poljoprivrednoj proizvodnji Srbije.

5.3. Mogući pravci i perspektive za postizanje bržeg razvoja poljoprivrede³²

Osnovni zadatak razvoja poljoprivrede Srbije u narednom vremenskom periodu morao bi biti usmeren na zadovoljavanje domaće tražnje i domaćih potreba sopstvenom poljoprivrednom proizvodnjom, čime bi se na neki način stvorili pogodni uslovi za uspostavljanje ravnoteže između uvoza i izvoza poljoprivrednih proizvoda.

Da bi odgovorila ovim zahtevima poljoprivreda prevashodno mora biti visoko produktivna i moderna, sa radikalno izmenjenom proizvodnom strukturom i znatno zastupljenijim intenzivnim sektorima proizvodnje. Međutim, osnovni zadatak razvoja poljoprivrede u Srbiji, sigurno ne bi smeo biti samo podmirenje agregatne tražnje po svaku cenu, nego uz što efikasniju proizvodnju i što manji trošci rada.

Ako bi hteli izvršiti analizu realnih mogućnosti razvoja poljoprivrede u Srbiji, suočili bi se, na jednoj strani sa potencijalnim rezervama koje trenutno postoje u poljoprivredi, a na drugoj strani sa ograničavajućim faktorima čija se dejstva ne mogu ignorisati.

Kada je reč o potencijalnim rezervama u poljoprivredi, tada prevashodno mislimo na:

- neobrađeno ili nedovoljno obrađeno poljoprivredno zemljište,
- neracionalno korišćenje radnog fonda,
- visoka neproizvodna ulaganja,
- neekonomičnost u korišćenju i neadekvatna starosna struktura mehanizacije,
- nerazvijeni stočni fond i neintenzivnost stočarske proizvodnje.

Naročite mogućnosti za povećavanje poljoprivredne proizvodnje možemo naći u promeni strukture same proizvodnje i bržem razvoju stočarstva i drugih radno-intenzivnih delatnosti. U proteklom vremenskom periodu povećanje poljoprivredne proizvodnje prevashodno se zasnivalo na porastu prinosa, a manje na promeni strukture proizvodnje. Aktivnije učešće na promeni strukture proizvodnje dovelo bi sasvim sigurno do povećanja zaposlenosti radne snage u poljoprivredi, povećanja dohotka u poljoprivredi i još mnogih drugih progresivnih rezultata.

Razvoj poljoprivrede u Srbiji u narednom vremenskom periodu trebalo bi da karakterišu određene promene relativnog značaja osnovnih faktora poljoprivredne proizvodnje. Takođe, postoje i određene tendencije smanjivanja zemljišnog fonda i obradivog zemljišta, kao i dalje osipanje radne snage iz poljoprivrede i sela.

Smanjenje proizvodnog angažovanja napred navedenih faktora trebalo bi kompenzovati drugim proizvodnim činiocima. Adekvatnu kompenzaciju moguće je ostvariti samo većim učešćem nauke i većim procentom korišćenja kapitala u

³²**Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

poljoprivrednoj proizvodnji. Dosadašnja praksa nam je pokazala da povećani procenat korišćenja kapitala i veća količina obradivog zemljišta po aktivnom poljoprivrednom stanovniku, najbolje utiču na rast poljoprivredne proizvodnje.

Preduslov za realizaciju napred navedenih činilaca odnosio bi se na povećanje obima investicija u poljoprivredi, pošto je njihov dosadašnji nivo ispod svake granice koja bi garantovala ostvarenje određenih ciljeva razvoja poljoprivrede u Srbiji.

Obim i dinamika investicija u poljoprivredi trebalo bi da budu srazmerne učešću poljoprivrede u ukupnom društvenom proizvodu i nacionalnom dohotku. U prvo vreme, težište investicija trebalo bi usmeriti ka obrtnim sredstvima (đubriva, kvalitetno seme, određeni koncentracije, itd.), upravo zbog njihovog bržeg obrta i neposrednijeg uticaja na povećanje poljoprivredne proizvodnje po jedinici kapaciteta. Investicije specifičnog karaktera kao što su: otkup zemljišta, gajenje posebnih kultura, navodnjavanje, itd., trebalo bi stimulisati dugoročnim kreditiranjem pod izuzetno povoljnim uslovima.

Razvoj poljoprivrede u budućnosti potrebno je sprovesti uz što potpunije korišćenje kako ljudskih, tako i zemljišnih resursa. Individualni poljoprivredni proizvođač je uglavnom osnovni pokretač rasta poljoprivredne proizvodnje. Individualni poljoprivredni sektor Srbije u svom posedu raspolaže sa 84 % obradivih površina.

Što brže aktiviranje ovih potencijala neophodno je, ne samo zbog dinamičnijeg rasta ukupne poljoprivredne proizvodnje, nego i radi postizanja optimalne proizvodne strukture i neutralisanja sadašnjih disproporcija u dinamici rasta pojedinih grana i sektora poljoprivredne proizvodnje.

Osnovni kvalitet društvenih gazdinstava u Srbiji trebalo bi tražiti u njihovom velikom učešću u tržišnoj produkciji i visokoj stopi protažiranja modernizacije i tehničkog progressa u poljoprivredi. Upravo iz ovih razloga trebalo bi izvršiti određenu podelu rada između individualnog i društvenog sektora, u tom smislu da društveni sektor bude nosilac određenog kvalitativnog usavršavanja poljoprivrede, dok bi individualni sektor trebao preuzeti odgovornost za kvantitativni napredak u poljoprivredi.

Brojni problemi koji postoje i vezuju se za agrar i poljoprivrednu proizvodnju u Srbiji, nameću nam kao imperativ donošenje dugoročne razvojne politike u oblasti agrara, koja bi jasno definisala kako proizvodne prioritete u narednom vremenskom periodu, tako i određene strategije iz oblasti tehnološkog razvoja, strukturnih promena. investicione politike, korišćenja prirodnih resursa, itd.

Donošenje dugoročne razvojne politike u oblasti agrara podrazumeva određenu izmenu postojećih uslova privređivanja i trenutnog ekonomskog položaja poljoprivrede u Srbiji, politike cena, mehanizama za usmeravanje proizvodnje, kreditne i poreske politike.

Najvažniji aspekt stvaranja dugoročne razvojne politike u oblasti agrara trebalo bi da predstavlja suštinsko menjanje dosadašnjeg odnosa prema poljoprivredi, u tom smislu da se poljoprivredna proizvodnja sa svim svojim specifičnostima ravnopravno tretira sa ostalim privrednim oblastima.

Poljoprivredna proizvodnja mora biti ekonomski isplativa za sve one subjekte koje mesto boravka vezuje za selo. U slučaju nastavljanja dosadašnje diskriminatorne politike prema selu i poljoprivredi, Srbija će u narednom vremenskom periodu biti u situaciji da suprotno svim ekonomskim zakonima i mogućnostima postane veliki uvoznik poljoprivrednih proizvoda.

Odlaskom kvalitetnog i produktivnog dela stanovništva, Srbija bi bila sprečena kod uvođenja savremene tehnike i tehnologije. Individualni sektor u poljoprivredi trebalo bi pod hitno izjednačiti sa društvenim sektorom, kako u oblasti investicionih ulaganja, tako i u oblasti plasmana proizvoda, kreditiranja, cena, itd. Time bi se stvorili uslovi za potpunije korišćenje proizvodnih kapaciteta.

Pravilan izbor dugoročne proizvodne strategije, intenziviranje poljoprivredne proizvodnje, kao i promena njene strukture, predstavlja drugi veoma bitan aspekt stvaranja dugoročne razvojne politike u oblasti agrara.

Optimalni razvoj biljne i stočarske proizvodnje predstavlja jedan od veoma bitnih uslova uspešnog i dugoročnog razvoja poljoprivrede u dužem vremenskom intervalu. Osnovni pravac dugoročne razvojne politike trebao bi da bude usmeren ka povećanju prinosa i bržem razvoju intenzivnih grana koje bi omogućile povećanje dohotka kako po jedinici proizvodnje, tako i po zaposlenom radniku. Stočarska proizvodnja bi trebala predstavljati stub napred definisanim metodama razvoja poljoprivrede u Srbiji.

Obim i dinamika investicionih ulaganja u poljoprivredi, u velikoj meri su odgovorni za budući tempo i pravac razvoja poljoprivredne proizvodnje. Zadatak agrarne politike upravo bi se odnosio na obezbeđivanje transfera jednog dela akumulacije iz drugih privrednih oblasti u poljoprivredi, pošto poljoprivreda svojom vlastitom akumulacijom nije u mogućnosti da obezbedi potreban tempo razvoja.

Kada je reč o politici cena možemo reći da su ovde prioritetni sledeći principi:

- a) neophodno je održavati cenovne paritete između poljoprivrednih proizvoda i proizvoda drugih privrednih delatnosti
- b) uspostavljanje cenovnih pariteta između različitih grupa proizvoda i vrsta proizvodnje u okviru same poljoprivrede
- c) održavanje relativne stabilnosti cena koje predstavlja osnovni preduslov stabilnim uslovima privređivanja

Politika cena u poljoprivredi trebalo bi da vodi računa o tome da cene ne budu niti previsoke, niti preniske. U slučaju previsokog nivoa cena poljoprivrednih proizvoda dolazi do povećanog rizika od troškovne inflacije. Samim tim, poljoprivrednim proizvođačima je omogućeno da uz manju proizvodnju i prodaju ostvaruju isti ili čak viši nivo dohotka. Sve ovo utiče na još veći pad produktivnosti rada u poljoprivredi.

Pored politike cena, agrarna politika bi trebala koristiti i određene instrumente indirektnog subvencionisanja poljoprivredne proizvodnje. Na taj način se postižu brojne prednosti: poljoprivredni proizvođač se usmerava na racionalniju upotrebu svog dohotka, dolazi do većih investicionih ulaganja, itd.

Poreska i kreditna politika takođe bi trebale imati zapaženo mesto u sprovođenju dugoročne razvojne politike u oblasti agrara. Davanjem povoljnih kredita i određenim poreskim olakšicama, stimulisala bi se produktivnija poljoprivredna proizvodnja i veća specijalizacija naročito stočarske proizvodnje.

Kada govorimo o tempu svih ovih promena, treba istaći da danas, posle početnih gromoglasnih najava privatizacije, među ozbiljnim ekonomistima i na zapadu, i kod kuće, prevladava stav da sve promene treba sprovesti postepeno i krajnje promišljeno.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da pod terminom pravilno shvaćene dugoročne razvojne politike u agraru podrazumevamo skup čitavog niza različitih politika koje moraju imati visoko sinhronizovano i usklađeno međusobno delovanje. Agrarnoj politici u Srbiji upravo nedostaju dugoročni strategijski planovi bez kojih ćemo teško rešiti ovako širok i kompleksan problem koji se tiče sela i poljoprivrede.

6. Značaj zaposlenosti za ukupan privredni razvoj Srbije sa posebnim osvrtom na razvoj poljoprivrednog sektora - opšte napomene³³

Jedan od prvih ekonomista koji su se bavili problemima zaposlenosti bio je Džon Majnard Kejnz. Problematiku zaposlenosti on prvi put obradjuje u svom kapitalnom delu: "Opšta teorija zaposlenosti, kamate i novca", i to tridesetih godina ovog veka, u vreme velike ekonomske krize. Osnovna sadržina Kejnzove teorije zaposlenosti mogla bi se svesti na dve veličine:

- a) zavisnost nivoa zaposlenosti od obima investicija i
- b) zavisnost dohotka od obima zaposlenosti, a potrošnje od ukupnog dohotka i zaposlenosti.

Po Kejnzu osnovni način rešavanja problema nezaposlenosti trebao bi se zasnivati na onim principima ekonomske politike koji su usmereni ka povećanju agregatne tražnje. Time bi se po Kejnzu stimulisala proizvodna aktivnost preduzeća, a samim tim i obim zaposlenosti.

Ako usvojimo marksističku teoriju vrednosti po kojoj je ljudski rad jedini stvaralac vrednosti, problematika zapošljavanja još više dobija na značaju. Po ovoj teoriji, samo postojanje nezaposlenosti u privredi označava alarmantno stanje i veliki ekonomski problem. Nezaposlenost samim tim označava nedovoljnu iskorišćenost radnih resursa i gubitak potencijalnog društvenog proizvoda koji bi mogao biti ostvaren u slučaju postojanja pune zaposlenosti.

Napred navedena zapažanja samo su delimično tačna. Ekonomski posmatrano, problem nezaposlenosti radnih resursa identičan je problemu neiskorišćenosti materijalnih potencijala usled njihove komplementarnosti u procesu proizvodnje.

Pored ekonomskog aspekta, problem nezaposlenosti možemo posmatrati i sa socijalne i humane strane. Tek tada ovaj problem postaje mnogostruko složeniji.

Danas se često pominje poljoprivreda kao delatnost čijim se intenzivnijim razvojem mogu stvoriti realne mogućnosti za povećanje obima zaposlenosti. Konkretno u Srbiji, poljoprivreda je oblast koja ni izdaleka nije razvijena u skladu sa potencijalnim mogućnostima koja pruža naša republika. Medju glavnim razlozima za takvo stanje u poljoprivredi nalaze se loša organizovanost društvenog sektora i pogrešna agrarna politika prema privatnom sektoru, o čemu smo u prethodnom tekstu detaljnije govorili.

Pored konstatacije da je poljoprivreda oblast u kojoj je moguće ostvariti novo zapošljavanje, možemo isto tako zaključiti da je toj oblasti neophodno potrebna daleko

³³Videti šire: Stefanović V., **Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

povoljnija kvalifikaciona struktura radnika u odnosu na sadašnju. Neophodni su visoko kvalifikovani stručnjaci koji bi u poljoprivrednoj proizvodnji mogli primeniti najsavremenija naučna dostignuća iz različitih oblasti.

Zbog svega napred navedenog, neophodno je poboljšati uslove života na selu i učiniti ga atraktivnim za dolazak mladih stručnjaka. Takođe, neophodno je ulagati u razvoj moderne poljoprivredne proizvodnje kako bi se što pre mogao privući i zaposliti višak radne snage iz industrijski razvijenih sredina.

U poljoprivredi je moguće značajno zaposliti žensku radnu snagu koja u principu teže dolazi do radnog mesta. Postoje istraživanja u Srbiji koja ukazuju na to da je sve veći broj žena koje uspešno vode poljoprivredna domaćinstva. Agencija UN navodi i podatak da je preko 50% ukupne svetske hrane proizvedeno od strane žena i da je u tom pravcu potrebno unaprediti njihov položaj u agrarnim područjima. Da je značajna uloga žena u seoskim sredinama potvrđuje i činjenica da je 15. oktobar proglašen za Međunarodni dan žena na selu.³⁴

6.1. Kratkoročno posmatranje problema zaposlenosti

Ako za predmet analize problema zaposlenosti uzmemo područje Srbije, videćemo da postoje određene nelogičnosti:

- problem nezaposlenosti raste uprkos činjenici da demografski pritisak već duže vremena sve više slabi i
- kako stopa rasta ukupnog, a naročito aktivnog stanovništva beleži konstantan pad, to se ni najmanje ne reflektuje na smanjenje problema nezaposlenosti.

Neki od uzroka koji su doveli do ovakve situacije na polju zapošljavanja u Srbiji, bili bi sledeći: velika migracija stanovništva iz poljoprivrede u nepoljoprivredne delatnosti, nevažavanje problema zaposlenosti kao samostalnog cilja razvoja pri donošenju važnijih ekonomskih odluka, strukturne neusklađenosti između proizvodnje sirovina i reprodukcionog materijala u odnosu na proizvodnju prerađivačkih kapaciteta, smanjenje akumulativne sposobnosti celokupne privrede, neusklađenosti između obrazovanja kadrova i potreba privrede za tim kadrovima.

Jedan od veoma bitnih uzroka rasta nezaposlenosti u Srbiji bio je taj što su realna lična primanja zaposlenih u celini posmatrano, rasla dosta brže od ostvarene produktivnosti rada. O ovom faktoru problema zaposlenosti profesor Čobeljić kaže: "U privredama sa obilnim rezervama radne snage, velikom zaposlenošću, potrebama brzog privrednog razvoja, ne može se ničim opravdati okolnost bržeg napredovanja ličnih dohodaka od produktivnosti rada i nacionalnog proizvoda. Na ekonomskom planu takve

³⁴Cvijanović J., **Vojnović B.**, Lazić J., *Istraživanje zainteresovanosti žena za preduzetništvo u agrobiznisu*, Ekonomika poljoprivrede, 1/2011. str. 67-79.

tendencije znače slabljenje privredne ekspanzije, a na društvenom planu postaju uzročnikom socijalnih nejednakosti, koje se najteže podnose."

Vršeći analizu zaposlenosti na teritoriji Srbije možemo zapaziti da je broj nezaposlenih znatno nadmašio broj aktivnih lica koja ne obavljaju zanimanje, što nam jasno govori da se u Zavode za zapošljavanje prijavljuju i lica koja stvarno nisu nezaposlena. Razlozi su verovatno neke beneficije koje ta lica prijavom na biro za zapošljavanje koriste.

U našim uslovima problem nezaposlenosti prelazi intervale kratkog i srednjeg perioda. Naime, veoma je važno sagledati šta se po pitanju veće zaposlenosti može učiniti u periodu od narednih godinu dana. Jedan od najvećih zadataka ekonomske i razvojne politike kod nas je iznaći modus kako na kratak rok maksimalno iskoristiti sve ekonomski opravdane mogućnosti za povećanje zaposlenosti. Postoje brojne alternative povećanja zaposlenosti u Srbiji, te se one moraju krajnje racionalno i organizovano koristiti u cilju postizanja što boljih zbirnih i kumulativnih rezultata.

Potpunije korišćenje proizvodnih kapaciteta predstavlja jedan od načina povećanja obima zaposlenosti, prvenstveno se odnosi na one preradivačke sektore kod kojih je uvozna komponenta beznačajna i koji se velikim delom oslanjaju na domaće materijalne resurse, kao što je npr. slučaj sa industrijom građevinskog materijala, industrijom nemetala, drvnom industrijom, itd. Alternativa poreskih olakšica zajedno sa selektivnim kreditiranjem pruža realne šanse tim sektorima da uvođenjem rada u više smena poboljšaju procenat zaposlenosti bez ikakvih dodatnih ulaganja.

Razvoj građevinarstva i stambene izgradnje stvara veoma značajne mogućnosti otvaranja novih radnih mesta u Srbiji. Tržište na kojem postoje velike potrebe za stanovima takođe govori u prilog povećanju razvoja građevinarstva i stambene izgradnje. Sama činjenica da se radi o radno-intenzivnoj delatnosti, govori nam o mogućnosti većeg angažovanja nezaposlene radne snage.

Jedna od veoma atraktivnih mogućnosti povećanja zaposlenosti u Srbiji predstavlja razvoj sitne industrijske proizvodnje poznatije pod imenom "mala privreda". Pod pojmom "mala privreda", podrazumevamo takvu vrstu proizvodnje koja se svojim velikim delom zasniva na domaćim resursima i u kojoj se u širokim razmerama može izvršiti supstitucija kapitala radnom snagom. Veliki broj proizvoda iz "male privrede" ima dobru prolaznost na našem tržištu. Razvojem ovakvog oblika proizvodnje došlo bi ne samo do poboljšanja snabdevenosti domaćeg tržišta proizvodima široke potrošnje, nego i do stvaranja povoljnijih uslova za povećanje obima zaposlenosti u Srbiji.

Sve ove aktivnosti bi trebale biti praćene razvojnom i tekućom politikom koja će svojim merama stimulisati razvoj onih privrednih aktivnosti čiju osnovu čine domaći resursi. Pored širokog spektra ovakvih aktivnosti pomenućemo i razvoj turizma, a posebno njegov sastavni deo koji se može organizovati na individualnoj osnovi u obliku kućne radinosti. Postoje ogromni neiskorišćeni potencijali u pogledu ovakve vrste aktivnosti.

U pogledu akcije usmerene na povećanje stepena zaposlenosti u Srbiji veoma bitan činilac predstavljaju materijalna sredstva. Na tom polju je nužno uspostavljanje što racionalnije kombinacije između društvenih i individualnih sredstava. Društvena sredstva bi prevashodno trebala da imaju stimulaturni, tj. pokretački karakter.

Početnim učešćem ovih sredstava potrebno je prikupiti mnogo veća sredstva koja se nalaze u privatnom vlasništvu stanovništva. To se može ostvariti preko Fondova za nezaposlene, Fondova solidarnosti i mnogih drugih sličnih fondova.

Celokupna napred navedena izlaganja i predlozi ne iscrpljuju sve mogućnosti koje bi valjalo provesti u cilju postizanja što većeg obima zaposlenosti. Kada ovo kažemo imamo u vidu određene pretpostavke koje se tiču tekuće ekonomske politike i određenih postavki u samom privrednom sistemu.

Osnovni zadatak ekonomske politike u Srbiji predstavlja održavanje određene privredne stabilnosti i tržišne ravnoteže, kao i otklanjanje većih oscilacija u privrednoj aktivnosti. Pojava recesije koja je česti pratilac privrednog razvoja kod nas, negativno utiče na zaposlenost, smanjuje tražnju radne snage i stimulatивно deluje na ograničavanje optimalnog rasta zaposlenosti.

Pored ovoga, zadatak tekuće ekonomske politike trebao bi biti sadržan u optimalnom kombinovanju kreditno-monetarnih i poreskih mera kako bi se što brže podstakla aktivnost onih sektora koji pružaju dodatne mogućnosti za povećanje zaposlenosti.

Veoma važan činilac u oblasti zapošljavanja predstavlja lični dohodak. Neophodna je aktivnija politika u oblasti ličnih dohodaka, koja bi vodila računa o regionalnim razlikama u pogledu formiranja i ponude radne snage. Često se postavlja pitanje: kakve kriterijume i pravila koristiti prilikom određivanja politike nagrađivanja. Naime, postoji dilema šta treba maksimizirati, tj. da li dati prioritet ličnom dohotku po zaposlenom ili porodičnom dohotku. Ekonomska politika bi se trebala rukovoditi kriterijumom maksimizacije porodičnog dohotka, odnosno kriterijumom zaposlenosti većeg broja članova u porodici. Na taj način bi se došlo, ne samo do veće zaposlenosti radno sposobnog stanovništva, nego i do višeg nivoa društvene solidarnosti.

Na kraju moramo spomenuti još jedan veoma važan problem koji je od velikog značaja za politiku zapošljavanja u Srbiji. Rešavanje ovog problema pre svega se odnosi na regulisanje visine ukupnih troškova radne snage i tiče se isključivo regulisanja odnosa u privrednom sistemu. Činjenica da su svi doprinosi iz privrede isključivo vezani za lične dohotke, logički nam govori da su troškovi angažovanja radne snage ekstremno i neujednačeno uvećani. Sve ovo dovodi do toga da jedan prilično obiman resurs postane neprirodno skup. S druge strane, fiksni društveni kapital kao veoma oskudan činilac postao je jeftin u odnosu na stepen razvijenosti zemlje.

Na ovaj način dolazi do deformisanja cena proizvodnih faktora, koje dalje utiču na devijantno ponašanje privrednih subjekata, u tom smislu što dolazi do povećanja organskog sastava kapitala i štednje radne snage i tamo gde bi sa ekonomskog aspekta trebalo izvršiti drugačiji proizvodni razmeštaj.

Sve ove negativnosti bi trebalo što pre prevazići kako bi se sprečile nepovoljne posledice i njihov negativan uticaj na proces zapošljavanja.

Seosko preduzetništvo naročito stimulatивно deluje na razvoj ruralnih sredina. Razvoj preduzetništva na selu predstavlja ogroman neiskorišćen potencijal za stvaranje ekonomske moći ovih područja i pruža realne šanse za povećanje zaposlenosti stanovnika sela, koji u principu teže dolaze do radnih mesta. Samo unošenje različitosti u seoski ambijent deluje stimulatивно, jer pokreće zainteresovanost ljudi na selu za

opstanak u tim sredinama. Seosko preduzetništvo se može valorizovati u sledećim delatnostima: preradi voća i povrća, stočarstvu i mlekarstvu, povrtarstvu, voćarstvu, uzgoju i preradi pečuraka, prikupljanju šumskih plodova i slično.³⁵ *Pored poslova direktno vezanih za agrobiznis moguće je pospešiti seosko preduzetništvo i kroz aktivnosti neposredno vezane za agroturizam, uglavnom kroz: ugostiteljstvo, domaću radinost, izdavanje smeštajnih kapaciteta, rezbarenje, lovačke aktivnosti i izradu turističkih suvenira itd.*³⁶

Pokretanjem seoskog preduzetništva moguće je uticati na sprečavanje produblivanja ovakvog stanja i poboljšanje trenutne situacije. Preduzetništvo u ruralnim sredinama, može da ima izuzetnu korist od strateških udruženja u vidu partnerstva unutar nadležnih ministarstava, privatnog sektora, neprofitnih organizacija i univerziteta.³⁷

6.2. Dugoročno posmatranje problema nezaposlenosti

Prethodno definisani problem nedovoljne zaposlenosti i različiti oblici njenog pojavljivanja pokazuju da se radi o veoma ozbiljnom društveno-ekonomskom problemu čije negativne posledice nisu samo ekonomske, nego i socijalne, političke i društvene. Proces rešavanja sadašnje otvorene i prikrivene nezaposlenosti predstavlja jedan od težih zadataka pred kojim se nalazi naše društvo. Višestruki karakter problema nezaposlenosti zahteva isto tako višestruku kreiranu dugoročnu politiku u oblasti zapošljavanja.³⁸

Prioritetnu važnost kod rešavanja problema nezaposlenosti ima dugoročna razvojna politika. Visoka privredna aktivnost i brži rast proizvodnje predstavljaju najznačajniji stimulan povećanja zaposlenosti. Osnovni zadatak dugoročne razvojne politike ogleda se u pravilnom odmeravanju obima i strukture investicija i njihovom što aktivnijem prilagođavanju ponudi radne snage.

Veliki pritisak nezaposlene i nedovoljno zaposlene radne snage nameće potrebu da se pri korišćenju proizvodnih faktora zahtevaju takva rešenja koja će konstantno olakšavati sve veću upotrebu radne snage. Na osnovu ovakvih pretpostavki nameće se potreba što veće supstitucije kapitala radnom snagom u svim onim slučajevima gde to ne bi uticalo na smanjenje društvene efektivnosti uložениh sredstava.

U narednom vremenskom periodu teško je i zamisliti da će obim investiranja biti dovoljan za uspostavljanje pune zaposlenosti stanovništva. Stoga u dužem vremenskom periodu moramo računati na višak ponude u odnosu na tražnju radne snage.

³⁵Cvijanović J., **Vojnović B.**, Lazić J., *Istraživanje zainteresovanosti žena za preduzetništvo u agrobiznisu*, Ekonomika poljoprivrede, 1/2011. str. 67-79

³⁶**Vojnović B.**, Poslovni sistemi u razvoju turizma – metodološki pristup, Narodna biblioteka, Beograd, 2004.

³⁷**Vojnović B.**, **Grujić S.**, Spasojević J., *Preduzetnički kvaliteti potencijalnih agropreduzetnika u Srbiji*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011. 59(5) str. 422.

³⁸Stefanović V., **Grujić D.**, **Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

Rešavanje problema nezaposlenosti u dužem vremenskom periodu nezamislivo je bez pravilno koncipirane i razrađene demografske politike. Nerazvijena demografska politika u Srbiji prouzrokuje dvojake posledice koje se manifestuju u sledećem: potpuna nedefinisanost ciljeva i principa, kao i nepostojanje mera koje bi uticale na realizaciju postavljenih ciljeva. Pravilno regulisanje demografskih kretanja uvelo bi određenog reda u procese reprodukcije stanovništva, naročito u nedovoljno razvijenim krajevima u kojima su i dalje zastupljene visoke stope demografskog priraštaja.

Uporedo sa demografskom politikom, veoma bitna politika je ona koja se tiče planiranja veličine porodice. Potrebe za definisanjem demografske politike i politike planiranja porodice proističu upravo u nedovoljno razvijenim krajevima gde su i najveće posledice nekontrolisane reprodukcije stanovništva.

Sledeća veoma važna komponenta dugoročnog posmatranja problema nezaposlenosti u Srbiji jeste precizno definisana politika međuregionalnih migracija. Određenom selektivnom politikom međuregionalnih migracija pruža se mogućnost da se bar donekle u našim najnaseljenijim krajevima ublaži veliki pritisak nezaposlenosti. Politika međuregionalnih migracija trebala bi ostvariti sledeće zadatke:

- a) jasno definisanje dugoročnih pravaca migracionih kretanja
- b) preciziranje tipičnih emigracionih i tipičnih imigracionih područja
- c) konkretizovanje sektora i delatnosti prema kojima treba najviše upućivati viškove radne snage, itd.

Politika izbora prioriteta predstavlja takodje važnu kariku u svim oblastima društvenog i privrednog života u Srbiji. Sve kategorije nezaposlenih ne mogu imati istu težinu za privredu i društvo. Sistem prioriteta i njegov pravilan izbor trebao bi biti ugrađen u dugoročnu politiku zaposlenosti. Na ovaj način bi se preciznije odredili vremenski intervali rešavanja određenih problema, njihov redosled i obim. Nužnost izbora prioriteta nastaje upravo usled postojanja brojnih kategorija nezaposlenih (školorani - neškolorani, mladi - stari, itd.), kao i usled različitih oblika nezaposlenosti (otvorena nezaposlenost, prikrivena nezaposlenost, itd.).

Poljoprivreda i selo predstavljaju veoma aktivan faktor rešavanja problematike nezaposlenosti u Srbiji. Na osnovu prethodnih analiza videli smo da postoji visoko učešće poljoprivrednog stanovništva u ukupnom stanovništvu. Osnovna karakteristika našeg sadašnjeg razvoja jeste postojanje konstantne migracije stanovništva iz sela u gradske sredine. Razlike između sela i gradova, ne samo da se nisu smanjile, nego su se u pojedinim delovima republike i drastično povećale. Nepostojanje elementarnih uslova za razvoj kulturnog i društvenog života na selu sve više odbija mlađe generacije od poljoprivrede i sela uopšte.

Najveću pažnju, međutim, moramo obratiti na posledice koje se tiču samog razvoja poljoprivredne proizvodnje. Naime, konstantno napuštanje poljoprivrede u Srbiji stvorilo je veliki manjak radne snage u ovom vitalnom sektoru proizvodnje. Strukturu radne snage koja napušta poljoprivredu čini pretežno mlađja generacija radnika, što predstavlja veliki udarac za samu osnovu poljoprivredne proizvodnje i otežava njene napore za prihvatanje novih metoda i tehnika u oblasti poljoprivrede. U ovakvim uslovima privređivanja sve je teže usklađivati razvoj poljoprivrede sa ukupnim privrednim razvojem

republike kao i obezbeđivati njen planirani tempo rasta i strukturne promene u okviru poljoprivredne proizvodnje.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da se problem zaposlenosti ne može uspešno rešavati bez efikasnije transformacije kako poljoprivrede, tako i sela u celini.³⁹

Dugoročna politika zaposlenosti trebala bi u svom sastavu imati veliki broj kompleksnih mera i rešenja vezanih upravo za napred navedene oblasti društvenog života. Neophodno je odrediti trajniju i stabilniju politiku prema individualnoj poljoprivredi, čiji je osnovni zadatak usmeren ka bržem menjanju ekonomskog položaja i perspektive poljoprivrednog proizvođača.

Upravo ovakvom politikom trebalo bi poljoprivrednu proizvodnju učiniti privlačnom za onaj deo stanovništva koji ima ambicije da ostane na selu i poljoprivredi. Osnovni uslov porasta privlačnosti poljoprivrede predstavlja brža promena strukture poljoprivredne proizvodnje, kao i veća razvijenost intenzivnih grana i kultura koje zahtevaju veću upotrebu radne snage i obezbeđuju veći dohodak, kako po hektaru, tako i po radniku.

Povećanje intenziteta poljoprivredne proizvodnje predstavlja osnovni način prevazilaženja velikih razlika u dohotku i produktivnosti rada koji danas postoje između poljoprivrede i nepoljoprivrednih delatnosti, a zbog kojih upravo radna snaga sve odlučnije napušta poljoprivredu.

Sredstva kulturne i socijalne politike trebala bi da budu važan instrument države usmeren na smanjivanje razlika u uslovima života između sela i grada. U tom smislu, osnovni zadatak politike kolektivne potrošnje bio bi usmeren na obezbeđivanje srazmerne raspodele fondova ove potrošnje između seoskih i gradskih sredina. Promena psihološkog raspoloženja na selu, izazvanog odgovarajućim programima na nivou užih i širih regionalnih celina (programi izgradnje lokalnih puteva, zdravstvenih, kulturnih i prosvetnih institucija, itd.), može probuditi veru u mogućnost bržeg i efikasnijeg napretka poljoprivrede i sela. Da bi došlo do realizacije svih ovih promena neophodno je potražiti određenu pomoć u vidu samodoprinosa samog seoskog stanovništva.

Na osnovu celokupnog dosadašnjeg razvoja privrede u Srbiji i višegodišnjeg maćehinskog odnosa prema agrarnom sektoru, možemo reći da je neophodno brže i radikalnije promeniti ekonomski i socijalni položaj kako poljoprivrede, tako i sela u celini. Samo na ovaj način moguće je smanjiti suštinske razlike u dohotku i produktivnosti rada između sela i grada. Na ovaj način došlo bi do postepenog rešavanja dva krupna zadatka koji se postavljaju pred našu privredu:

- a) došlo bi do bržeg razvoja poljoprivrede što bi omogućilo ne samo održavanje potrebnog koraka sa industrijom, nego i osiguravanje dovoljne proizvodnje hrane i poljoprivrednih sirovina u skladu se kretanjem stanovništva i razvoja široke lepeze industrijskih grana koje iz poljoprivrede crpe glavnu sirovinsku osnovu
- b) brži razvoj poljoprivredne proizvodnje omogućio bi stvaranje realnih uslova

³⁹Videti šire: Stefanović V., **Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

za povećanje dohotka i zaposlenosti stanovništva u samoj poljoprivredi, što bi dalje za posledicu imalo rapidno smanjenje pritiska koje agrarno stanovništvo vrši na grad i nepoljoprivredne delatnosti. Pod ovim uslovima kretanje radne snage iz poljoprivrede, u situaciji prilično visokih agrarnih viškova radne snage, sprovodilo bi se na krajnje selektivan i društveno organizovan način.

Celokupno dosadašnje izlaganje imalo je za cilj da bar okvirno definiše i pojasni složenost problema nezaposlenosti, kao i da ukaže na neka rešenja koja bi ovaj problem učinila manje fatalnim za celokupnu privredu naše Republike.

Najznačajniji doprinos sigurno pripada pravilno postavljenoj i na realnim osnovama definisanoj dugoročnoj politici zaposlenosti, koja u stvari podrazumeva sinhronizovano i vremenski uskladjeno delovanje čitavog niza različitih politika kako bi problem nezaposlenosti bio obuhvaćen u celini.

6.3. Ekonomski aspekti zapošljavanja

Samo dinamičan privredni razvoj može dovesti do povećanja obima zaposlenosti u jednoj zemlji. Ovo se posebno odnosi na nerazvijene zemlje i zemlje u razvoju. Konkretno posmatrajući Srbiju, možemo zaključiti da bez dodatnog ubrzanja privrednog razvoja nema objektivnih šansi za nova zapošljavanja.⁴⁰

Ako celokupnu problematiku posmatramo sa aspekta ekonomske efikasnosti, videćemo da je neophodno izvršiti izbor takvih investicionih projekata koji donose najveću neto-sadašnju vrednost po cenama efikasnosti (cene u senci koje mere oportunitetne troškove korišćenja resursa). Medjutim, u situaciji kada postoji velika nezaposlenost, neophodno je uraditi jednu dopunsku analizu koja će uključivati i dejstvo projekata na zaposlenost. Naime, kod izbora tehnike proizvodnje (različiti metodi kombinovanja faktora proizvodnje u procesu proizvodnje), svaki narod bira onu tehniku koja najviše odgovara specifičnostima proizvodne strukture: radno-intenzivnu, odnosno kapitalno-intenzivnu tehniku. Npr. ako analize pokažu da za određeni projekat treba odabrati kapitalno-intenzivnu tehnologiju i pored postojanja trenutne nezaposlenosti, to nam govori da taj projekat upravo kao kapitalno-intenzivan ostvaruje najbolje efekte za privredu kao celinu, jer će se njegovim pozitivnim efektima u budućnosti stvoriti više mesta za nova zapošljavanja.

U vezi sa napred navedenim konstatacijama navešćemo i zaključke do kojih se došlo na osnovu jedne studije OECD-a, u kojoj je razmatrano pitanje izbora tehnike u zemljama u razvoju. U ovoj studiji se sugeriše da bi trebalo pri odlučivanju o upotrebi odgovarajuće tehnike za svaku fazu procesa proizvodnje razmotriti najmanje četiri različite tehnike:

⁴⁰O ovome videti u: Stefanović V., Grujić D., Vojnović B., *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

- a) onu koja obezbeđuje najmanje troškove,
- b) onu koja je najviše kapitalno intenzivna,
- c) onu koja je najviše radno intenzivna,
- d) tzv. "second best" tehniku, koja je po svojim karakteristikama najpribližnija prvo navedenoj tehnici (prema kriterijumu minimalnih troškova), ali za razliku od nje obezbeđuje znatno veću zaposlenost. Uključivanje ove tehnike u analizu izvršeno je u cilju pronalaženja najoptimalnije kombinacije između profitabilnosti i zaposlenosti.

Prilikom rešavanja problema nezaposlenosti mora se voditi računa o tome kakve će efekte na stabilnost cena imati donešene mere. Svako povećanje tražnje dovodi do još većeg divljanja cena sa neizvesnim efektima na povećanje proizvodnje.

Praksa ostalih evropskih zemalja govori u prilog činjenici da bi primena restriktivne kreditno-monetarne politike sigurno bila dobra za sprečavanje rasta inflacije, ali bi isto tako dovela do visoke recesije, koja u pre vodu znači i porast nezaposlenosti. Kod nas je sada na snazi primena čvrste emisione politike, pri čemu monetarni rast prati rast realnih ekonomskih agregata.

Adekvatna struktura i adaptibilnost domaće ekonomije omogućava privredi posmatrane zemlje da se u situaciji prolaznog pada izvozne aktivnosti ne reaguje odmah depresijacijom valutnog kursa, nego prilagođavanjem privredne aktivnosti. Na ovaj način ponovo bi došlo do stabilizacije platnog bilansa, koji u stvari predstavlja finansijsku osnovu za uspešno održavanje deviznog kursa na stabilnom nivou.

Možemo reći da je ovakva jedna strategija najprimerenija našim uslovima privređivanja. Teorija pokazuje da se ne može istovremeno uspostaviti targetirani rast monetarnih agregata i targetirani devizni kurs. Osnovni razlog za ovakvo verovanje predstavlja činjenica da manje ekonomije u velikom broju slučajeva primaju cenovne impulse sa svetskog tržišta, te je za njih bitnije da znatno više naglašavaju važnost stabilnih deviznih kurseva koje uspostavljaju pomoću koordinirane ekonomske politike i intervencije centralne banke.

Za područje Republike Srbije čija je osnovna karakteristika umerena dinamičnost rasta i razvoja, zaposlenost nije samo pokazatelj ekonomskog razvoja nego i veoma značajna kategorija socijalne politike. Već smo rekli da je privredni rast direktno proporcionalan kretanju zaposlenosti i produktivnosti rada, kao i to da između privrednog rasta i zaposlenosti postoji potpuna međuzavisnost sa višestrukim ekonomskim efektima veće zaposlenosti.

Viši stepen zaposlenosti predstavlja realnu osnovu bržem razvoju kako proizvodnje, tako i privrede u celini. Brži razvoj proizvodnje omogućava stvaranje novih mogućnosti za povećanje zaposlenosti i postepeno smanjivanje nezaposlenog stanovništva što je u ostalom i strategijski cilj privrednog razvoja.

Brži razvoj zaposlenosti dinamički posmatrano, dovodi do određenih promena u strukturi zaposlenog stanovništva, kao i do migracije radne snage od primarnog ka sekundarnom i tercijarnom sektoru, na osnovu čega se u većem stepenu povećava nivo opšte društvene produktivnosti rada.

Prilikom raspodele ostvarenog društvenog proizvoda poseban problem predstavlja onaj deo stanovništva koje ni na koji način nije učestvovalo u njegovom stvaranju. Taj nezaposleni deo stanovništva učestvuje u raspodeli društvenog proizvoda i nacionalnog dohotka, smanjujući pri tome kako nacionalni dohodak po stanovniku, tako i životni standard zaposlenih. Upravo iz napred navedenih razloga osnovni zadatak svake privrede trebao bi biti postizanje i očuvanje stanja pune zaposlenosti.

7. Menadžment u poljoprivredi kao funkcija optimalne zaposlenosti poljoprivrednog stanovništva

Osnovna definicija menadžmenta bi glasila: "Menadžment je veština koordiniranja elemenata ili faktora proizvodnje kako bi se ostvarili ciljevi jedne organizacije. Ova definicija se zasniva na tradicionalnom klasifikovanju faktora proizvodnje u koje se svrstavaju: zemljište, radna snaga, kapital i koordinacija. U tom smislu funkcija menadžmenta je glavni segment koordinacije.

Zapažena uloga proizvodnje poljoprivrednih preduzeca u privrednom sistemu većine zemalja ogleda se u njihovom visokom učešću u formiranju nacionalnog dohotka posmatranih zemalja.

Kada je reč o menadžmentu u poljoprivrednim preduzećima, možemo reći da je to prilično osetljivo područje upravo zbog specifičnosti i osetljivosti brojnih faktora koji se često nalaze u suprotnosti. Menadžment se može podeliti na operativni i strategijski. Operativni menadžment proizilazi iz strategijskog menadžmenta i zajedno sa njim predstavlja zaokruženu celinu.

Osnovni preduslov efikasnog funkcionisanja operativnog menadžmenta poljoprivrednih preduzeca sastojao bi se u precizno definisanom strategijskom menadžmentu i tržišno usmerenom poslovanju preduzeca.

Bez jasno definisanog strategijskog menadžmenta nema ni efikasnog operativnog menadžmenta. Osnovni zadatak operativnog menadžmenta odnosio bi se na stvaranje što boljih uslova za efikasno tekuće poslovanje poljoprivrednih preduzeća, kako na domaćem, tako i na inostranom tržištu. Pri tome treba voditi računa o sledećim kategorijama: tržištu, instrumentima marketinga i mogućnostima preduzeća.

Na svetskom nivou, Ujedinjene nacije su takođe promovisale društveno odgovorno ponašanje kompanija preporukom da se u njihove poslovne aktivnosti ugradi poštovanje održive potrošnje. To znači da kompanije sprečavaju zagađenja životne sredine koja bi eventualno nastala zbog njihove proizvodne aktivnosti, kao i da kreiraju proizvode koji neće ugroziti zdravlje i životnu sredinu ni nakon njihove potrošnje, odnosno prestanka upotrebe.⁴¹

⁴¹Simić D., Vojnović B., Grujić D., *Društvena odgovornost kompanija u agrobiznisu*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011. str. 511-520.

7.1. Upravljanje ljudskim resursima kao značajnog faktora poljoprivrednog razvoja i zaposlenosti

Upravljanje ljudskim resursima predstavlja jednu od važnijih funkcija menadžmenta u poljoprivrednim preduzećima. Sam menadžment označava čovekovu sposobnost i veštinu upravljanja. Adekvatan kvalitet i kvantitet ljudskih resursa određuje se kao neophodan faktor osnivanja, uspešne egzistencije i razvoja preduzeća. Argument za ovu tvrdnju moguće je izvesti iz osobina malih i srednjih preduzeća koje predstavljaju njihov specifikum. Veoma lako je dokazati da su upravo ta obeležja direktno zavisna od kvaliteta, stručno profesionalnih i ostalih poslovnih svojstava ljudi koji u njima rade.⁴²

Sve odluke koje se donose u oblasti moderne poljoprivrede vezane su za određeni rizik, koji je uslovljen velikom nesigurnošću i turbulentnošću okruženja.

Upravljanje ljudskim resursima predstavlja se kao faktor za ublažavanje i držanje pod mogućom kontrolom neizvesnosti i rizika, te imajući u vidu turbulenciju okruženja i rizik pri donošenju odluka u oblasti agrara predstavlja odlučujući faktor. Upravljanje ljudskim resursima počinje planiranjem na makro nivou gde se podrazumevaju dva aspekta:

1. Upravljanje ukupno raspoloživom radnom snagom u agrarnom sektoru koja se izražava preko nivoa zaposlenosti i eventualne potrebe realokacije ovih resursa.
2. Određivanje značaja i mesta profesije menadžera koji se izražava preko usmeravanog sistema obrazovanja i obuke kadrova za angažovanje u različitim oblastima upravljanja agrarom kao celinom.

Određivanje značaja i mesta profesije menadžera kao faktora upravljanja ljudskim resursima je veoma bitan, jer je direktno u funkciji rešavanja problema nezaposlenosti i moguće realokacije raspoložive radne snage u agraru.

Ljudski resursi sa stanovišta kadrovske komponente u savremenom agraru pokrivaju dve oblasti: naučno-istraživačku i obrazovnu za profesiju menadžera različitih usmerenja.

Kadrovi koji su upućeni na oblast naučno-istraživačkog rada aktiviraju se i daju svoj doprinos u oblastima tehnologije proizvodnje, ekonomike grana moderne poljoprivrede, organizacije različitih tipova poljoprivrednih gazdinstava, itd.

Obrazovanje i pripremanje kadrova za profesiju menadžera za profesiju pretpostavlja široko obrazovanje i inoviranje fonda znanja, a sve zbog toga što od opšteg nivoa razvijenosti agrarnog sektora i njegovog mesta u sistemu zavisi i značaj ove profesije. Bez obzira u kojim fazama razvoja je zemlja i da li se traže tehničko-tehnološka znanja ili neka specifična znanja, zbog rizika i neizvesnosti pri donošenju odluka neophodno je kompleksno znanje i poznavanje problematike.

⁴²**Grujić D., Vojnović B.,** Simić Antonijević D., *Obrazovanje ljudskih resursa kao faktora razvoja malih i srednjih preduzeća*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011. str. 488.

Pored opštih znanja iz psihologije, sociologije, poslovne etike, pedagogije, biznisa i ekonomike, menadžer u poljoprivredi mora da poseduje brojna specifična znanja, te da rešava specifične probleme na određenom nivou razvijenosti agrarnog sektora. Ova znanja treba da smanje neizvesnost i rizik pri donošenju odluka o problemima agrara (odnos ponude i tražnje poljoprivrednih proizvoda, sezonski karakter proizvodnje i plasmana proizvoda, biljne bolesti, genetičke varijacije, nedostatak novčanih sredstava u presudnim fazama proizvodnje, prirodne nepogode, nepovoljni pariteti cena inputa i outputa).

Rizik i neizvesnost pri donošenju odluka u oblasti agrara utiču da donošenje odluka nije jednostavno, te da nema potpuno izvesnog rešenja u bližoj ili daljoj budućnosti.

Ljudski faktor kao najvažniji faktor svake proizvodnje ima određene specifičnosti u poljoprivrednim organizacijama, pa se upravljanje ovim resursima predstavlja kao veoma kompleksna funkcija menadžmenta i to kroz:

- a) odabir broja zaposlenih sa određenim ličnim karakteristikama, kvalifikacijama i iskustvom
- b) efektivno upravljanje koje doprinosi ostvarenju značajnih rezultata, a preko dobre motivisanosti i organizacije.

Kod odabiranja broja zaposlenih u poljoprivrednoj organizaciji sezonski karakter poljoprivrede igra odlučujuću ulogu. Neophodno je u optimalnim rokovima obaviti određene radove, preduzeti potrebne agrotehničke mere kako bi se ostvarili optimalni rezultati. Zbog ove optimalnosti rokova neophodno je povećati broj radnika u obavljanju sezonskih radova. Kvantitet se može ublažiti kvalitetom (boljom kvalifikacijom, boljom obučenošću radnika za obavljanje više vrsta poslova). Sve ovo utiče na znatno složeniju kvalifikovanost radne snage u savremenoj poljoprivredi, te potencira na sposobnosti za obuku u radu sa mašinama, u radu oko stoke, itd.

Specifičnost poljoprivrede se može posmatrati i sa stanovišta biološkog karaktera upravljanja radnom snagom. Potrebno je ispitati naklonost radnika za poslove koji su opterećeni mnogim neizvesnostima. Najpre se gleda odgovornost i disciplina, smisao za samostalno delovanje u određenim situacijama, prilagodljivost i kooperativnost.

Angažovanje radnika sa povećanim zahtevima u pogledu njihovih sposobnosti mora se bazirati na adekvatnom sistemu motivisanja preko visina nadnica, partnerstva u upravljanju, nagrada i pohvala.

7.2. Menadžment i faze razvoja poljoprivrednih preduzeća

Postoje četiri osnovne faze razvoja kroz koje su prošla sva poljoprivredna preduzeća kod nas. **Prva faza** razvoja obuhvata period administrativno-centralističkog sistema upravljanja. Za ovu fazu razvoja poljoprivrednih preduzeća karakteristično je to da jedno lice obavlja poslove, kako sprovođenja planova koje donosi država, tako i organizovanja poslovne aktivnosti, opet uz pomoć države. To lice je bio direktor ili upravnik. Država je bila ta koja je postavljala i smenjivala direktore i upavnike. Osnovne funkcije menadžmenta u tom periodu bile su potpuno nesinhronizovane. Država je bila ta koja je držala sve konce upravljanja preduzeća u svojim rukama.

Druga faza razvoja se odlikuje postepenim prelaskom poslovnih funkcija sa države na preduzeća, što nužno dovodi do sve većeg nagomilavanja poslova. Upravo sa povećanjem obima poslova i rasta preduzeća dolazi do napuštanja centralističkog sistema upravljanja preduzećima. Veći obim poslovne aktivnosti preduzeća iziskuje i povećanje broja menadžera. Jako je izraženo nesinhronizovano, kako operativno, tako i strategijsko planiranje na nivou države i preduzeća. Za ovu fazu razvoja karakteristično je: povećanje investicija u poljoprivrednu proizvodnju i prehrambenu industriju, uvođenje visokorodnih inostranih i domaćih sorti i hibrida, mehanizovanje procesa proizvodnje, veća upotreba veštačkih đubriva, itd. Sve ove aktivnosti u preduzeću zahtevaju angažovanje većeg broja menadžera različitog znanja i struke. Za ovu fazu razvoja poljoprivrednih preduzeća karakteristično je to da proces upravljanja ima veliki uticaj na efektivnost i efikasnost poslovanja preduzeća. Jednostavnije rečeno, što kavalitetniji rukovodioci, to bolje poslovanje preduzeća.

Treća faza razvoja odlikuje se stvaranjem kombinata u agroindustrijskom kompleksu. Kombinati nastaju spajanjem većeg broja manjih preduzeća i funkcionišu kao samostalna preduzeća sa posebnim potrebama i timovima menadžera koji rukovode upravljanjem i funkcionisanjem kombinata. Zadruga koje su ostale van pomenutih integracija nisu dozivele nikakve promene. Broj menadžera u upravi kombinata, i u pojedinim organizacionim jedinicama, beleži stalni porast. Na kraju možemo reći da u ovoj fazi razvoja poljoprivrednih preduzeća nije bilo radikalnih kvalitativnih promena procesa upravljanja preduzećima.

Četvrta faza razvoja nastaje tek raspadom SFRJ i stvaranjem SR Jugoslavije. Republika Srbija, bez obzira na brojne probleme (raspad SFRJ, rat na prostoru prethodne Jugoslavije, sankcije koje su nepravedno nametnute našoj zemlji), donošenjem određenog broja zakona pokušava uvesti određene novine po pitanju vlasničkih odnosa. Sigurno je da ovo predstavlja naporan i dugotrajan posao, naročito ako imamo u vidu da je velika ekonomska kriza, koja je krajem 1993. i početkom 1994. godine prerasla u depresiju ogromnih razmera sa hiperinflacijom, razorila privredni sistem Srbije.

Trenutna situacija u našim preduzećima poljoprivrednog tipa, po pitanju strategijskog i operativnog upravljanja, ne može dobiti, prelaznu ocenu. Tekući problemi i obaveze koji se postavljaju pred menadžera (direktora), odvlače njegovu pažnju od ozbiljnijeg pristupa strategijskom planiranju i upravljanju preduzećem.

7.3. Mogućnosti i pretpostavke bržeg razvoja menadžmenta u Srbiji

Uslov bržem i efikasnijem poslovanju preduzeća leži u što većem uticaju menadžmenta na poslovanje preduzeća, koji će sa svojom strategijskom i operativnom dimenzijom doprineti efikasnijem otklanjanju unapred uočenih problema. Ako funkciju menadžmenta dinamički posmatramo u vremenu i prostoru kao veličinu koja omogućava rentabilno i ekonomično poslovanje preduzeća, zapazićemo da se njegova operativna dimenzija sastoji iz tri faze: planiranje, organizovanje i kontrola.⁴³

Postoje brojne teorije o značaju i ulozi menadžmenta u privrednom sistemu jedne zemlje. Jedni smatraju da menadžment predstavlja faktor proizvodnje, isto kao zemljište, rad i kapital. Drugi pak, menadžment definišu kao sistem autoriteta, klasu ili socijalnu elitu. Jedno je međutim sigurno, da menadžment zajedno sa privrednim razvojem sve više dobija na važnosti i postaje jedan od značajnijih faktora procesa proizvodnje.

Situacija u kojoj se sve do skora nalazila naša zemlja (rat na prostoru BiH i Hrvatske, sankcije UN, ekonomska i politička kriza, nepostojanje politike tranzicije i transformacije vlasništva u poljoprivredi), nalagala je što brže uvođenje procesa strategijskog i operativnog menadžmenta u poljoprivrednim preduzećima. Strategijski cilj restrukturiranja poljoprivrede u Srbiji predstavlja upravo privatizacija društvenog vlasništva. Jasno je međutim, da sam proces privatizacije društvenog vlasništva zahteva i određene pripreme u smislu tačnog definisanja potreba, načina i efekata transformacije društvenog sektora u privatni, kao i preciznu procenu vrednosti te društvene imovine preduzeća koja je predmet transformacije.

Sledeći zadatak menadžmenta u poljoprivrednim preduzećima odnosi se na aktiviranje i detaljnu obradu sledećih faza: planiranje, organizovanje i kontrola. Nakon toga bi poljoprivredna preduzeća trebala izvršiti analizu trenutnog stanja, proceniti potencijalne mogućnosti na postojećim i budućim tržištima, definisati svoje ciljeve, izraditi marketing strategiju i sve to detaljno kontrolisati.

Da bi se stekli uslovi za nesmetano funkcionisanje poljoprivrednih preduzeća kako u sadašnjem, tako i u budućem vremenskom periodu, potrebno je ispuniti određene preduslove. Najvažniji preduslovi bili bi sledeći: procena i analiza budućeg okruženja, procena i analiza sopstvenog položaja i na kraju prilagođavanje organizacione strukture preduzeća novonastalim uslovima.

Prvi navedeni uslov znači da sva poljoprivredna preduzeća u Srbiji, pre nego što organizuju svoju poslovnu aktivnost, treba da procene i analiziraju buduće okruženje.

Drugi navedeni uslov ima veliku važnost kako u sadašnjem, tako i budućem vremenskom periodu. Procena i analiza sopstvenog položaja trebala bi dati stručne odgovore na brojna pitanja: kako razvijati preduzeće, u kojem pravcu, šta je naš zadatak, čime se trenutno bavimo i čime ćemo se baviti u bližoj budućnosti. Položaj i snagu preduzeća treba objektivno sagledati, što znači niti ga potceniti, niti preceniti.

⁴³Videti šire o menadžment funkcijama: **Vojnović B.**, *Osnovi upravljanja*, Monografija – naučna knjiga, NBS, Beograd, 2011.

Treći navedeni uslov obuhvata prilagođavanje organizacione strukture poljoprivrednog preduzeća novonastalim uslovima u cilju efikasnijeg izvršavanja planom postavljenih zadataka. Detaljno se mora proanalizirati trenutna organizaciona struktura u poljoprivrednim preduzećima, da bi se videlo da li ona odgovara budućim zahtevima koji se postavljaju pred preduzeća.

Svi ovi napred navedeni preduslovi uspešnog funkcionisanja poljoprivrednih preduzeća neće dati očekivane rezultate bez razvijenog i efikasno primenjenog operativnog i strategijskog menadžmenta.

Međutim, razvoj menadžmenta se ne može zamisliti bez pravilno postavljene politike tranzicije poljoprivrede, bez otvorene privrede sa tržištem kao mehanizmom formiranja cena svih faktora proizvodnje i robe, bez tržišta kapitala i tržišta radne snage, bez slobodnog i ravnopravnog razvoja preduzetništva, bez određene parlamentarne demokratije, itd. Uporedo sa ovim aktivnostima neophodno je poboljšati obrazovanje i osposobljavanje kadrova za rad u tržišnim uslovima privređivanja.

8. Opšte napomene o uzrocima pojave nezaposlenosti u svetu

Da bi smo na pravi način shvatili i razumeli problematiku nezaposlenosti u Srbiji, neophodno je osvrnuti se na stvarno stanje zaposlenosti u većini evropskih zemalja.

U velikom broju zemalja danas dolazi do opadanja stope fertiliteta ispod donje granice proste reprodukcije stanovništva. Isto tako, dolazi do ubrzanog tehnološkog napretka i porasta njegovog značaja za ukupan privredni razvoj posmatranih zemalja.

U mnogim razvijenim zemljama danas je prisutna pojava opadanja broja zaposlenih, ne samo u poljoprivredi, nego i u industriji, i sekundarnim delatnostima uopšte. Brojni efekti tehnološke revolucije (npr. mikroprocesori), dovode do ugroženosti velikog broja zaposlenih i u tercijarnim delatnostima. Samim tim, poremećaji koje uzrokuje primena nove tehnologije u velikoj meri otežavaju primenu ove tehnologije, tako da možemo zaključiti da su tehničke mogućnosti zamene ljudskog rada mašinskim, u odnosu na trenutno stanje, daleko veće.

Socijalne teškoće koje nastaju primenom najsavremenijih tehnologija (otpuštanje radnika, neadekvatna kvalifikacija, promena metodologije rada), dovode do slabije primene i širenja različitih oblika robotizacije, koja je do sada primenjena samo kod ograničenog broja radnih mesta.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da bi proces zamene ljudskog rada mašinskim radom dostigao mnogo viši stepen samo u slučaju nepostojanja velikog broja suvišnih radnika, koji tim procesom postaju još nepotrebni.

Osnovna karakteristika istočnoevropskih zemalja ogleda se u činjenici da je nezaposlenost u tim zemljama smanjena upravo zahvaljujući angazovanju ljudi za nepotrebne poslove (prekobrojna administracija, nepotrebni čuvari, nadzornici). Isto tako, jako je izražena pojava fiktivnog rada koja se manifestuje kroz činjenicu da se ne radi puno radno vreme, nego mnogo manje. Sve ove karakteristike istočnoevropskih zemalja otkrivaju nam osnovni uzrok daleko nižeg stepena produktivnosti rada u socijalističkim

nego u kapitalističkim zemljama, gde nije prisutna tendencija zapošljavanja nepotrebnih radnika.

Sve brži razvoj nezaposlenosti aktivira zahteve radničkih sindikata za skraćanjem radnog vremena. U razvijenim zapadnim zemljama radna sedmica se kreće između tridesetpet i četrdeset časova. Planove da se predje na 35-o časovnu radnu sedmicu, francuska socijalistička vlada je posle uvođenja 39-o časovne radne sedmice morala odbaciti upravo zbog konkurencije iz drugih zapadnoevropskih zemalja, u kojima je godišnji fond radnog vremena znatno veći.

Poslodavci zastupaju tezu da kratkoročno veštačko stvaranje radnih mesta povećava troškove preduzeća i usled konkurencije iz drugih zemalja dolazi do smanjenja narudžbine, racionalnijeg poslovanja preduzeća, povećavanja produktivnosti rada, ubrzanja uvođenja novih tehnologija i na kraju do smanjenja stepena zaposlenosti. U većini slučajeva poslodavci odbijaju svako skraćanje radnog vremena efikasnijem korišćenju kapaciteta i boljim rezultatima poslovanja. Elastičnost propisa o zapošljavanju, ukoliko ono ne vodi i otpuštanju radnika sa posla, kao i slobodno utvrđivanje najamnine, predstavljaju za poslodavca važne komponente za poboljšanje konkurentnih sposobnosti njihovih preduzeća.

Vlade u različitim zemljama razvijaju dodatne mogućnosti kako da pomognu preduzećima kod smanjenja viškova zaposlenih: skraćanje radnog vremena, prevremeni odlazak u penziju ili pak davanje otpremnina onima koji dobrovoljno napuštaju posao.

U SAD, Kanadi i Australiji dolazi do opadanja stope nezaposlenosti zahvaljujući pre svega mnogobrojnim merama stimulisanja privrede, kao i određenim imigracionim ograničavanjima. I u Japanu postoji strepnja od povećanja stope nezaposlenosti, te otuda dolazi do sve češćeg ukidanja prekovremenog rada, davanja dužih odmora, ustupanja prekovremenih radnika kooperantima ili potkompanijama, forsiranja što ranijeg penzionisanja, itd.

U članku: "Povratak bednika", Mišel Ujon piše o porastu broja "novih siromaha", u vidu stotina hiljada kvazi luralica u Francuskoj, sposobnih za rad, ali bez posla često veoma mladih i slabo kvalifikovanih, koji su iskoristili sva svoja prava na socijalnu pomoć. I oni koji dobiju posao ne rešavaju trajno svoje egzistencijalne probleme, jer se većinom radi o poslovima na određeno vreme. Ukupna masa zaposlenih za rad sposobnih ljudi, ne bi se mogla po Ujonu, apsorbovati bez teško ostvarive visoke stope rasta od 5% do 6%. Po njemu, podela rada predstavlja prilično nepovoljno i nepraktično rešenje. Naime, generalisati javnu pomoć svima, izgleda mu prilično štetno kako sa ekonomskog, tako i sa socijalnog aspekta. Jedino rešenje po Ujonu, predstavlja štednja, tj. veća akumulacija, a samim tim i razvoj novih proizvodnih aktivnosti. Veoma je bitna saglasnost zaposlenih da pohvataju manje povoljne uslove plaćanja u tekućem i narednom vremenskom periodu u odnosu na prošlost.

Kao ilustraciju prilika u Južnoj Americi osamdesetih godina ovog veka, citiraćemo deo teksta iz lista "Herald Tribune": Favela Paozinho, jedna od 400 ozloglašanih četvrti Ria u kojima nemaština pritiska dva miliona stanovnika, jedna je od najgorih. Oko 10 000 ljudi zbijeno je u straćarama rasutim u brdu iza Kapakabane i ogroman broj ih je bez pravog zaposlenja. Neki od žitelja trguju drogom, neki se bave prostitucijom, neki uličnim kriminalom, što u Riu uzima sve više maha. Mnoga deca rastu

sa telesnim oštećenjima kao posledicom nehranjenosti i nedostatka lekarske nege. Mnoga deca nisu obuhvaćena školskim sistemom, te otuda postoji veliki broj nepismenih. Favele su iznikle kao privremena naselja emigranata ili doseljenika iz siromašnih krajeva ove ogromne zemlje od 140 miliona stanovnika, koji su došli u Rio u potrazi za poslom. Favele su postale metafora za brojna divlja naselja karakteristična za Latinsku Ameriku i "Treći svet".

Zatečena situacija u međunarodnim ekonomskim odnosima na početku devedesetih godina, ne obećava da jačanje međunarodne tražnje može dovesti do povećanja proizvodnje i zaposlenosti. Nezaposlenost osamdesetih godina možemo definisati kao posledicu pre svega dugoročnih negativnih tendencija na tržištu rada do kojih je došlo upravo usled usporavanja stopa proizvodnje u razvijenim zemljama tržišne ekonomije, usled supstitucije skupih faktora proizvodnje kakav je do skora bio rad, kao i usled velikih promena u strukturi ukupne proizvodnje i potrošnje.

Poslednjih nekoliko decenija primećuje se određeno smanjivanje zaposlenosti u prerađivačkoj industriji, pri čemu se taj proces proširio i na one grane u kojima su tradicionalno jaki sindikati. Svi pokazatelji govore da rast broja ljudi stasalih za posao ne prati porast broja radnih mesta. Bez obzira na cikličan uspon koji u svetskoj privredi traje već duže vreme, strukturne promene su uslovile težak položaj na tržištu rada.

Sve viši nivo automatizacije, uključujući i robotizaciju u primarnom i sekundarnom sektoru, upućuje na sve brojnije zapošljavanje u tercijalnom sektoru, a posebno u sferi komunikacije.

Većina teoretičara izlazi iz krize ovakvog karaktera ne vidi u preraspodeli nacionalnog dohotka i razvoju programa infrastrukture u cilju obezbeđenja zaposlenosti i povećanja tražnje, nego u novim tehničko-tehnološkim rešenjima, koja bi mogla da dovedu barem do delimičnog rešavanja napred navedenih problema.

8.1. Osnovni uzroci pojave nezaposlenosti u Srbiji - neodgovarajuća agrarna politika i zastavljanje razvoja poljoprivrede⁴⁴

U istorijski ne baš tako davnom vremenskom periodu osnovnu karakteristiku poljoprivredne proizvodnje u Srbiji predstavljali su veliki viškovi radne snage. Ovaj podatak je bio opšte priznat. Jedine razlike su postojale u pogledu procena pojedinih istraživača o veličini pomenutih viškova, što je prvenstveno vezano za različite metodološke pristupe, kao i vremenske periode u kojima su se ove procene vršile.

Zahvaljujući pomenutim viškovima radne snage u poljoprivredi, dolazilo je do veoma dinamičkih migracionih kretanja na relaciji "selo-grad", koje su se u dobroj meri odvijale ne uzimajući u obzir realne potrebe poljoprivrede. U stvari, odliv radne snage iz sela u gradove postao je u velikoj meri pravi zakonomerni proces.

Srbija je danas dospela iz faze suficita poljoprivrednog stanovništva u fazu deficita mladog i produktivnog stanovništva. Ovako stvorena slika je delimično iskrivljena

⁴⁴**Grujić D.**, *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.

globalnim posmatranjem kroz ukupan obim poljoprivrednog stanovništva, jer moramo imati u vidu da se napuštanje poljoprivrede nije ograničilo samo na one krajeve i domaćinstva koja imaju višak radne snage. Izvršene analize pokazuju da je tempo napuštanja poljoprivredne proizvodnje bio najveći upravo u razvijenim krajevima, gde je i manji procenat stanovništva zaposlen u poljoprivredi. Sve ovo nas može dovesti do zaključka da postoji određeno nefunkcionalno napuštanje poljoprivredne proizvodnje od strane jednog dela poljoprivrednog stanovništva, koje ne nalazi uvek svoje razloge u povećanoj tehničkoj opremljenosti poljoprivrede.

Na osnovu svega do sada rečenog vidimo da se nekadašnji problem viška radne snage u poljoprivredi, u današnjim uslovima transformisao u probleme nezaposlenosti i slabijeg zapošljavanja u poljoprivredi. Imajući u vidu strukturni, a ne globalni pristup problemu radne snage poljoprivredne proizvodnje, moramo delovati u pravcu reafirmacije sela, u smislu stvaranja neophodnih uslova za razvoj dodatnih mogućnosti povećanja zaposlenosti u poljoprivredi. Osnovni razlozi za ovakav predlog su sledeći:

- starosna struktura radne snage na selu je prešla sve tolerantne granice (60 i više godina), pa će biti potrebno obezbediti zamenu podmlađenom radnom snagom, u ne baš tako dalekoj budućnosti, s obzirom na prosečan životni vek stanovništva,
- odavno je u našem narodu prisutno pogrešno razmišljanje da radnici u poljoprivrednoj proizvodnji treba da budu uglavnom neškolorani. Naprotiv, poljoprivreda bi upravo trebala da pruža šanse i mogućnosti dokazivanja u radu mladim i školovanim stručnjacima,
- u svetu postoje određena predviđanja da će hrana za desetak godina postati strateški proizvod, te je iz tog razloga neophodno što hitnije preduzeti određene mere za revitalizaciju poljoprivredne proizvodnje.

Realno posmatrano, odlasci iz poljoprivrede su veoma često nefunkcionalne prirode, tj. često su bili prisutni i onda kada nisu bili uslovljeni objektivnim potrebama poljoprivredne proizvodnje ili viškovima poljoprivrednog stanovništva. U većini slučajeva, odlazak radnika iz poljoprivrede se ne zaustavlja ni onda kada u poljoprivrednoj proizvodnji postoje velike potrebe i šanse za trajnim zapošljavanjem velikog broja radnika. Sve ove činjenice treba uzeti u obzir, naročito u vreme kreiranja dugoročne ekonomske politike zaposlenosti i zapošljavanja.

U jednom istraživanju⁴⁵ su analizirani stavovi i percepcija potencijalnih preduzetnika iz Mačvanskog okruga. Nalazi ukazuju na skromne preduzetničke sposobnosti, što je razumljivo, jer je preduzetništvo kao koncept na ovim prostorima tek u početnim fazama. Potencijalnim preduzetnicima potrebna je dodatna obuka. Istraživanje ukazuje da su potencijalni preduzetnici različitog starosnog doba i srednje stručne spreme. Zaključeno je da u ovom trenutku srpski preduzetnik sa svojim stavovima, može da ima ulogu u biznis timu, ali da nije spreman da preuzme vodeću ulogu.

⁴⁵Cvijanović J., Rodica B., **Vojnović B.**, *The Research on People's Enterprise Skills in Serbia*, časopis Industrija, 1/2013. Ekonomski institut, Beograd, str. 131 – 140.

8.2. Dugoročni problemi razvoja poljoprivredne proizvodnje u Srbiji

Osnovne probleme razvoja poljoprivrede u Srbiji možemo svrstati u nekoliko kategorija:

a) Nepovoljne demografske tendencije predstavljaju osnovni dugoročni problem razvoja poljoprivredne proizvodnje. Negativne tendencije su nastale kao rezultat dugogodišnjeg ekonomskog zapostavljanja poljoprivrede, nepovoljnih uslova privređivanja u poljoprivrednoj proizvodnji, veoma niskog dohotka od poljoprivredne proizvodnje.

Činjenica da se seoska područja sve više prazne, predstavlja izuzetno negativnu pojavu kako za privredni, tako i za ukupan društveni razvoj naše republike. Podatak da je u ukupnoj migraciji poljoprivrednog stanovništva na relaciji "selo-grad" najveće učešće omladine, upućuje nas na zaključak da je u selima ostalo pretežno staro stanovništvo, što je isto tako negativna tendencija za privredni razvoj.

Osnovni pravac delovanja privrednog sistema naše zemlje u narednom periodu, trebao bi se usmeriti na zaustavljanje ili bar delimično usporavanje procesa demografskog pražnjenja sela i poljoprivrede, koje po svome obimu i intenzitetu prelazi granice normalne demografske deagrarizacije i postaje jedan od važnijih dugoročnih problema, kako razvoja poljoprivrede, tako i ukupnog društveno-ekonomskog razvoja republike. Samo optimalno postavljenom i precizno definisanom strategijom regionalnog razvoja, zajedno sa stimulativnim merama agrarne politike, mogu se u početku barem delimično stvoriti realni uslovi za postepeno zaustavljanje demografskog pražnjenja sela i oživljavanje poljoprivrede.

b) Problemi vezani za zemljište predstavljaju drugi važan faktor usporenog razvoja poljoprivrede.

Prvo, višegodišnje nekontrolisano pretvaranje plodnog poljoprivrednog zemljišta u mesta na kojima se dižu gradska naselja, vikendice, poslovni prostori, itd., doveli su do značajnog smanjenja ukupnog zemljišnog fonda neophodnog za razvoj poljoprivredne proizvodnje. I danas je prisutna tendencija stihijnog uništavanja zemljišta za poljoprivrednu proizvodnju, a uvek pod izgovorom određene društvene opravdanosti i korisnosti.

Drugo, usitnjenost poljoprivrednog zemljišta dovodi do nemogućnosti korišćenja najsavremenijih tehničko-tehnoloških dostignuća iz oblasti poljoprivredne proizvodnje.

Posebno negativan uticaj na razvoj zemljišne politike u Srbiji imalo je nasledno pravo na zemljište, koje je omogućavalo nasleđivanje zemljišta bez obzira na zanimanje, mesto življenja ili profesionalnu opredeljenost naslednika. Sve ovo dovodi do drastičnog obezvređenja i ugroženosti, kako poljoprivrednog proizvođača, tako i poljoprivrede uopšte.

Treće, nedovoljno stručnom i preforsiranom upotrebom mehanizacije i hemijsko-tehničkih sredstava (različitih vrsta sredstava za zaštitu bilja), došlo je do smanjene upotrebe prirodnih sredstava (prirodna đubriva, itd.), čime je značajno narušena prirodna struktura zemljišta.

Svi ovi napred navedeni problemi vezani za zemljište i zemljišnu politiku u celini, predstavljaju veoma značajnu stavku ukupnih dugoročnih problema poljoprivrede. Bez brzog i adekvatnog rešavanja napred navedenih problema nije moguće ni zamisliti uvođenje i primenu savremenih naučno-tehničkih rešenja. U prvo vreme, neophodno je precizno utvrditi regionalnu strategiju razvoja poljoprivrede, kao i tačan prostorni razmeštaj poljoprivredne proizvodnje u Srbiji, kako bi se što pre prevazišli samo delimično navedeni problemi iz ove oblasti.

Veoma bitan dugoročni problem razvoja poljoprivrede u našoj zemlji odnosi se na disproporcije i ekonomske nepovezanosti između kapaciteta poljoprivredne prerađivačke industrije i primarne poljoprivredne proizvodnje. Nedovoljna iskorišćenost instaliranih kapaciteta prerađivačke industrije dovodi do direktnog povećanja cene finalnog proizvoda. Ako uzmemo u obzir činjenicu da oko 80% primarne poljoprivredne proizvodnje prolazi kroz industrijsku preradu pre finalne potrošnje, možemo jasno zaključiti koliki je uticaj neiskorišćenih i nedovoljno iskorišćenih kapaciteta na cenu prehrambenih proizvoda, troškova života, životnog standarda stanovništva i ukupne primarne poljoprivredne proizvodnje uopšte.

Osnovni cilj industrije ovakvog tipa (prerađivačka industrija), svakako je nabavka sirovina po što nižim cenama, što nepovoljno utiče na ukupan ekonomski razvoj i razvoj ukupne poljoprivredne proizvodnje. Činjenica je da prerađivačka industrija ima monopolski položaj u odnosu na proizvođača sirovina, pošto tržišni proizvođač mora svoje proizvode (šećerna repa, suncokret, stoka, itd.), davati na preradu industriji, tako da sve to čini trenutnu situaciju još komplikovanijom.

Svi ovi napred navedeni dugoročni problemi razvoja poljoprivredne proizvodnje (nepovoljne demografske tendencije, problemi koriscenja zemljišta i disproporcije između prerađivačkih kapaciteta i sirovinke osnove), imaju svoje korene u brojnim propustima privrednog sistema naše zemlje, koji se ogledaju u dugogodišnjim greškama vođenja ekonomske politike prema poljoprivredi, nepostojanju dugoročne strategije razvoja pojedinačnih proizvodnji, odsustvu jedinstvenog tržišta.

Uprkos velikoj važnosti i težini sva tri napred navedena problema, čini mi se da prioritetni značaj ipak treba dati rešavanju sve veće depopulacije i demografskog pražnjenja sela.

9. Anahronizam u izboru tehnologija - siguran put povećanju nezaposlenosti

9.1. Odnos između tehnologije i zaposlenosti

Sam termin "tehnologija", označava skup znanja i veština o načinu i metodama koje se koriste u nekoj svrsishodnoj delatnosti, s jedne strane, i skup samih radnih procesa u kojima se ta znanja i veštine koriste, s druge strane.

Za našu trenutnu situaciju poseban značaj ima odnos između tehnologije i zaposlenosti. Sve češće se postavlja pitanje: da li sve brži tehnološki razvoj vodi

dehumanizaciji današnjeg društva? Odgovor na ovo pitanje pokušaćemo dobiti na osnovu detaljnije analize kretanja zaposlenosti u uslovima promena i razvoja tehnologija.

Uglavnom kada se raspravlja o ovakvoj vrsti problema, mišljenja su podeljena. Po jednim, razvoj tehnologije svake vrste, a posebno kompjuterizacije i automatizacije dovodi do smanjenja zaposlenosti, naročito u sektoru proizvodnje uslužnih delatnosti. Prema drugima, automatizacija i kompjuterizacija ne predstavljaju nikakvu opasnost porastu nezaposlenosti, već naprotiv omogućavaju otvaranje novih radnih mesta, efikasniji raspored radne snage i njenu veću mobilnost.

Praksa pokazuje da savremeni razvoj tehnike i tehnologije sve više dovodi do ukidanja velikog broja radnih mesta i različitih vidova kvalifikacije. U ne baš tako dalekoj prošlosti, došlo je do konstrukcije i primene prvih robota koji ubrzano preuzimaju osnovne funkcije proizvodnje, upravo u onim proizvodnim procesima koje karakteriše intenzivan ljudski rad.

Pri današnjem stepenu razvoja tehnologije ukupan broj novostvorenih radnih mesta daleko zaostaje iza ukupnog broja otpuštenih radnika u proizvodnji i obradi informacija. Kolektivno prisvajanje sredstava za proizvodnju traži radikalnu promenu tehnologije i organizacije rada, promenu odnosa prema znanju i obrazovanju, koje se može ostvariti jedino ujednačavanjem manuelnog i intelektualnog rada.

Pri svemu ovome ne smemo zanemariti brojne pozitivne strane uvođenja nove tehnike i tehnologije. Uvođenje nove tehnologije otvara dodatne mogućnosti za povećanje opšte stope rasta i privrednog razvoja. Ako bi kao osnovni uzrok današnje nezaposlenosti uzeli ubrzani tehnološki razvoj, onda bi zastupali tezu da su upravo zemlje koje je tehnološka revolucija najpre zahvatila, imale i najveće probleme sa nezaposlenošću, što nije slučaj. Kao primer poslužice nam Japan, zemlja sa najvećim brojem robota, u kojoj se stope nezaposlenosti nalaze na optimalnom nivou. Slična situacija je i sa SAD, dok su evropske zemlje kod kojih se zakasnilo sa uvođenjem novih tehnologija imale dosta viši stepen nezaposlenog stanovništva.

Na osnovu iskustva drugih zemalja koje su mnogo više odmakle od Srbije u tranziciji, među glavne razloge za investiranje u standardna ERP poslovna rešenja koje označavaju direktori preduzeća u ovim zemljama, ubrajaju se: podrška u transformaciji kompanije, optimizacija poslovnih procesa i same organizacione strukture, optimizacija strukture sredstava i izvora finansiranja, povećanje kvaliteta i dostupnosti informacija, podrška odlučivanju. U isto tako važne razloge treba nabrojati smanjenje troškova i povećanje produktivnosti kroz povećanje prodaje, smanjenje i bolje upravljanje zalihama, smanjenje škarta, smanjenje transportnih troškova, preciznije finansijske prognoze, brzo reagovanje na zahteve kupaca, bolje shvatanje šta se kod kupca događa i sl.⁴⁶

⁴⁶Spasojević S., Vojnović B., Nikolić A., *THE INFLUENCE OF BUSINESS INFORMATION SYSTEMS ON SERBIAN COMPANIES' BUSINESS PERFORMANCES*, Economics of Agriculture, BALKAN SCIENTIFIC ASSOCIATION OF AGRICULTURAL ECONOMISTS, Belgrade, 2/2012. str. 285 – 304.

9.2. Tehnološki razvoj u kapitalističkim zemljama

U svetu se veoma teško može naći bilo koji industrijski sektor u kome broj radnih mesta nema tendenciju opadanja. U fabrici automobila "Tojota" u Japanu, četvrtinu radnika montera su zamenili roboti. Kod "Citroena", sastavljanje karoserije obavlja robot koji zamenjuje posao tridesetorice radnika. U istoj fabrici pet programera koji sede pred svojim pultovima, zamenilo je pedeset vozača s njihovim kolima i dizalicama, a skladišta pojedinih delova su automatizovana (kolicima koja traže i raspodeljuju delove upravlja kompjuter).

Kada je reč o kancelarijskim poslovima, situacija je ista ili bar slična kao kod proizvodnih radnika. Svi oni koji su tvrdili da će porast zaposlenosti u tercijalnim delatnostima pokriti smanjenje ukupnog broja radnika, nisu bili u pravu. Određene ankete i analize, pre svega o razvoju mikroprocesora, govore da će automatizacija smanjiti broj službenika barem onoliko koliko i broj radnika!

Studiju o automatizaciji kancelarijskih poslova još pre nekoliko godina izradila je "Simensova" ekipa eksperata, pod nazivom "Projekt biro 1990.". Osnovni zaključci se mogu sažeti u sledećem: predviđalo se da će 25-30% kancelarijskih poslova biti automatizovano. Od ukupno dva miliona nemačkih daktilografa, koji svake godine otkućaju 4,4 milijarde strana, 40% bi trebalo postati suvišno zahvaljujući automatskim pisaćim mašinama, koje inače "Simens" i proizvodi.

Prema tome, predviđaju se radikalne i nužne promene koje će prouzrokovati brojne teškoće. Što se tiče načina organizovanosti privrede, kao primer navešćemo nemačku proizvodnu industriju gde je svaki treći radnik zaposlen u preduzeću od 200 radnika.

Zahvaljujući ovakvim trendovima sedamdesetih godina prošlog veka, 90% novih radnih mesta je otvoreno u preduzećima koja su zapošljavala do 250 ljudi.

U određivanju ukupne strategije tehnologije i tehnološkog razvoja ne mogu se posmatrati samo veliki sistemi, već naprotiv moraju se u obzir uzeti i mali podsistemi. Ovo je veoma značajno iz razloga što se u većini slučajeva razvoj tehnologije obično vezuje za velike i centralizovane sisteme upravljanja proizvodnjom. Manji ekonomski sistemi ne treba da znače i automatsko lišavanje od savremene tehnologije, već naprotiv, mali ekonomski sistemi bi trebalo da predstavljaju šansu, s obzirom na nivo razvoja prevashodno manje razvijenih zemalja.

9.3. Tehnološki razvoj u manje razvijenim zemljama

Jedna od veoma značajnih karakteristika manje razvijenih zemalja, kada je reč o procesu industrijalizacije, odnosi se na veoma izraženu trajnu nezaposlenost, relativno malu iskorišćenost kapaciteta preduzeća, veliki platni deficit i takav vid industrijskog rasta za kojim zaostaje povećanje zaposlenosti u industriji, ili čak takav industrijski rad koji stvara nezaposlenost.

Na osnovu teorije o spoljnoj trgovini, koja se zasniva na neoklasičnom pristupu, mogu se izvući sledeći zaključci:

- a) manje razvijene zemlje imaju obilje radne snage
- b) veća ponuda radne snage, imajući u vidu osnovne ekonomske principe poslovanja, prouzrokuje relativno opadanje tražnje za radnicima, što kao posledicu ima smanjenje najamnine
- c) opadanje najamnina u manje razvijenim zemljama prouzrokuje smanjenje cena široke lepeze proizvoda na svetskom tržištu u odnosu na cene proizvoda u razvijenim zapadnim zemljama, gde su najamnine na višem nivou.

Za razliku od napred navedenih zaključaka neoklasične teorije, stvarnost je sasvim drugačija. Razvijene zapadne zemlje sa svojom kapitalno intenzivnom tehnologijom, i pored relativno visokih najamnina, imaju niže cene posmatranih proizvoda na svetskom tržištu. Razlog ovakvom stanju leži u činjenici da kapitalno-intenzivna tehnologija omogućava visoku produktivnost, koja više nego kompenzuje relativno veće uporedne najamnine, te su iz tog razloga troškovi po jedinici proizvoda niži.

Najsavremeniju tehnologiju bi trebalo prevashodno uvoziti u izvezno orjentisane grane, mada i u toj sferi izbora tehnologije dominantnu ulogu ima internacionalna konkurencija.

Uvođenje savremene kapitalno-intenzivne tehnologije pretpostavka je, pre svega, zadovoljavajuće akumulacije i povećanih mogućnosti za rešavanje problema nezaposlenosti. Na osnovu trenutne situacije u kojoj se nalazi kako naša, tako i svetska privreda u celini, možemo zaključiti da savremeni tehnološki razvoj ima određene uticaje na smanjenje stope rasta zaposlenosti, odnosno na povećanje stope nezaposlenosti, kako u razvijenim, tako i u manje razvijenim zemljama.

Ipak, dostići tržišnu izvrsnost, trebao bi biti cilj svake firme, koja želi da opstane na današnjem tržištu. Ma koliko ona mala bila i koliki udeo u lokalnom ili globalnom tržištu imala, u sebi mora imati integrisani težnju za boljim.⁴⁷

9.4. Tehnološka nezaposlenost u okviru postojeće zaposlenosti

Na samom kraju dosadašnjeg izlaganja o odnosu između tehnologije i zaposlenosti, možemo reći da je ekonomsko stanje zaposlenosti i nezaposlenosti u Srbiji karakteristično, između ostalog i po tome, što se ono ne iscrpljuje u svom određenju kroz stanje radnog odnosa. Tako dolazimo u situaciju da zbog neadaptibilnosti zaposlenih u novim tehničko-tehnološkim uslovima, a usled

⁴⁷Spasojević S., Vojnović B., Nikolić A., *THE INFLUENCE OF BUSINESS INFORMATION SYSTEMS ON SERBIAN COMPANIES' BUSINESS PERFORMANCES*, Economics of Agriculture, BALKAN SCIENTIFIC ASSOCIATION OF AGRICULTURAL ECONOMISTS, Belgrade, 2/2012. str. 285 – 304.

zagarantovanog prava na rad već zaposlenih, zapadamo u sve dublju neproduktivnu zaposlenost. Ovde se praktično radi o odsustvu elastičnosti radnog odnosa, gde su u situaciji da ostanu u stalnom radnom odnosu i oni koji nedovoljno ili uopšte ne rade. Ovo je ustvari i glavni uzrok pojave tehnološke (prikrivene) nezaposlenosti.

Upravo iz ovih razloga politika zaposlenosti i zapošljavanja u Srbiji mora naći optimalne puteve rešavanja kako problema otvorene nezaposlenosti, tako i probleme produktivnog zapošljavanja već zaposlenih (onih koji su već u radnom odnosu).

Preovlađujuće društveno vlasništvo nad sredstvima za proizvodnju je još jedna bitna karakteristika naše organizacione strukture. Na ovom principu konstituisana organizaciona struktura ispoljava brojne slabosti koje se manifestuju u sledećem:

- 1) društvena struktura se u većini slučajeva shvata kao ničija svojina, tj. svojina o kojoj ne treba brinuti i racionalno je koristiti
- 2) sistem društvene svojine ne deluje konstruktivno na radnike u pravcu povećanja njihove stimulacije i radne motivacije da produktivnije obavljaju svoju poslovnu aktivnost
- 3) društvena svojina nad sredstvima za proizvodnju je tako koncipirana, da je tu veoma teško odrediti prave interese i motive učesnika u proizvodnom procesu.

Posle svih napred iznetih zapažanja o sistemu funkcionisanja organizacione strukture kod nas, neophodno je naći optimalno rešenje kako sadašnju organizacionu strukturu transformirati u jednu produktivnu celinu, koja će biti dovoljno sposobna da i pored preovlađujućeg društvenog vlasništva nad sredstvima za proizvodnju ostvaruje zadovoljavajuće rezultate. Sve ovo bi trebalo da stvori određene realne pretpostavke za povećanje obima produktivnog zapošljavanja radnika.

Da bi smo došli do optimalnog rešenja funkcionisanja organizacione strukture u Srbiji, neophodno je ispuniti sledeće uslove:

Prvo, organizacionu strukturu bi trebalo maksimalno pojednostaviti, gde će članovi te strukture imati maksimalnu slobodu izbora sopstvene organizacione forme u skladu sa individualnim potrebama i zahtevima u okruženju.

Drugo, neophodno je izvršiti podelu nadležnosti pojedinih upravljačkih nivoa i organa, kako ne bi došlo do dupliranja poslova i nejasne identifikacije prava i obaveza privrednih subjekata.

Treće, organizacionu strukturu bi trebalo osloboditi velikog broja formalnih normativa koji u samoj organizaciji vrše veliku formalizaciju njenih radnih osobina do te mere da dolazi do potpune neosetljivosti organizacione strukture na procese i događanja u okruženju.

Četvrto, neophodno je izvršiti podizanje kvalifikacione strukture zaposlenih u cilju što kvalitetnijeg obavljanja funkcija marketinga, planiranja, istraživanja tržišta, itd. Za realizaciju ovako postavljenog cilja neophodno je razviti jake naučno-istraživačke centre koji su sposobni da prihvate i apsorbuju sve novine koje sa sobom nosi savremena tehnika i tehnologija.

Peto, niskoakumulativnu proizvodnju neophodno je zameniti savremenom proizvodnjom koja je u stanju da ostvaruje visoke prihode, zaposli visokokvalifikovani kadar i omogući uspešan priključak visoko razvijenim zemljama.

Šesto, potrebno je izvršiti forsiranje onih organizacionih struktura koje su u mogućnosti da bez velikih problema pokriju one delatnosti koje nisu ekonomski najisplativije za velike industrijske gigante i njihove filijale. Prioritet treba dati razvoju manjih preduzeća koja su veoma prilagodljiva dinamičnim promenama u okruženju.

Sedmo, izuzetno je važno uspostaviti pravi odnos između centralizacije i decentralizacije odlučivanja, a da to ne izazove negativne efekte na ukupnu kompaktnost celine, njene ciljeve i politiku. Neophodno je organizacionu strukturu u našim preduzećima što više pojednostaviti, tako da budu jasno definisani prioritetni ciljevi koji će se realizovati bez nekih većih zastoja i poteškoća.

10. Ostali uzroci pojave nezaposlenosti

- a) Potcenjivanje važnosti demografskog faktora u ekonomskoj politici predstavlja veoma bitan uzrok pojave nezaposlenosti u Srbiji. Veoma često je dolazilo do velikih disproporcija između postavljenih ciljeva ekonomske politike i demografskih kretanja. U cilju povećanja stepena zaposlenosti neophodno je uspostaviti što veću sinhronizaciju između ove dve veličine.
- b) Orjentacija ka intenzivnom privrednom razvoju dovela je do stagniranja dinamičke stope rasta zaposlenosti. U drugoj polovini šezdesetih godina kod nas je postojala tendencija što većeg intenziviranja privrednog razvoja, kroz odlučujući uticaj produktivnosti rada na dinamiziranje stope rasta privrede. Međutim, moramo znati da postoje dva načina povećanja učešća produktivnosti rada u formiranju stope rasta društvenog proizvoda:
 - prvi način je kada imamo rast produktivnosti rada koji najbolje odgovara postojećoj strukturi osnovnih činilaca proizvodnje.
 - drugi način je kada rast produktivnosti rada biva praćen povećanom stagnacijom i padom stepena zaposlenosti, što je bio slučaj kod nas.
- c) Restriktivna ekonomska politika u dužem vremenskom periodu dovodi do opšte privredne stagnacije, a samim tim i do nižih stopa rasta kako industrijske proizvodnje, tako i ukupne privrede u celini. Niža stopa privrednog rasta sigurno će negativno uticati na samo kretanje stope zaposlenosti. U tom smislu, neophodno je preduzeti sve potrebne mere u cilju ponovnog aktiviranja privredne delatnosti, koje će pored ostalog za rezultat imati povećanje rasta ukupne zaposlenosti u zemlji.
- d) Konstantan pad akumulativne i reproduktivne sposobnosti privrede u Srbiji sigurno je jedan od važnijih faktora pojave nezaposlenosti na ovim prostorima. Pretpostavka većoj zaposlenosti je i veća akumulacija i obrnuto. U situaciji slabljenja akumulativne sposobnosti privrede dolazi do opadanja ukupne dinamike zapošljavanja.
- e) Neprihvatanje problema nezaposlenosti kao samostalnog cilja ukupnog privrednog razvoja, sigurno je još jedan bitan faktor pojave nezaposlenosti u Srbiji.

11. Mogući pravci i perspektive intenzivnijeg zapošljavanja⁴⁸

11.1. Pravilno formulisanje agrarne politike kao osnovnog metoda ostvarivanja dugoročne razvojne politike

Posmatrano u najširem smislu, agrarna politika se može defmisati kao program usmeravanja razvoja agrarnog sektora unutar već odabranog modela razvoja privrede kao celine. To je, u stvari, skup mera u okviru ekonomske politike koje čine strategiju ostvarenja određenih ciljeva u pogledu uklapanja agrarnog sektora u razvoj nacionalne ekonomije, a potom i njeno uklapanje u međunarodnu podelu rada.

Agrarna politika bi trebala svoje aktivnosti da zasniva na dva principa:

- neophodnost prilagođavanja agrarne politike trenutnom stanju naše poljoprivrede, uz neophodno korišćenje brojnih iskustava iz drugih zemalja
- maksimalna stimulacija proizvodnog procesa ka tržištu i tržišno orjentisanim institucijama.

Do sada su poznata tri osnovna modela agrarne politike: *Prvi model agrarne politike* se zasniva na velikim finansijskim intervencijama države, kako na industrijske inpute u poljoprivredi, tako i na outpute, tj. poljoprivredne proizvode. U poslednje vreme zapažamo rast finansijskih intervencija na outpute i smanjenje na industrijske inpute.

Drugi model agrarne politike bazira se na određenim državnim intervencijama kroz monetarnu politiku, kako bi se obezbedio određeni dohodak poljoprivrednim proizvođačima.

Treći model agrarne politike, kao i prethodni modeli, takođe se zasniva na određenim državnim intervencijama na inpute iz industrije, ali sa dosta izraženijom pojavom preliivanja dohotka iz poljoprivrede u nepoljoprivredni sektor.

Na osnovu velikog broja realnih pokazatelja možemo zaključiti da na prostoru Republike Srbije postoje brojne mogućnosti za ubrzani razvoj i povećanje poljoprivredne proizvodnje, koja bi pored povećanja ukupne zaposlenosti trebala omogućiti i ubrzanje ukupnog privrednog razvitka republike.

Izvozno usmerena koncepcija trebala bi da predstavlja osnovnu polugu budućeg razvoja poljoprivrede. Uslov izveznoj orijentaciji sigurno je da predstavlja apsolutno zadovoljena tražnja na domaćem tržištu.

Da bi se došlo do bržeg razvoja poljoprivrede i jačanja njene izvezne strukture neophodno je maksimalno uvažavanje tržišnih principa poslovanja i same specifičnosti poljoprivredne proizvodnje.

U što kraćem vremenskom periodu neophodno je otkloniti brojna pogrešno izrečena tumačenja koja se odnose na mesto i ulogu poljoprivrede u savremenom privrednom razvoju. Pogrešno je mišljenje da poljoprivreda ima jedan i osnovni zadatak

⁴⁸O mogućnostima zapošljavanja žena u agrobiznisu videti šire: Cvijanović J., **Vojnović B.**, Lazić J., *Istraživanje zainteresovanosti žena za preduzetništvo u agrobiznisu*, Ekonomika poljoprivrede, 1/2011. str. 67-79.

koji se ogleda u potrebi snabdevanja tržišta poljoprivrednim proizvodima, a da pri tom potpuno ne zanemaruje veoma važno pitanje vezano za dohodak proizvođača.

Osnovni uslov pravilnog formulisanja agrarne politike kod nas predstavlja ispravno postavljena i precizno definisana uloga i značaj tržišta u privrednom sistemu naše zemlje. Tržište bi trebalo da bude mesto na kojem će se procenjivati i adekvatno nagrađivati rad svih učesnika u procesu proizvodnje.

Globalni koncept agrarne politike kod nas trebao bi se zasnivati na određenim intervencijama države koje se ogledaju u:

- podsticanju nauke i primene savremenih tehnoloških dostignuća nauke, uz očuvanje osnovnog uslova za poljoprivrednu proizvodnju, zemljišta i vode,
- podsticanju tržišnoj proizvodnji,
- podsticanju izgradnji savremenog gazdinstva,
- zaustavljanju depopulacije sela i oživljavanju poljoprivredne proizvodnje devastiranih područja,
- razvoju dobro organizovane stručno-savetodavne službe i stručnom obrazovanju proizvođača.

Sam razvoj agrarne politike u narednom vremenskom periodu biće određen, pre svega potrebama za poljoprivredno-prehrambenim proizvodima neophodnim za ishranu stanovništva, određenim potrebama prehrambene industrije i izvoznom tražnjom.

Brojne pogodnosti agro-ekoloških uslova u našoj zemlji pružaju određene mogućnosti povećanja poljoprivredne proizvodnje, pre svega upoređivanjem i podizanjem primarne poljoprivredne proizvodnje na veći nivo.

U narednom vremenskom periodu osnovni rezultati pravilo postavljene agrarne politike trebali bi se ogledati u sporijoj deagrarizaciji sela, bržem i konkretnijem resavanju pitanja staračkih domaćinstava, kao i što produktivnijom obradom velikog broja neobrađenih poljoprivrednih površina. Veoma je važno omogućiti stvaranje čvrstih veza između primarne poljoprivredne proizvodnje i prometa, njihovim povezivanjem u repro-lanac, kako bi se stvorili što bolji uslovi za udruživanje sredstava u poljoprivredi.

Osnovni ciljevi i zadaci agrarne politike u Srbiji mogli bi se sprovesti kroz nekoliko segmenata:

- 1) jačanje individualnog sektora i obezbeđivanje veće saradnje i povezanosti društvenog i individualnog sektora sa stratejskim programima razvoja
- 2) evidentiranje zemljoradničkih gazdinstava koja će ubuduće živeti od poljoprivrede
- 3) obrađivanje poljoprivrednog zemljišta primenom najpovoljnijih metoda, u zavisnosti od konfiguracije zemljišta
- 4) u društvenom sektoru neophodno je preduzeti komasaciju i arondaciju, a na sektoru individualne svojine funkcionalnu komasaciju ili sređivanje zemljišta radi zajedničke obrade
- 5) brži razvoj poljoprivrede u brdsko-planinskim delovima republike
- 6) povećanje prinosa po jedinici površine i podizanje poljoprivredne proizvodnje na viši tehnički nivo

- 7) povećanje izvoza poljoprivrednih proizvoda
- 8) stvaranje integrisane poljoprivrede, što bi predstavljalo i najvažniju strategijsku orijentaciju. Integrisana poljoprivreda mora sinhronizovano da obezbeđuje optimalni razvoj proizvodnje, racionalno korišćenje sporednih proizvoda, korišćenje biomase, unapređenje prirodnih izvora, povećanje zaposlenosti, itd.

U seoskim sredinama stimulisane i pokretanje preduzetničkih aktivnosti može da ima delotvorno dejstvo za ekonomski razvoj. Selo predstavlja ogroman neiskorišćen potencijal, koji uz dobar koncept ruralnog preduzetništva, nudi realne razvojne šanse, naročito za povećanje broja zaposlenih. Ovo je bitno, jer stanovnici sela u principu teže dolaze do radnih mesta. Samo unošenje različitosti u poslovni ambijent sela deluje pokretački i stvara zainteresovanost ljudi za ostanak u ovim sredinama.⁴⁹

Agro preduzetništvo je moguće valorizovati kroz više delatnosti (prerada voća i povrća, stočarstvo i mlekcarstvo, voćarstvo, uzgoj i prerada pečuraka, prikupljanje šumskih proizvoda i slično), ali pored poslova direktno vezanih za agrobiznis moguće je pospešiti seosko preduzetništvo i kroz aktivnosti neposredno vezane za agroturizam, uglavnom kroz: ugostiteljstvo, domaću radinost, izdavanje smeštajnih kapaciteta, rezbarenje, lovačke aktivnosti i izradu turističkih suvenira itd.⁵⁰

11.2. Prestrukturiranje agrarne proizvodnje -alternativa bez izbora

Proizvodna politika predstavlja primarni problem ukupnog razvoja poljoprivrede u Srbiji. Pitanje proizvodne politike, odnosno strukture poljoprivredne proizvodnje predstavlja veoma kompleksno ekonomsko pitanje koje u velikom delu odražava ukupnu ekonomsku orijentaciju agrarne proizvodnje u celini.

Struktura poljoprivredne proizvodnje trebala bi omogućiti krajnje racionalno i ekonomski opravdano korišćenje velikog broja proizvodnih činilaca. Proizvodna politika ukupne poljoprivredne proizvodnje neophodno je da se orijentiše na forsiranje intenzivnih proizvodnji, koje će samim tim omogućiti racionalnije korišćenje radne snage, efikasniju eksploataciju prirodnih resursa, uštedu u korišćenju sredstava za proizvodnju i omogućiti postizanje većeg dohotka po jedinici površine. Neophodno je dosadašnju kvantitativnu strategiju rasta agrara (strategiju samoprehranjivanja) zameniti kvalitativnom strategijom rasta (razvojno izvoznom strategijom).

Specijalizacija poljoprivredne proizvodnje i njeno rejonsko usmeravanje postavljaju pred agrarnu politiku veoma složene zadatke ne samo u pogledu daljeg usavršavanja ravničarskog modela razvoja poljoprivredne proizvodnje, nego i u pogledu

⁴⁹**Vojnović B., Grujić S.** Spasojević, *Preduzetnički kvaliteti potencijalnih agropreduzetnika u Srbiji*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011. str. 473 – 480.

⁵⁰**Vojnović B.** *Poslovni sistemi u razvoju turizma - metodološki pristup*, Narodna biblioteka, Beograd, 2004.

pravovremenog izučavanja i postavljanja modela razvoja poljoprivredne proizvodnje u brdsko-planinskim rejonima.

Globalno definisanje proizvodne politike podrazumeva detaljnu ispitnost i razradu proizvodnih sistema po određenim tipovima robne proizvodnje i grupama poljoprivrednih gazdinstava. Ovo bi bio jedan od glavnih zadataka koji se ni u kakvom slučaju ne sme odlagati. Osnovni zadatak proizvodnih sistema jeste upravo obezbeđenje racionalne ekonomije proizvodnje i razvijanje krupne robne proizvodnje.

Poseban problem naše savremene privredne (pa i poljoprivredne) stvarnosti jeste pitanje zaposlenosti i niskog stepena korišćenja kapaciteta prerađivačke i inputne industrije. Tu postoje dve moguće odluke: prvo, ograničenje "subvencija" za one koji su na "prinudnom odmoru", čime bi se redukovala urbana nezaposlenost. Međutim, u sadašnjim uslovima, to je teško izvodljivo. mada se pouzdano zna da ima neefikasnih firmi koje se samopokrivaju u uslovima sankcija. Drugo, preko ruralne politike bi mogla da se vodi suptilno - restriktivna politika migracije selo-grad, što bi u suštini značilo za mnoge "povratak selu", ali ne samo da svoje zanimanje potraže u primarnoj poljoprivrednoj proizvodnji, već u mnogim delatnostima koje su prirodno - sastavni deo integralne ruralne ekonomije. Međutim, ni jedna od ovih odluka ne bi omogućila kretanje poljoprivrede ka optimalnom nivou intersektoralne distribucije zapošljavanja bez determinisane nadnice koja bi omogućila konkurenciju na tržištu rada.

Mogućnosti specijalizacije poljoprivredne proizvodnje u Srbiji su velike, s obzirom na veliku raznolikost prirodnih uslova i široku skalu potreba za raznovrsnim poljoprivrednim proizvodima. U ravničarskim krajevima neophodna je orijentacija na visoko intenzivnim oblicima proizvodnje, dok na prostranim travnatim i brdsko-planinskim predelima treba forsirati poluintenzivni oblik proizvodnje. Specijalizacijom poljoprivredne proizvodnje na individualnim gazdinstvima potrebno je ostvariti značajne pozitivne efekte.

Na osnovu brojnih istraživanja utvrđeno je ukupno šest globalnih pravaca specijalizacije proizvodnje individualnih proizvođača sa više podgrupa:

- specijalizacija u oblasti proizvodnje mleka, jaja, hmelja, povrća, duvana, tova svinja, tova junadi, mladih jaganjaca, grožđa,
- prostorna specijalizacija, s obzirom da maksimalno valorizuje specifične lokalne proizvodne resurse,
- prigradska poljoprivreda, čija je orijentacija na visokokvalitetne poljoprivredne proizvode.
- specijalizacija proizvodnje semena, sadnog materijala, stočnog podmlatka i drugih reprodukcionijskih materijala,
- specijalizacija proizvodnje dopunskih delatnosti u poljoprivredi: pčelarstvo, ribarstvo, lekovito bilje, šampinjoni i ostali plodovi,
- specijalizacija dopunskih delatnosti: domaća radinost, turističke usluge, zanatske usluge,
- specijalizacija kombinovane poljoprivredne i šumske proizvodnje.

Svi ovi pravci imaju za cilj da obezbede veću zaposlenost, racionalno korišćenje raspoloživih faktora proizvodnje, efikasnu proizvodnu strukturu, stabilan plasman proizvoda i produktivno ekonomsko integrisanje u društveno-organizovanu poljoprivredu i prerađivačku industriju.

11.3. Kontrolisano zaustavljanje procesa deagrarizacije i razvoj poljoprivrednog sektora

Ekonomskom teorijom davno je utvrđeno, a praksom pojedinih zemalja i dokazano, da deagrarizacija predstavlja objektivnu pojavu koja nastaje kao posledica privrednog razvoja zemlje. Ova tvrdnja je prema tome neosporna i posmatrano sa tog aspekta može se reći da je deagrarizacija i kod nas objektivna zakonitost izazvana dinamičnim privrednim razvojem. Ono što je sporno jeste pitanje brzine i usmerenosti tog procesa. Veliki broj stručnjaka koji su se bavili ovim problemom, gotovo su jednodušni u oceni da je kod nas prisutna ubrzana deagrarizacija. Proces deagrarizacije je tekao ubrzano, burno i stihijno, umesto da se išlo na to da se poljoprivreda razvija bržim tempom, u skladu sa sopstvenim mogućnostima i u velikoj međuzavisnosti sa industrijom i drugim nepoljoprivrednim delatnostima.

Posledice ovakvog procesa su višestruko negativne sa dalekosežnim društveno-ekonomskim posledicama (rast broja staračkih i mešovitih domaćinstava, slaba i nedovoljna obrađenost velikih zemljišnih površina privatnog sektora, određene teškoće u prihvatanju i upotrebi nove tehnologije na privatnim gazdinstvima, pritisak na zapošljavanje seoskog stanovništva u gradove, zaostajanje poljoprivrede i sela u društveno-ekonomskom razvoju).

Najgora od svih društveno-ekonomskih posledica jeste svakako starenje poljoprivrednog stanovništva. Jednom rečju, naše selo ulazi u kritičnu fazu koja pretili da ugrozi biološku reprodukciju zemljoradničkih gazdinstava.

Produbljivanje razlika između sela i gradova, lišavanje seoskog stanovništva kolektivne potrošnje, nedostatak osnovnih elemenata društvenog i kulturnog života, kao i mnogi drugi razlozi, dovode do stalnog odbijanja mladih ljudi od sela i poljoprivrede. Ta nesigurnost opstanka na selu, neizvesnost poljoprivredne proizvodnje, uslovljene dejstvom vremenskog faktora, kao i naporan rad u poljoprivrednoj proizvodnji dovode do permanentnog napuštanja sela od strane mladih ljudi i starenje seoskih domaćinstava. Pored toga što ove pojave dovode do zaostajanja poljoprivredne proizvodnje u obimu i kvalitetu, one uslovljavaju uvećanje i onako visoke stope nezaposlenosti.

Da bi došlo do rešenja napred navedenog problema sela i poljoprivredne proizvodnje neophodan je drugačiji pristup ovom problemu i radikalna transformacija sela i poljoprivrede uopšte.

Neophodna je aktivnija politika prema individualnoj poljoprivrednoj proizvodnji, podsticanje privatnog preduzetništva na selu, da bi se ono učinilo atraktivnim za onaj deo stanovništva koje treba i želi poljoprivredom da se bavi i koje želi da živi i radi na selu.

Da bi se sve ovo ostvarilo neophodno je stvoriti i određene uslove za bolju organizaciju i unapređivanje poljoprivredne proizvodnje, kako bi ona na taj način dobila povoljniji tretman u odnosu na dominantne grane u našoj privredi, kao što su industrija, saobraćaj, trgovina, itd.

Osnovni pravac agrarne politike u Srbiji trebao bi se usmeriti na:

- izgradnju prerađivačkih kapaciteta industrije na selu,
- ukрупnjavanje poseda,
- podsticanje poljoprivredne proizvodnje putem subvencija (premije, regresije, repromaterijal, niže cene goriva, finansiranje robnih rezervi),
- izgrađivanje infrastrukture na selu kako bi se povećao životni standard seoskog stanovništva,
- promene u oblasti zdravstvene i socijalne zaštite poljoprivrednog stanovništva.

Na ovaj način bi došlo do veće stimulacije mladih ljudi da odustanu od namere o napuštanju sela. To bi istovremeno bio stimulans velikom broju neradnika i nezaposlenih da se vrate selu i poljoprivredi, tim pre što izvestan broj takvih radnika svoje radno mesto u industriji i drugim nepoljoprivrednim delatnostima vide kao dopunski izvor prihoda za svoje domaćinstvo. Takvi radnici-neradnici ne mogu biti ni dobri poljoprivrednici, ni dobri industrijski radnici.⁵¹

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da bi intenzifikacija poljoprivredne proizvodnje dovela do ostvarivanja većeg dohotka, veće zaposlenosti u samoj poljoprivrednoj proizvodnji i smanjenja pritiska agrarnog stanovništva na grad i nepoljoprivredne delatnosti.

Republika Srbija čini velike napore ne bi li dala puni doprinos razvoju seoskog turizma, proizvodnji zdrave hrane i razvoju zanatstva na selu. Na ovaj način bi došlo do usklađivanja poljoprivrednih potreba za radnom snagom i zaustavljanja odlaska sa sela mlade radno-sposobne radne snage. Smanjivanjem intenziteta deagrarizacije omogućilo bi se uspešnije rešavanje problema nezaposlenosti.

12. Stimulisanje radno-intenzivnih grana primenom intermedijarne tehnologije

12.1. Osnovne napomene o značaju pravilnog izbora tehnologije za rešavanje problema nezaposlenosti⁵²

Ako želimo da povećamo stepen zaposlenosti u narednom vremenskom periodu, pored napred navedenih mera, neophodno je da forsiramo razvoj radno-intenzivnih grana uz što veću primenu intermedijarne tehnologije.

⁵¹Stefanović V., Grujić D., Vojnović B., *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

⁵²Stefanović V., Grujić D., Vojnović B., *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

Orientacija na najnovija tehnološka dostignuća veoma lako može pokazati i određene promašaje, najviše zahvaljujući prilično kratkom veku trajanja tih tehnologija.

S druge strane, postoje ljudi koji nisu bili u kontaktu ni sa kojom vrstom tehnologije, te im je otuda svaki vid tehnologije prilično stran, nepoznat i destruktivan. Visoka stopa nezaposlenosti, niska akumulativna i reproduktivna sposobnost privrede, umanjena produktivnost rada, predstavljaju na neki način obavezu našoj privredi da se okrene ka stimulisanju razvoja radno-intenzivnih grana, koje po obimu zahtevaju male i srednje kapacitete, i u kojima je zastupljena intermedijarna tehnologija.

12.2. Neophodnost primene intermedijarne tehnologije

Nužnost što bržeg prelaska na primenu intermedijarne tehnologije nastaje upravo usled veoma niske efikasnosti investicija u dosadašnjem vremenskom periodu. Većim korišćenjem intermedijarne tehnologije došlo bi do povećanja efikasnosti investicija, uprkos velikih oskudica u finansijskim sredstvima i obilja radne snage.

Kada je u pitanju protekli vremenski period, nailazimo na neslavne podatke čijom detaljnijom analizom možemo doći do odgovarajućih rešenja za naredni vremenski period, tj. do veće iskorišćenosti postojećih kapaciteta, povećanja zaposlenosti i preorijentacije na jeftinije investicije.

Makedonski ekonomista Fiti T. posebno je zaslužan za popularisanje i intenzivan razvoj intermedijarne tehnologije. Konkretnu primenu ove vrste tehnologije on je izučavao na primeru zemalja u razvoju. Sama primena i funkcionisanje ovakvog oblika tehnologije podrazumeva i određeno oslanjanje na tradicionalne sektore privređivanja, na radnu snagu kao važan faktor celokupne poslovne aktivnosti, kao i na male i srednje organizacije koje imaju veliki značaj za krupnu industriju, kako kao činioci tražnje njenih proizvoda, tako i neposredno kao faktori njenog uspešnog i efikasnog funkcionisanja.

U francuskoj ekonomskoj terminologiji intermedijarna tehnologija se obeležava sa dva atributa:

- technologie intermediaire
- technologie appropriée.

Prvi atribut (technologie intermediaire), označava srednju, nižu i jeftiniju, dok drugi atribut (technologie appropriée), označava adaptiranu, prilagodljivu tehnologiju konkretnim ekonomskim ustavima.

Da bi intermedijarna tehnologija dala zadovoljavajuće rezultate neophodno je optimizirati osnovne postavke obrazovnog i kadrovskog sistema. U tom pogledu, neophodno je korišćenje iskustava ne samo najrazvijenijih zemalja sveta, nego i zemalja u razvoju.

Medjutim, svakako da je povećanje zaposlenosti najvažniji zadatak koji se postavlja ispred celokupne privrede u Srbiji. Pitanje je da li bi strategija privrednog razvoja, koja bi pored mikroelektronike stavljala akcenat i na intermedijarnu tehnologiju,

odnosno male i srednje privredne organizacije, predstavljala i određenu medikalizaciju problema. Mišljenja sam da nema govora o određenoj medikalizaciji problema, nego o procesu koji je karakterističan i kod najrazvijenijih zemalja u svetu. Efekti ovakve jedne strategije ne odnose se samo na zaposlenost, nego i na upotpunjavanje privredne strukture, odnosno efikasnije funkcionisanje čitave privrede i njen elastičniji odnos prema promenama u domenu tehnologije.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da trenutna struktura privrede u Srbiji ne odgovara planom postavljenim zadacima. Sve više treba forsirati razvoj tercijarnog sektora, koji veoma lako može u velikim količinama apsorbovati sve veći obim nezaposlenog radno-sposobnog stanovništva.

13. Vraćanje selu i poljoprivredi kao mogućnost ublažavanja nezaposlenosti

13.1. Osnovni oblici vraćanja selu i poljoprivredi

Na prostoru Republike Srbije već odavno su prisutna veoma izražena jednosmerna migraciona kretanja na relaciji selo-grad. Posledica ovoga je sve izraženiji problem nezaposlenosti u gradskim sredinama uz intenzivno napuštanje sela i poljoprivrede (naročito aktivnog poljoprivrednog stanovništva). S pravom se postavlja pitanje da li se u bližoj budućnosti može računati na intenzivniji povratak stanovništva u već poprilično napuštena sela?

Sve povratnike na selo možemo podeliti u dve različite grupe:

- a) oni koji se delimično vraćaju selu i poljoprivredi
- b) oni koji se u potpunosti vraćaju selu i poljoprivredi

13.2. Delimični oblici vraćanja selu i poljoprivredi

Kategorija delimičnih povratnika na selo jako je raznovrsna i mnogobrojnija od kategorije potpunih povratnika na selo. U delimične povratnike spadaju i oni koji su nastanjeni u prigradskim mestima i zonama većih gravitacionih centara. Najsnažniji motiv vraćanja zemlji i selu je ekonomski (zadovoljenje dela potreba domaćinstva), zatim potreba za odmorom i rekreacijom. Vrlo jak motiv je i osećaj sigurnosti (ekonomski i socijalni), posebno u uslovima društvene i ekonomske krize, gde se čovek okreće zemlji kao najsigurnijem osloncu.

Kategorija delimičnih povratnika na selo ima svoje pozitivne i negativne efekte na razvoj sela i poljoprivrede.

Positivni efekti se ogledaju pre svega u izrazitoj inovativnosti kod većine pripadnika ove grupe, koja se ogleda u primeni novih tehnika i metoda u obradi i uređenju imanja. Upotreba novih sredstava za rad, novih sredstava za zaštitu bilja, gajenjem novih sorti voćki, tj. težnja za eksperimentisanjem je takodje pozitivno svojstvo

ove grupacije i ono se javlja pre svega zbog ekonomske stabilnosti ovih gazdinstava, jer ona ne zavise samo od prihoda od poljoprivrede. Neka domaćinstva su se osposobila i kao robni proizvođači, te svojom proizvodnjom povećavaju ponudu na tržištu poljoprivrednih proizvoda (vlasnici krupnijih poseda). Oni koji ne proizvode za tržište, već podmiruju sopstvene potrebe, utiču na povećanje ponude - u izvesnom smislu smanjuju tražnju, a povećavaju ponudu, tj. smanjuju deficitarnost pojedinih proizvoda.

Negativni efekti ogledaju se pre svega u usitnjavanju obradive zemlje koje ima neka specifična dejstva:

- a) izgradnja raznih objekata što za sobom povlači smanjenje obradive zemlje,
- b) svaštarenje u proizvodnji, gde se na malim posedima gaji veliki broj raznovrsnih biljaka.

Svi ovi faktori utiču na sporiju urbanizaciju sela.

Unutar ove kategorije povratnika mogu se identifikovati i oni koji se vraćaju iz zavičajnih razloga - obnova očevine ili dedovine. Ni ovaj sloj stanovništva nije homogen što se vidi po njegovom odnosu prema obradivoj zemlji ili po renoviranju već postojećih kuća. Neki od njih renoviraju stare kuće, dok drugi grade iznova. U ovu grupu delimičnih povratnika na selo spadaju još dve grupe ljudi i to tzv. savremeni polutani i vikendaši.

- 1) U savremene polutate spadaju seljaci - radnici. Oni su nastanjeni u gradu, ali kada su u gradu jedva čekaju da odu na selo. Ovaj sloj doprinosi revitalizaciji sela i poljoprivrede, ali je nerealno od njih očekivati neke veće impulse jer su oni u selu povremeno i obrađuju manji deo zemlje, dok onaj veći deo ostaje zapušten i neobrađen.
- 2) U tzv. vikendaše spada velika grupa ljudi koja na selu ima kuće za odmor. Njihov motiv nije vraćanje selu i poljoprivredi već odmor i rekreacija. U okviru ove grupe imamo tri podgrupe i to:
 - oni čije su kuće izgrađene na seoskim atarima koji pripadaju prigradskoj zoni, (primorske turističke regije) i koji će vrlo brzo biti urbani. Ovde se pored motiva odmora i rekreacije javlja mogućnost izdavanja vikendica i zarada novca;
 - u drugu podgrupu spadaju vikendaši čije su vikendice locirane u planinskim predelima i kod kojih je takođe pored motiva odmora i rekreacije, prisutan i motiv zarade;
 - u treću podgrupu spadaju vikendaši čije su vikendice locirane u manjim planinskim selima i kod kojih je izražen pre svega zavičajni motiv.

Bez obzira kojoj grupi pripadaju, pojava vikendaša ima pozitivne i negativne posledice. Pozitivno je to što stimulišu poljoprivrednu proizvodnju, a negativno je to što se komada i usitnjava najplodnija zemlja i što se unosi stihijnost u urbanizaciji sela (pre svega u izgradnji saobraćajnica i drugih vitalnih funkcija).

U nedostatku pravne države vikendomanija poprima drastične razmere, a njene negativne posledice će se još dugo trpeti.

13.3. Potpuni oblik vraćanja selu i poljoprivredi

U ovu grupu pre svega spadaju bivši seljaci-radnici. Njihov životni cilj je da steknu penziju i da se zatim vrate na selo. Tu proizvode za svoje potrebe i za potrebe potomaka u gradu.

Zbog teške ekonomske situacije dešava se da i mlađi potomci dolaze na selo, posebno oni koji u gradu ostaju bez posla. Najviše povratnika ima u selima koja su dobro povezana sa gradskim sredinama.

Ova kategorija povratnika može odigrati značajnu ulogu u revitalizaciji sela i poljoprivrede, pre svega u revitalizaciji stočarstva, a zatim i ostalih grana poljoprivrede.

13.4. Tehnološki viškovi radne snage i vraćanje selu i poljoprivredi

Tehnološki viškovi radne snage su raznoliki i možemo ih podeliti na više kategorija.

Prvu kategoriju predstavljaju oni radnici koji su pred penzijom i koji po odlasku u penziju planiraju povratak selu i poljoprivredi. Oni se nikada nisu sasvim odvojili od sela i kao povratnici njihovog kasnijeg stanovanja javljaju se sela u zoni razvijenijih centara i sela u pitomim dolinama.

U *drugu kategoriju* spadaju oni radnici čija je porodica socijalno ugrožena i čiji su članovi nezaposleni. Reč je dakle o licima čiji je povratak na selo jedini opstanak. Razlika između ove i prve grupe je u tome što se prvi vraćaju iz ljubavi, a drugi iz nužde.

U *treću kategoriju* spadaju oni koji u poljoprivredi vide šansu da se bolje živi i ova grupa je malobrojna.

U *četvrtu kategoriju* spadaju oni koji i dalje žive u gradu i tu traže posao, ali aktiviraju i posede na selu. Iz ove grupe izdvajamo dve podgrupe:

- oni koji sezonski žive na selu,
- oni koji žive u gradu, a mesto rada im je selo.

U *petoj kategoriji* su oni koji su u dilemi da li da aktiviraju posed na selu ili ne.

U *šestoj kategoriji* su oni koji su poreklom sa sela, ali koji svoj život projektuju u gradu i ne misle na povratak u selo.

U ovom kontekstu se nameće pitanje: kako stimulisati sve ove grupe da se vrate selu i poljoprivredi i time bar malo ublaže problem nezaposlenosti. Pre preduzimanja konkretnih mera treba razvrstati više tipova gazdinstava koji bi poslužili kao primer ostalim. Tu imamo dva tipa gazdinstava:

- a) gazdinstva za specijalizovanu poljoprivrednu proizvodnju
- b) gazdinstva mešovitog tipa

U gazdinstva za specijalizovanu poljoprivrednu proizvodnju spadaju gazdinstva ratarske proizvodnje, gazdinstva voćarske proizvodnje, gazdinstva za povrtarstvo. Svakom od naznačenih tipova je neophodno odrediti lokaciju i asortiman proizvodnje.

U gazdinstva mešovitog tipa spadaju gazdinstva koja se istovremeno bave sa više vrsta poljoprivredne proizvodnje. I ovde se vodi računa o lokaciji gazdinstva i o odnosu bazične i dodatne proizvodnje (proizvodnje koja se kombinuje sa bazičnom).

Odgovarajuće "vladine" institucije su obavezne da pomognu onima koji žele da se vrate na selo. Institucije koje su spremne da finansiraju ovu vrstu povratka selu i poljoprivredi, treba da u celosti razrade mehanizme u cilju što efikasnije i racionalnije upotrebe tih finansijskih sredstava.

13.5. Kako spasiti pojedina sela od umiranja

U kontekstu vraćanja selu i poljoprivredi čini se da je potrebno inicirati razradu projekata kojim bi se sprečilo umiranje pojedinih sela. Sta bi trebalo da sadrže ti projekti?

Prvo bi trebalo napraviti spisak takvih sela po rejonima, po broju stanovnika, po veličini seoskih atara. Zatim bi se sela klasifikovala na prigradska sela u gravitacionoj zoni većih gradova, prigradska sela u zoni srednje razvijenih gradova, sela u zoni nerazvijenih centara itd. Neophodno je u okviru svakog naselja tražiti starosnu, polnu i obrazovnu strukturu stanovništva.

Sledeći korak u projektu predstavlja razvrstavanje po tipovima i uzorcima koji će pomoći zainteresovanim poljoprivrednicima da uspešno razviju poljoprivrednu proizvodnju. Nakon toga slede podsticajne mere koje delimo na:

- 1) grupu mera koje treba da zaustave odlazak ovo malo vitalnog stanovništva koje je već na selu i
 - 2) grupu mera koje treba da podstaknu vraćanje ostalog stanovništva poljoprivredi.
- I jedna i druga grupa mera imaju svoje faze i to:
- 1) finansijski podsticaj i
 - 2) organizacione mere koje će podstaći ostvarivanje ovih ciljeva.

Predloženi projekat ima značajnu, ali ne i presudnu ulogu u revitalizaciji sela. Time će se koliko toliko ublažiti problem nezaposlenosti u gradskim sredinama.⁵³

14. Brži privredni razvoj na osnovu novih investicionih ulaganja

Rešavanje problema nezaposlenosti je u direktnoj vezi sa dugoročnom razvojnom politikom, odnosno sa obimom i strukturom investicija.

⁵³Upućujemo na: Cvijanović J., **Vojnović B.**, Lazić J., *Istraživanje zainteresovanosti žena za preduzetništvo u agrobiznisu*, Ekonomika poljoprivrede, 1/2011.

Uslov većeg stepena zaposlenosti svakako predstavljaju veća akumulacija i aktivnija investiciona politika. Veći obim investicija je realna pretpostavka otvaranja novih radnih mesta. Nije dovoljno samo obezbediti odgovarajući obim investicija za inovacije. Greške u razvojnim procesima ukazuju na to da je vrlo značajan faktor struktura investicija, koja treba da omogući najracionalnije apsorbovanje radne snage.

Uglavnom, osnovno opredeljenje trebalo bi da bude da se prednost daje onim investicionim programima koji uz manja ulaganja obezbeđuju visoko zapošljavanje.

Polazeći od ovoga treba utvrditi koji programi imaju ovakve karakteristike da bi im se dala finansijska podrška, kako bi se po osnovu investicionog ulaganja obezbedilo veće zapošljavanje.

15. Prekvalifikacija suficitarnih u deficitarna zanimanja

Preovladjujući oblik nezaposlenosti kod nas predstavlja tzv. strukturalna nezaposlenost koja se karakteriše time što postojeća struktura radne snage ne odgovara postojećim zahtevima radnih mesta. Konkretnije, ova vrsta nezaposlenosti došla je kao rezultat neodgovarajućih kvalifikacija i razmeštaja, tj. lokacije omladine, starih, nepismenih i nedovoljno školovanih kadrova, koje je tehnologija zbog tehničkog napretka samo istisnula iz sfere procesa proizvodnje.

Za rešavanje strukturne nezaposlenosti potrebna je tzv. politika radne snage, tj. politika tržišta rada koja bi trebala obuhvatiti obaveznu prekvalifikaciju radne snage. Na taj način bi se preko obučavanja kadrova za nova radna mesta, preko povećane mobilnosti radne snage, mogla otkloniti strukturalna nezaposlenost. Samo po sebi se razume da je za realizaciju ovakve jedne politike neophodno uraditi specijalne programe ponovnog obučavanja i realokacije radne snage.

Zapošljavanje putem prekvalifikacije i stručnog osposobljavanja nije dovoljno da se ublaži nezaposlenost visokog i višeg stručnog kadra, ali se ovom aktivnošću može znatno ublažiti problem nezaposlenosti.⁵⁴

16. Radno angažovanje radnika koji se vraćaju sa privremenog rada u inostranstvu

Da bi se omogućilo radno angažovanje radnika koji se vraćaju sa privremenog rada u inostranstvu potrebno je preduzimati određene mere kojima bi se olakšalo njihovo vraćanje u zemlju i mere kojima bi se omogućilo zapošljavanje u privatnom sektoru. U tom smislu neophodno je:

- razraditi i u praksi realizovati sistem namenske štednje koji bi omogućio ulaganje deviznih ušteda radnika za kupovinu i izgradnju stanova u korist preduzeća koja

⁵⁴O ovome više pročitati u: Stefanović V., **Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.

stvaraju uslove za zapošljavanje, kao i ulaganje u otvaranje zanatskih radnji gde se može zaposliti znatan broj lica,

- obezbediti evidenciju lica na privremenom radu u inostranstvu koja žele da se vrate u zemlju i pružiti im neophodnu pomoć,
- obezbediti permanentno informisanje radnika o mogućnostima plasmana njihovih ušteda, kao i o drugim mogućnostima njihovog radnog angažovanja i pitanjima značajnim za njihov povratak.

U okviru napora za dinamičan i stabilan porast zapošljavanja neophodno je stvoriti posebne uslove za zapošljavanje mladih stručnih kadrova:

- dosledno primenjivati kriterijume o prijemu pripravnika
- radno iskustvo kao zahtev za zapošljavanje postaviti samo onda kada je neophodno
- materijalno, preko zajednice za zapošljavanje stimulisati prijem pripravnika.



DRUGI DEO TURIZAM U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

I TURISTIČKO PRIVREĐIVANJE

Turizam kao tercijalna, dakle uslužna ali i veoma kompleksna delatnost, prolazila je u prethodnom veku kroz više faza. Najznačajnije kvalitativne ali i kvantitativne promene desile su se u poslednjih 20-tak godina, kada razvoj i rast ove delatnosti bukvalno doživljava preporod. Prvi period je viđen kao nekontrolisan i divlji razvoj turizma, bez jasnog plana i sagledivog napretka. Naredni period karakteriše zainteresovanost nadležnih subjekata i planski pristup, dok ovaj poslednji kako je već rečeno beleži dinamičan rast turističkog prometa.

Vidljiv uticaj turističke potražnje na ostale privredne delatnosti a posebno one koje su u neposrednoj vezi sa ovom delatnošću, posticao je organizovan razvoj turizma. Dovoljan pokazatelj ovome je podatak da se od svetskog turizma ostvari godišnji prihod od preko 600 milijardi dolara.

Pri tome, predviđa se da bi turistička potrošnja mogla iznositi preko dve hiljade milijardi SAD dolara, i time učinila turizam vodećom svetskom industrijom.

Turistička delatnost se svrstava među najdinamičnije i najpropulzivnije privredne grane, sa višestrukim multiplikativnim efektima. To turizmu daje snažnu pokretačku funkciju u širokom spektru delatnosti, koji se sve više uključuje u prioritete privrednog razvoja brojnih receptivnih zemalja i njihovih pojedinih delova. Ova predviđanja su zasnovana na godišnjoj stopi rasta od 4,3% za putovanja i 6,7% za potrošnju, što je mnogo više od očekivanog rasta od 3% godišnje u svetskom BNP-u.⁵⁵

S druge strane, turistička kretanja imaju veliki kulturni, društveni i zdravstveni značaj, koji je sve izraženiji u potrebama kretanja ljudi. Takode, može se uočiti veliki broj

⁵⁵Hamović V., Cvijanović D., Bošković D., Repozicioniranje Srbije kao turističke destinacije, *Ekonomika poljoprivrede*, br.3, Beograd, 2009, YU ISSN 0352-3462, UDK 338.43.63, str. 367-376.

kretanja turista iz privredno-razvijenih mesta prema manje razvijenim, što u velikoj meri prenosi novčana sredstva prema nerazvijenima i ujedno utiče na njihov razvoj.

Turizam je mnogostruko protkan različitim spojevima. Za turizam su značajni poljoprivreda, kultura, saobraćaj, zdravstvo, trgovina, ugostiteljstvo, zanatstvo i niz drugih oblasti. Turizam ne samo da spaja pomenute faktore, već je on i spojnica različitih religija, geografskih regija, bližih i daljih, kao i razvijenih i nerazvijenih.⁵⁶

Ni jedna delatnost nema toliki broj veza sa ostalim funkcijama koliko ih ima turizam. Karakteristično je i to da se primorski turizam, koji beleži najveći procenat ostvarenja turističkog prometa, smanjuje a u korist ostalih vidova turizma. Ovo daje mogućnosti različitim regionima da usmere svoje aktivnosti prema razvoju turizma, ka svojim destinacijama, jer kako se može zaključiti nije neophodno imati obalu mora ili planinski venac ili pak banju da bi turizam svojim blagodatima doprineo razvoju područja.

Takođe sve je izraženija i prirodna potreba za kretanjem, što je u biti ljudi, pa se i iz ovog razloga turizam može nazvati mogućnošću i potrebom savremenog sveta.

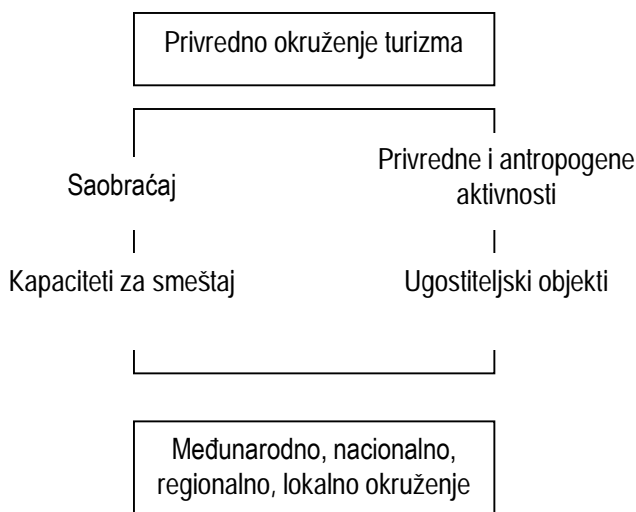
Posmatrajući sve ostalo za turizam se može reći i daje specifičan po:

- broju kontakata u međusektorskim vezama sa drugim delatnostima čime se uvećava njegova kvantitativna i kvalitativna zavisnost, što direktno utiče na brži razvoj turizma,
- turizam postaje jedna od značajnih sprega u sistemu međunarodnih odnosa (političkih, kulturnih ili ekonomskih),
- turizam predstavlja mešoviti podsistem privrede i kao takav je otvoren i povezan sa istorijskim promenama društva u celini,
- političke i ekonomske promene direktno su od uticaja na turizam,
- turizam daje rezultate na duži rok, kao i vraćanje uloženi investicija u objekte ili infrastrukturu,
- najveći broj turističkih usluga se pruža neposredno, čime se smanjuju troškovi posredovanja,
- prodaja usluga i robe u turizmu ima multiplikativni karakter, odnosno vrednuju se sa visokim cenama, što utiče na povećanje ukupnog dohotka,
- turizam utiče na razvoj dragih grana i delatnosti (poljoprivredu, saobraćaj, industriju, građevinarstvo) i
- turizam predstavlja ekonomsko-ekološki sistem, gde ako se naruše efekti u prirodnoj sredini, smanjuju se ekonomski efekti a povećavaju se ekološki troškovi.⁵⁷

Osobnosti turizma, kao privredne oblasti, mogu se prikazati i grafički.

⁵⁶Jovičić Živadin, *Turizam Srbije*, NIP "Turistička štampa" Beograd, 2002.

⁵⁷**Vojnović B.**, Upravljanje razvojem turističkih organizacija – sa posebnim osvrtom na Podunavski okrug, magistarska teza, FPS, Beograd, 2003.



Slika 1. Turistička privreda⁵⁸

Turističko poslovanje u većini slučajeva odvija se neposrednim kontaktom i na licu mesta između proizvođača turističke usluge i potrošača – turiste. Zbog toga je upravo i posebna specifičnost i značenje kadrova koji rade u turizmu. Nije potrebno posebno naglašavati da su humanijem i čoveku prikladnijem turizmu potrebni kadrovi koji, osim stručnosti, poseduju i široke humanističke ideje i obrazovanje. Turistički kadrovi u svim turističkim mestima moraju posedovati široku opštu i humanističku kulturu.⁵⁹

1. Turistička valorizacija

Turistička valorizacija predstavlja procenu da li je moguće u određenom prostoru organizovati turističku delatnost, obezbediti posetu, zadovoljiti potrebe posetilaca i ostvariti odgovarajuće ekonomske efekte.

Ovo je ujedno i najvažniji zadatak turističkih organizacija koje moraju kvalitativno i kvantitativno analizirati mogućnost svih turističkih i ekonomskih motiva za ostvarenjem predviđenog cilja. Kroz postupak valorizacije zaključuje se upotrebna i prometna vrednost faktora razvoja.

Drugačije rečeno turistička valorizacija podrazumeva postupak procene prostora, objekata i pojava u njemu, sa namerom da se utvrde mogućnosti za privredno i turističko aktiviranje.

⁵⁸Milenković Svetislav, *Poljoprivreda i turizam Srbije*, Vuk Karadžić, Paraćin, 1994.

⁵⁹Stefanović V., Jovičić D., Neophodnost "znanja o znanju" u turizmu, BULLETIN OF THE SERBIAN GEOGRAPHICAL SOCIETY, br. 3. Beograd, 2010. str. 53-70.

Kriterijumi za turističku valorizaciju su mnogostruki, i to s razlogom jer je pristup ovom problemu višediscipliniran, upravo zbog toga što je veliki broj faktora direktno uticajan na proces valorizacije.

Svetska turistička organizacija (WTO) je 1997. godine klasifikovala dve vrste faktora i to: interne i eksterne, koji su od značaja za valorizaciju turizma. Pod internim faktorima se smatraju vrednosti i svojstva svakog turističkog faktora posebno. Eksterne faktore čine elementi koji omogućavaju korišćenje motiva na jednom prostoru.

Prema broju faktora koji se ocenjuju za potencijalnu valorizaciju pristup može biti parcijalan i potpun.

Razlika između ova dva pristupa je u obimu i vrsti elemenata od značaja za dalji razvoj, koji se uzimaju u razmatranje prilikom utvrđivanja mogućnosti valorizacije na određenom području.

2. Turističko tržište kao element razvoja

Ako bismo hteli da definišemo tržište kao ekonomski oblik onda možemo reći da ono predstavlja skup odnosa ponude i tražnje ili mesto gde se vrši razmena materijalnih dobara i usluga naspram novca.

Konstituisući elementi tržišta su ponuda i tražnja. Polazeći od ove pretpostavke o tržištu, može se izvući zaključak da se ona odnosi sasvim korektno i na definiciju turističkog tržišta kao ekonomske kategorije. Isto tako elementi koji čine turističko tržište su turistička ponuda i turistička tražnja.

Govoriti o turističkoj ponudi znači, pre svega govoriti o velikom broju učesnika, koji nalaze svoje mesto i imaju određenu ulogu u kreiranju tog dela turističkog tržišta. Najjednostavnije, svaki učesnik tržišta, koji nastoji prodati svoju robu ili usluge turizma, na određeni je način predstavnik, subjekt turističke ponude. Ekonomskim rečnikom rečeno, količina robe i usluga koja se nudi turistima na određenom turističkom tržištu u određeno vreme i po određenoj ceni predstavlja turističku ponudu tog tržišta.⁶⁰

Međutim, sa stanovišta funkcionisanja ovo tržište ima i svoje specifičnosti, po kojima se razlikuje od ostalih tržišta.⁶¹

- Turističko tržište je podložno sezonskim uticajima gde dolazi do nepovoljnog odnosa između ponude i tražnje za turističkim proizvodima i uslugama;
- Ponuda i tražnja su sa aspekta sadržaja, vrlo kompleksni po pitanju učestvujućih i prostornih elemenata, koji ih sačinjavaju;
- Turistička tražnja je usmerena prema turističkoj ponudi, jer se putuje ciljano u

⁶⁰Stefanović V., Ekstremni sportovi kao deo turističke ponude Srbije, PMF - Geografski institut, Beograd, 2010, 6p. 58, стр. 111-120

⁶¹Vojnović B. *Turistička tržišta i oblikovanje kvaliteta usluga u turizmu*, mesečni poslovni časopis ``Poslovna Politika`` jul-avgust/2005. Beograd, str. 36-38.

određena turistička područja, za razliku od klasičnog robnog tržišta, gde su kretanja praktično uvek usmerena suprotno;

- Osnovni faktori koji stvaraju tržište su prirodni i kulturno-istorijski uslovi, turističkih odredišta.

Turistička ponuda dakle mora da udovolji zahtevima turističke tražnje koji su vrlo fleksibilni i opsežni. Dve su grupe osnovnih zahteva ili potreba, koje se neposredno vezuju za tržište ponude.

Prvo turistička ponuda mora da obezbedi kvalitetno ispunjenje egzistencionalnih potreba nosilaca turističke potražnje u vidu bioloških potreba (smeštaj, ishranu i sl.).

Drugo, turistička ponuda treba da obezbedi zadovoljenje opštih kulturnih potreba, kao i luksuznih potreba korisnika usluga.

Turistička tražnja u osnovi predstavlja potrebu ljudi za putovanjem u zemlji ili inostranstvu ali u turističke svrhe. Glavna odlika turističke tražnje je u visokom stepenu njene elastičnosti. Ova karakteristika je u direktnoj vezi sa platežnom moći nosilaca turističke potrebe, pa prema tome ukoliko je platežna moć veća, biće i veći zahtevi od turističke ponude u pogledu raznovrsnosti i kvaliteta. Turistička ponuda predstavlja količinu i kvalitet turističkih dobara i usluga koje se plasiraju na turističko tržište u nameri da se ostvari veći obim novčanih prihoda.

Ovde treba razlikovati turističku ponudu u užem i širem smislu.

U užem smislu turističku ponudu predstavlja ponuda usluga turističke privredne delatnosti.

U širem smislu turističku ponudu predstavlja turistička privreda, kao i ostale privredne i neprivredne delatnosti koje učestvuju u zadovoljenju potreba korisnika usluga.

Tržište turizma je moguće klasifikovati i prema tome da li je primarno ili sekundarno. Primarno turističko tržište čini neposredna veza između turističke ponude i turističke tražnje. Sekundarno tržište u turizmu obuhvata daleko širi pojam i može se odnositi na gotovo čelu nacionalnu privredu (saobraćaj, industrija, građevinarstvo, zanatstvo, domaća radinost i drugo), čime se potvrđuje činjenica njegove sveobuhvatnosti i kompleksnosti.

Cilj poslovanja turističkog sistema je da ostvari ekonomsku dobit, ali u skladu sa novom filozofijom marketinga, koja se bazira na zadovoljenju potreba kupaca. U centru pažnje nalaze se upravo potrošači.

Dakle, u kontekstu sa ovim u politici poslovanja preduzeća, posebno treba voditi računa o zadovoljenju potreba određenih grupa kupaca, a ne samo kupaca gledano u načelu. U vezi sa tim definisano je segmentirano tržište.

Segmentirano tržište se uspostavlja kada se jasno mogu razvrstati najmanje dve grupe potrošača. Podela se vrši u cilju vođenja odgovarajuće poslovne politike i njene efikasnosti, kao i radi kvalitetnijeg zadovoljavanja zahteva klijentele.

3. Pojam turističke destinacije

U novije vreme sve popularniji naziv za određište je destinacija. Destinacija predstavlja različite prostorne odrednice u kojima se odvija turističko putovanje. Kao takva ona predstavlja turističku ponudu i u njoj se odvija turistički promet.

Snaga privlačnosti svakog turističkog resursa meri se brojem posetilaca. Ako se atraktivnost posmatra sa geografskog stanovišta onda se govori o atraktivnosti lokalnog, regionalnog, nacionalnog ili svetskog značaja. Ako se meri dužina boravka turista nanekom resursnom području onda se govori o primarnom ili stacionarnom (zadržavanja turista po nekoliko dana) i sekundarnom ili izletničkim aktivnostima (zadržavanje turista manje od 24 časa).⁶²

Turistička destinacija struktuirana je od elemenata:⁶³

- atraktivnih,
- funkcionalnih,
- materijalnih i
- organizacionih.

Atraktivne elemente sačinjavaju delovi prostora i objekti, koji svojim osobinama zadovoljavaju potrebe potrošača. Oni mogu biti prirodni (klima, hidrografija, životinjski i biljni svet, reljef i td.) i antropogeni (kulturno-istorijsko nasleđe, manifestacije, priredbe, sajmovi i dr.).

Funkcionalni elementi odražavaju ekonomske i prostorne karakteristike turističkih prometa. Posebno su od značaja za postupak planiranja razvoja destinacije.

Materijalni elementi stvaraju materijalnu bazu prometa, koja je osnov za turističko privređivanje u destinaciji.

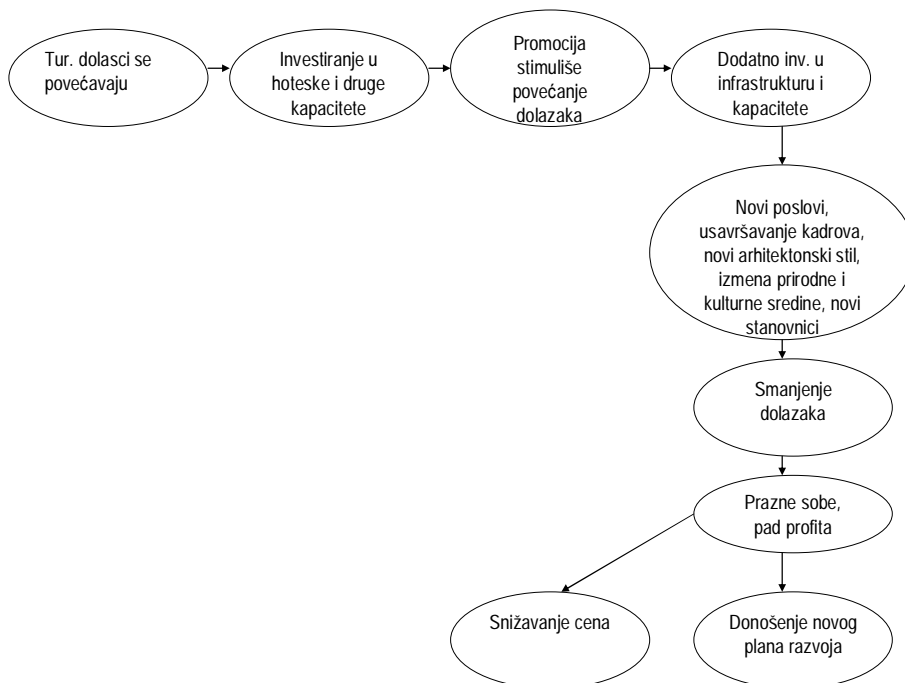
Organizacioni elementi čine sveukupnost mera radi usklađivanja kompleksnih ciljeva turizma u pravcu razvoja ove delatnosti.

Razvoj destinacije u direktnoj je vezi sa razvojem turizma i predstavlja jedan od bitnijih elemenata u njegovoj evoluciji. Podsticaji za razvoj destinacije mogu dolaziti iz nje same ili iz njenog okruženja. Ovi pokretači mogu biti u vidu tehnološkog progressa, razvoja saobraćaja, izgradnje novih objekata i sl.

⁶²Stefanović V., Ekstremni sportovi kao deo turističke ponude Srbije, PMF - Geografski institut, Beograd, 2010, бр. 58, стр. 111-120

⁶³Jovičić Živadin, *Turizam Srbije*, NIP "Turistička štampa" Beograd, 2002.

U svom razvoju destinacija prolazi kroz niz faza:



Slika 2. Ciklus razvoja destinacije⁶⁴

4. Motivski razvojni potencijali, prirodni resursi i kulturna dobra - preduslov razvoja turizma

Osnovne prirodne potencijale razvoja čine:

- klima,
- hidrografija,
- reljef,
- biljni i životinjski svet.

Da bi jedno geografsko područje moglo imati perspektivu, pored vizije nosioca razvoja mora da poseduje i prirodne potencijale na kojima će se zasnivati budući razvoj. Gotovo daje nemoguće govoriti o pokretanju razvoja a da područje ne poseduje prirodne motive kao osnov za turističku valorizaciju.

⁶⁴Laws E., *Tourist destination management*, Routledge, London, 1995.

Od pomenutih prirodnih elemenata turističko područje mora da ima najveći deo istih, jer u tom slučaju prostor dobija na kvalitetu i raznovrsnosti. Ukoliko se prirodni elementi javljaju u jedinstvenim oblicima, onda oni predstavljaju prirodne fenomene, odnosno retkosti i tada njihova turistička atraktivnost dobija na značaju.

Klima je jedan od osnovnih prirodnih elemenata, koji utiče na atraktivnost turističkog područja. Vrstu i kvalitet klime čine: broj sunčanih sati u toku godine (insolacija), količina i vrsta padavina, vlažnost, temperatura vazduha ili vode, vrsta i jačina vetrova i slično. Podrazumeva se da su povoljnije klime one koje pozitivno deluju na korisnike usluga i one ujedno mogu biti pokretač turističkih kretanja.

Ako posmatramo primorski turizam broj sunčanih sati i temperature vazduha i vode biće odlučujući faktori, dok u planinskom zimskom turizmu relevantniji faktor će biti količina padavina. Smatra se da su najpovoljnije klime za valorizaciju turizma one koje nemaju visoku amplitudu odstupanja između najviše i najniže godišnje temperature.

Hidrografiju čine vodene površine u vidu mora, reka, jezera, vodopada ili lekovitih izvora. Atraktivnost turističkog prostora u mnogome zavisi od zastupljenosti hidrografskog faktora. Najatraktivniji motiv za turistička kretanja je more. Međutim, najnoviji pokazatelji konstatuju pad turističkog prometa usmerenog prema primorju u korist drugih oblika turizma, što stimulatивно deluje na nosioce razvoja drugih oblasti koji ne raspolažu privilegijom hidrografskog elementa kao što je more. Kvalitet ovog potencijala meri se: prosečnom temperaturom, prozirnošću i solanitetom vode.

Jezera i reke pored mora takode čine privlačan motiv turizma. Posebnu pažnju zavređuju jezerski kompleksi koji svojim atraktivnim činiocima mogu biti idealni motivi za pokretanje turističkih aktivnosti.

Izvori lekovitih i mineralnih voda su takođe snažni pokretači, najuže vezani za zdravstveni turizam. Ovi elementi prouzrokovali su u mnogome nastanak turističkih destinacija kao što su banje. Hidrografski element u vidu izvora mineralne vode, isto tako može biti i faktor direktnog ekonomskog razvoja nekog područja, ukoliko dođe do eksploatacije i plasiranja vode na tržištu.

Kompleks geomorfoloških pojava predstavlja reljef i kao takav čini jedan značajan element turisticke. Reljef svojom anatomijom dobrim delom utiče na klimu, floru i faunu i samim tim ima izuzetan značaj za formiranje turističke ponude.

Biljni i životinjski svet može biti faktor koji opredeljuje turiste prema određenim prostorima. Biljni svet uglavnom svojom tipičnošću i zdravstvenom ulogom privlači turističke posetioce, dok životinjski svet i njegova zastupljenost stvara preduslove za razvoj lovnog turizma.

Kulturno - istorijski spomenici su nepokretni i pokretni materijalni predmeti sačuvani iz prošlosti koji bez obzira na materijal i dimenzije manifestuju kulturu pojedinog naroda i tumače stanoviti period razvitka društva.⁶⁵ Mnoge zemlje u kojima je turizam dosegao visok nivo kao što su Francuska ili Italija, znale su da iskoriste svoje istorijske vrednosti kao kulturni atraktivni faktor na turističkom tržištu. Aktiviranjem ovih kulturnih dobara postižu se pozitivni turistički efekti ali se ujedno i štite spomenici od propadanja.

⁶⁵Marković Z. *Osnove turizma*, Školska knjiga, Zagreb, 1980.

Kao interesantna kulturna baština za valorizaciju turizma posebno se ističu arhitektonska dela, bilo kao urbanistički ambijenti ili kao pojedine celine (crkve, zgrade i slično). Vremenom društva su prolazila kroz istorijske epohe koje su isto tako ostavile znatna obeležja, koja imaju veliki značaj na razvoj turizma u tim oblastima.

Najznačajnije epohe u pomenutom kontekstu su: razdoblje antike, feudalizma i ranog kapitalizma. Svaku od ovih epoha karakterišu svojevrсна kulturna dobra koja mogu naći ili su već našla mesto kakvo im i pripada u turizmu.

5. Istraživanje u funkciji razvoja

Istraživanje je proces koji je stalno usmeren na rešavanje problema. Njegov zadatak je da putem novih saznanja prikupi informacije koje su relevantne za postojeći problem i prepozna način za rešenje. Cilj svakog sistema je prvenstveno razvoj pa ga je otuda vrlo teško razdvojiti od istraživanja. Drugačije rečeno razvoj predstavlja primenu novih saznanja, tačnije primenu i sprovođenje rezultata istraživanja i njihovo praktično sprovođenje u vidu poboljšanja usluge, proizvoda ili procesa.

Potrebe za istraživačkim radom najčešće potiču iz:

- prakse,
- postojanja problema u dužem vremenu,
- lošim rezultatima predhodnog istraživanja,
- potrebom za promenom i slično.

Kada govorimo o istraživanju kao funkciji turističke privrede i njegovom značaju na ukupnost zbivanja u valorizaciji u ovoj oblasti, možemo ga podeliti na mikro i makro nivo.

Makro istraživanje, ima visok značaj na sveukupnost aktivnosti na realizaciji razvojnih ciljeva u jednoj zemlji u celini, kao bitnoj osnovi za formulisanje razvojne politike.

Istraživanje na mikro nivou odnosi se na aktivnosti pojedinih regiona, turističkih mesta ili turističkih organizacija.

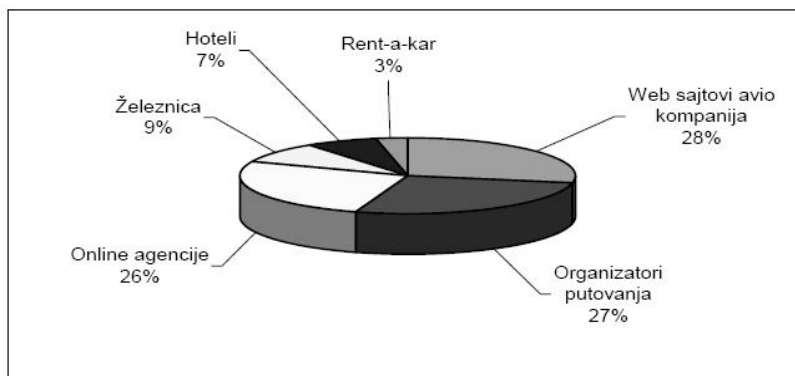
Sa aspekta pojmova potrebno je ukazati na razlike u sadržaju istraživanja turističkog marketinga i tržišta. Osnovna razlika između ove dve kategorije odnosi se na širinu istraživanja i to u korist istraživanja marketinga. Smatra se da je istraživanje tržišta sastavni deo, odnosno jedan od elemenata marketinškog istraživanja.

Značaj istraživanja i sa jednog i sa drugog gledišta, za poslovni sistem ima odgovarajuću težinu, pa ćemo iz tog razloga posvetiti određenu pažnju i tržištu i marketingu.

Dakle istraživanje marketinga bi obuhvatilo:

- istraživanje tržišta,
- istraživanje organizovanosti prodaje,
- istraživanje konkurencije,
- istraživanje cena i
- istraživanje propagande.

Nagli razvoj tehnologije na kraju XX veka i prelazak u informatičko doba stvorio je ozbiljnu konkurenciju. Takođe i veliki broj učesnika na tržištu zahteva dodatne napore i nove istraživačke aktivnosti u cilju održavanja konkurentnosti turističke kompanije.



Grafik 1. Učesnici na evropskom online turističkom tržištu

Iz istog razloga došlo je i do promene u načinu kupovine turističkih aranžmana. Klasični načini

kupovine doživljavaju konstantan pad, za razliku od online kupovine.

Sagledavajući potrebe za ispitivanjem tržišta, u cilju uspešne primene i daljeg razvoja sistema, mogu se definisati sledeći zadaci od značaja:

- istraživanje potreba, potražnje i potrošnje,
- istraživanje budućeg tržišta i prodaje,
- istraživanje potencijalnog tržišta,
- istraživanje ponašanja potrošača,
- utvrđivanje budućeg asortimana itd.

Sagledavajući potrebe za ispitivanjem tržišta, u cilju uspešne primene i daljeg razvoja sistema, mogu se defmisati sledeći zadaci od značaja:

- istraživanje potreba, potražnje i potrošnje,
- istraživanje budućeg tržišta i prodaje,
- istraživanje potencijalnog tržišta,
- istraživanje ponašanja potrošača,
- utvrđivanje budućeg asortimana itd.

Pitanja kao što su tržišni fenomeni (buduće destinacije), strukturne promene u tražnji, metodi komuniciranja, zaštita prirodne sredine i druga, predstavljaju fundamentalna pitanja od strateškog značaja za budući razvoj. Ovo daje dovoljno dobar razlog da istraživanje bude okrenuto ispitivanju ovih faktora.

Najvažniji ciljevi, kojima funkcija istraživanja, usmerava svoje aktivnosti su:

- pravilno vođenje politike u poslovanju,
- pravilno vođenje politike u cilju razvoja regiona,
- pravilno vođenje politike unapređenja delatnosti,
- organizovanje prodajnih službi,
- pravilan razvoj saobraćaja i infrastrukture,
- pravilno vođenje politike cena i slično.

Prema tome, istraživanje se može smatrati razvijenom naučnom disciplinom, čija geneza datira još s početka XX veka, što znači da je već tada shvaćen značaj istraživačkog rada.

U ispitivanju turističkog tržišta, primenjuju se i veliki broj drugih nauka kao što su: psihologija, statistika, sociologija, matematika, opšta teorija ekonomije i niz drugih.

Metode istraživanja turističkog tržišta, mogu se zasnivati na široj primeni različitih disciplina pa shodno tome se mogu podeliti na:

- kvantitativne metode istraživanja turističkih tržišta i
- kvalitativne metode istraživanja turističkih tržišta.

Prva grupa metoda bazira se na egzaktnim naukama kao što su statistika i matematika. Izvori podataka se mogu pribaviti putem sopstvenog istraživanja ili već postojećih statističkih podataka i podataka koje preduzeće poseduje. Grupa kvalitativnih metoda oslanja se uglavnom na psihologiju, koja se primarno orijentiše na motive turističke klijentele.

Kvantitativne metode istraživanja turističkih tržišta se dele na:

- istorijsku metodu ili metodu direktnih podataka,
- metodu ispitivanja i
- metodu eksperimenata.⁶⁶

⁶⁶Unković S., *Ekonomika turizma*, SA, Beograd, 1989.

Istorijska metoda ili metoda direktnih podataka se odnosi na statističke podatke i metode kao što su: prosečne vrednosti, varijacije, indeksi, kretanje trendova i korelacija i regresa.

Kvantitativne metode predstavljaju dobar prilaz istraživanju sadašnjih i budućih kretanja na tržištu.

Ova metoda zasnovana je na gravitacionom modelu i modelu tržišnih segmenata.

Gravitacioni model primenjuje metodologiju regresione i korelacione analize u zavisnosti da li je statističko istraživanje zasnovano između dve ili više pojava na čijoj se osnovi vrši predviđanje ili se analizom dokazuje promenjivost jedne pojave u zavisnosti od promene druge pojave. Prva pojava je zavisno promenjiva a druga je nezavisno promenjiva.

Model istraživanja turističkih tržišta putem tržišnih segmenata je metoda statistike za određivanje klasifikacije segmenata po značaju, koji se još naziva metod diskriminacione analize ili metod "I odstojanja" (Mehalanobisovo i Frešovo odstojanje).

Karakteristika u ovom modeliranju i istraživanju tržišta je da se utvrđuje bazni segment, koji je najnepovoljniji u nizu utvrđenih i da veća udaljenost od njega predstavlja povoljniji položaj i obrnuto.

Osnovni elementi koji se uzimaju prilikom segmentiranja su zasnovani na: Društveno - ekonomskim karakteristikama turista, geografskim varijabilnim i ličnim potrošačkim i drugim osobinama potrošača.

Metod ispitivanja je najkorišćeniji metod ispitivanja turističkih tržišta. Ova metoda je bazirana na istraživanju slučajnog uzorka bilo putem direktnog kontakta, telefonom, poštom ili na neki drugi način.

Uzroci koji se istražuju mogu se podeliti na dve veće grupe po kriterijumu da li su uzeti iz mase ili su primenjena ograničenja bilo koje vrste. U oba načina uzorak je slučajan.

Tipovi istraživanja ove metode za ispitivanje turističkih tržišta mogu biti:

- stratifikovani uzorak, kada se iz nestruktuisane mase dobiju homogeni delovi i po slučajnom uzorku istražuju,
- višestepeni uzorak, kada se masa deli na više hijerarhijskih grupa i
- višefazni uzorak, kada se pojave istražuju u fazama.

Metod eksperimenata bazira se na hipotetičkoj pretpostavci pojave koja se istražuje. Ovom prilikom se uzimaju dve grupe, od kojih se jedna izlaže dejstvu željenog faktora a druga se prepušta slučajnosti. Nakon toga se putem verovatnoće dešavanja između ova dva faktora stiče uvid u mogućnost konačnog ishoda, odnosno dobija se hipoteza.

Za razliku od kvantitativnih metoda, koje čine dobru osnovu za ciljeve daljeg razvoja turističkih preduzeća i formiranje njegove buduće poslovne politike, kvalitativne

metode se prvenstveno baziraju na motivacionim elementima. Iz tog razloga one se i sprovode na naučnoj disciplini psihologije.

Ova metoda je zasnovana na nizu subjektivnih i objektivnih faktora kao što su: kulturni nivo stanovništva, obrazovanost stanovništva u pogledu značaja turizma, informacija o mestu putovanja i slično. Da bi se razumeli određeni razlozi ponašanja turističkih potrošača, neophodno je shvatiti i njihove motive. Moraju se dobro upoznati sadašnji i potencijalni korisnici turističke usluge sa aspekta njihovog stava i potreba za ovom delatnošću.

Sve ovo daje na značaju metodi kvalitativnog istraživanja u turističkoj privredi.

Ovom metodom se treba utvrditi:

- zašto pojedini ljudi putuju, a neki ne,
- koji su motivi njihovog izbora turističke destinacije,
- zašto putuju na način kako to rade,
- kada putuju u određena odredišta,
- zašto putuju određenim prevoznim sredstvima,
- zašto koriste smeštaj za koji se opredeljuju itd.

Kao što se vidi potrebno je dati odgovor na mnoga pitanja a najbolji način zato je upravo istraživanje onih zbog kojih se to i čini.

Ovaj model turističkog istraživanja može se pojaviti u više modela i to kao:

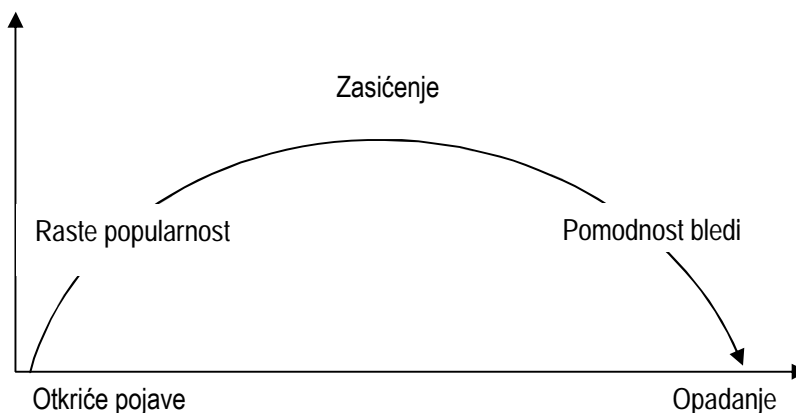
- model dubinskog intervjua (putem direktnog razgovora),
- tehnika "trećeg lica",
- tehnika dopunjavanja rečenica,
- test na asocijaciji datih reči i
- projekciona tehnika.

Osvrćući se na vrste metoda, kvantitativne i kvalitativne, može se zaključiti da obe imaju značaja u razvoju turizma kao privredne delatnosti. Međutim, da bi se preduzeće razvijalo punim intenzitetom mora istovremeno koristiti i jednu i drugu istraživačku metodu. Jedino je to ispravan način za dostizanje razvojnih ciljeva i sticanje poslovne pozicije preduzeća koja je utvrđena od strane menadžmenta turističke organizacije.

6. Ciklus turističke tražnje i turistička ponuda

Turizam se vrlo često smatra eksploatacionim procesom, upravo iz razloga što ima svoj ciklus eksploatacije. Shodno rečenom turizam postaje proces eksploatacije, poput eksploatacije rudnika ili nekog drugog nalazišta.

Ovaj ciklus može se prikazati:



Slika 3. Ciklus eksploatacije (Proster R.)

Kao što se vidi na slici ciklus eksploatacije prolazi kroz prikazane faze početnog razvoja do perioda zasićenja a zatim doživljava poznu fazu, to jest opadanje. Prema tome, može se reći daje turistička privreda podložna modi. Svi ti uzajamni odnosi tražnje i ponude zasnovani su na tome daje turizam podvrgnut snažnim uticajima trenda. Dakle, iz tih razloga je turističko privređivanje podložno promenama.

Međutim, možemo biti slobodni i ne prihvatiti ovaj "ciklus" kao moguć i relevantan u svakoj prilici. Dto se potvrđuje na primeru, Mediterana, Pariza, Rodosa, Havaja, Budimpeute i njima sličnim destinacijama, gde verovatno nikad neće doći do faze zasićenja i opadanja tražnje.

Po pitanju sadržinskog odedivanja turističke usluge, pojavljivale su se mnoge teorije, kako stranih tako i domaćih poznavalaca ove delatnosti. Zaključak je da su njihovi pristupi nejedinstveni u pogledu širine i obuhvatnosti elemenata, koji suštinski određuju pojam turističke ponude.

Generalno gledano njihove teorije mogu se svrstati u četiri grupe, i to onih koji:

- turističku uslugu smatraju miksom više različitih elemenata, koji su njegovi sastavni delovi,
- turističku uslugu posmatraju kao jedan ili nekoliko elemenata, odnosno sa gledišta pojedinih nosilaca ponude (ugostiteljske, hotelijerske i sl.),
- apostrofiraju na izvornim i izvedenim elementima turističke ponude i
- turističku ponudu tumače kao integralanu ili parcijalnu.

Turistička ponuda se može smatrati skupom atraktivnosti prevoza, smeštaja i okruženja. Ovakvim stavom prema turističkoj usluzi može se zaključiti da ona počinje još u

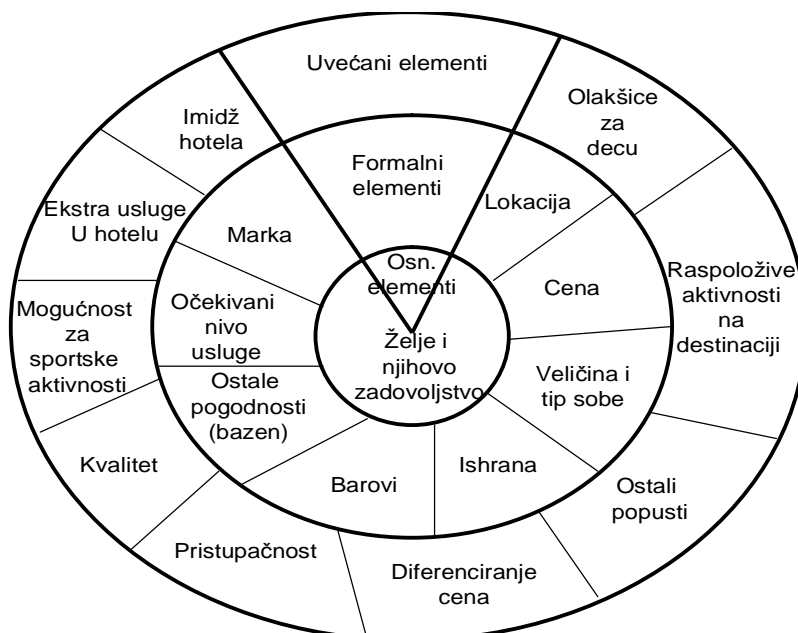
mestu stalnog boravka turističkog potrošača, nastavlja se prevoznim aktivnostima, a završava se na mestu početka, to jest povratkom turista u mesto njegovog boravka.

Takav skup elemenata čini turističku ponudu koju korisnik može da kupi u zavisnosti od svojih potreba. Radi boljeg razumevanja treba naglasiti da su: smeštaj, ishrana i prevoz osnovni konstruktivni elementi turističkih ponuda, ali da to još uvek nije celina ponude, niti bi bilo poželjno da ona ostane samo na tim elementima. Naprotiv.

Brojne sportske i kulturne manifestacije isto tako čine učestvujuće elemente u ponudi.

Kompleksnost turističke usluge vidljiva je i u njegovim drugim aspektima. Na primer usluga u turizmu može se posmatrati i iz ugla:

- njenih fizičkih karakteristika i dizajna kao što je veličina sobe, postojanje bazena, izgled recepcije i slično,
- njene koncepcije i stila ponašanja, što se ogleda u načinu opremanja hotela, pa kroz način njegovog poslovanja, tehnologije procesa do svih instrumenata poslovne politike i
- svih drugih očekivanja od strane korisnika usluga.



Slika 4. Turistička ponuda sa aspekta potrošača

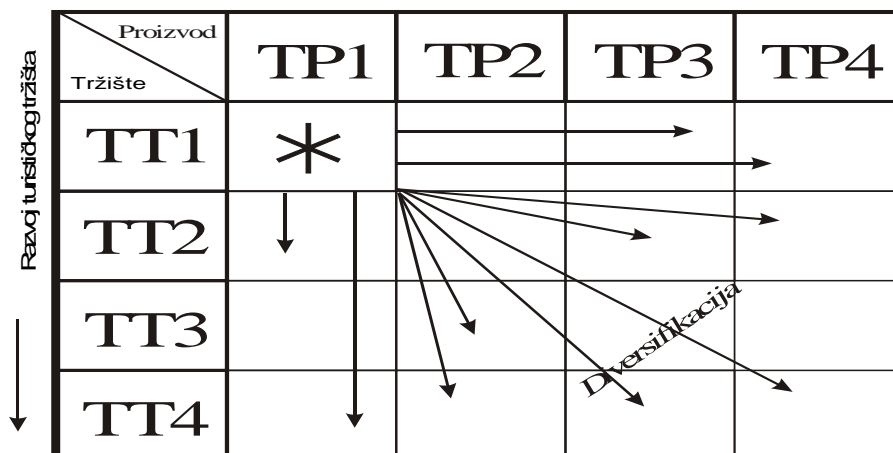
Kvalitet turističke ponude sa tržišnog gledišta predstavlja mogućnost i sposobnost da zadovolji potrebe potrošača, što je merivo kroz nivo zadovoljenja korisnika usluge.

Tabela 29. Dimenzije kvaliteta⁶⁷

Varijable kvaliteta turističke usluge (dimenzije kvaliteta)	
-	uslovi transporta u oblasti,
-	troškovi proizvoda,
-	troškovi puta do odredišta,
-	raspoloživi tereni,
-	raspoloživi parkinzi,
-	ljubaznost osoblja,
-	kvalitet ugostiteljskih usluga,
-	uslovi za šoping,
-	vremenski uslovi,
-	adekvatnost informacija,
-	raspoloživost smeštajnih objekata,
-	uslovi na plaži,
-	pejzaž i prirodne atrakтивности

Kao što znamo turizam je pomodna delatnost, odnosno podložna je i zahtevna prema kretanjima mode. Da bi se adekvatno odgovorilo zahtevima okruženja i bilo u koraku sa pomodarstvom, turističke organizacije moraju da razvijaju turističko tržište i turističku ponudu. Obe ove kategorije su u međusobno zavisnom odnosu, tako da podležu procesu, odnosno strategiji razvoja i moraju se posmatrati u istom zahvatu.

Sasvim je razumljivo da ako dođe do potrebe za razvojem turističkog tržišta i on se desi, logična potreba je i za razvojem turističke usluge jer u suprotnom to će biti kvantitativna ali ne i kvalitativna pomena. Iz tog razloga prikazaćemo strategiju razvoja i portfolio turističke ponude i turističkog tržišta.



Slika 5. Strategija razvoja turističkog tržišta i ponude

⁶⁷Bakić Ognjen, *Strategijsko planiranje turističkog proizvoda*, naučna knjiga, 1988.

Pre utvrđivanja strategije neophodno je radi primene pravilne strategije sačiniti analizu portfolija atraktivnosti turističkog tržišta i adekvatnosti turističke ponude.

Pod atraktivnošću tržišta podrazumeva se stabilnost i veličina tržišta, dok adekvatnost turističke ponude se odnosi na njene jake i slabe strane.

		Adekvatnost turističkog proizvoda		
		Visoka	Srednja	Mala
Adekvatnost turističkog tržišta	Visoka	* * *	* *	*
	Srednja	* *	* *	*
	Mala	*	*	*

Slika 6. Portfolio analiza⁶⁸

Ovom analizom se dolazi do saznanja da li će turistička organizacija sa svojom ponudom biti tržišni lider i ostvariti visoko učešće na tržištu i zabeležiti visok rast ili će njena ponuda biti pod znakom pitanja.

7. Distributivni sistem usluga u turizmu

Složenost turističke ponude, odnosno usluge, zahteva i vrlo pažljiv pristup distributivnom sistemu.

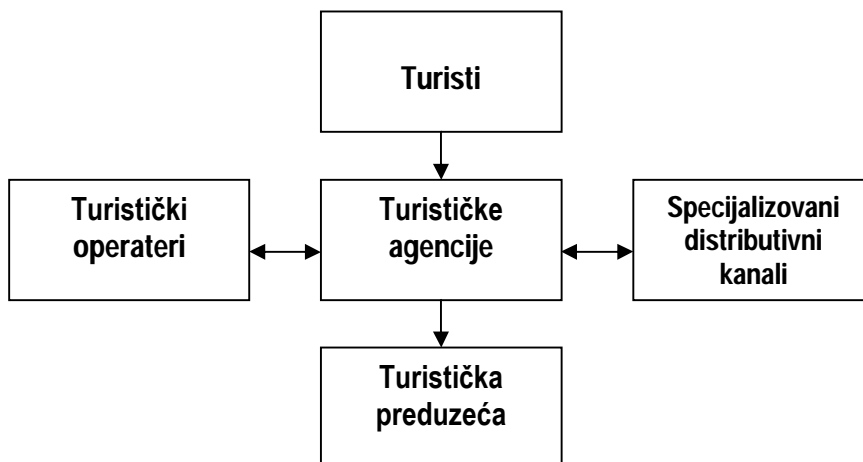
Najvažnije pitanje, usmereno je prema tome da li u plasiranju turističke ponude koristiti posrednika ili ne. U svakom slučaju moguće su obe varijante. Svakako je izvodljiva prodaja direktnim kontaktom između ponuđača i korisnika turističke usluge, ali se postupak može ostvariti i putem specijalizovanih posrednika.

Sistem distribucije ima za cilj da prosledi informacije o turističkoj ponudi kao i uslove prodaje istih, sa mogućnošću realizacije na konkretnom tržištu. Po pravilu vreme prodaje turističkih usluga i vreme realizacije se gotovo nikad ne podudaraju, što dodatno usložnjava funkciju distribucije.⁶⁹

⁶⁸Portfolio analiza se prikazuje putem matrice, skupa veličina, upisanih u pravougaone tablice

⁶⁹Vojnović B. *Turistička usluga (proizvod) i distributivni kanali*, mesečni poslovni časopis ``Poslovna Politika`` mart/2005. Beograd, str. 50-53.

Posrednici u turističkoj ponudi su: turistički operateri, turističke agencije i specijalizovani distributivni kanali.



Slika 7. Distributivni kanali⁷⁰

Turističke agencije predstavljaju maloprodajni sektor distributivnog sistema. Njihov zadatak je da prodaju usluge ponuđene od pojedinačnih nosilaca ponude, koje su namenjene lokalnom tržištu. Prvu turističku agenciju osnovao je Tomas Kuk (Thomas Cook), koja nije u mnogome menjala svoje osnovne funkcije od tada i ako je turizam kao privredna grana napredovao do neslučenih razmera. Dakle prva turistička agencija nastala je u engleskoj, kao putnička agencija (Travel agency), kojoj odgovara kategorija turističke agencije. Ovaj termin preuzet je uiroko u svetu pa je tako i kod nas naΠao primenu. Turistička agencija je u mnogome poseban element u sistemu distributivne mreže. Njena specifičnost najdraženijaje u dvostrukoj posredničkoj ulozi jer ona kontakrira s jedne strane sa potražnjom, dok s druge je nezaobilazan faktor u posredovanju sa ponudom turističkih usluga.

II ODRŽIVI RAZVOJ TURIZMA

1. Turizam i okruženje⁷¹

Turizam, kao višedimenzionalna pojava ima izuzetno veliki, pre svega, ekonomski značaj - predstavlja značajnu pokretačku snagu privrednog razvoja. Međutim, pored ekonomskog, turizam ima i širi društveni, kao i politički značaj - vrši snažan uticaj

⁷⁰Jovičić D., Menadžment turističkih destinacija, Želnid, 2001.

⁷¹Videti opširnije: **Vojnović B.**, *Strategije održivog razvoja turizma*, „Zaštita životne sredine“ Prvi naučni skup, Fakulteta za zaštitu životne sredine, Univerzitet Edukons, Sremska Kamenica, 2011.

na sveukupne tokove razvoja mnogih zemalja. Zbog toga se, u procesu razvoja turizma, posebna pažnja mora poklanjati, pre svega, njegovom održivom razvoju.⁷²

Turizam kao privredna grana u odnosu na okruženje deluje dvostruko. Ti efekti se mogu svrstati u pozitivne i negativne uticaje.

Pozitivni uticaji:

- podstiče i obezbeđuje finansijska sredstva, za očuvanje i zaštitu prirodnih područja od nenamenske upotrebe i ekonomskog propadanja,
- popravljajući kvalitet prirodnog okruženja kroz zaštitu vode i vazduha od zagađenja i od uticaja buke kao i drugih negativnih faktora, - utiče na svest stanovnika potencijalnog područja i prirodnom okruženju.

Negativni uticaji:

- odlaganje otpada i zagađenje zemljišta,
- zagađenje voda u slučaju neodgovarajućeg sistema za odvod otpadnih voda,
- buka proizvedena velikom koncentracijom vozila i turista,
- zagađenje vazduha izduvnim gasovima,
- uništavanje biljnog i životinjskog sveta i narušavanje ekonomske ravnoteže,
- neadekvatno planiranje korišćenja zemljišta.

Radi sprečavanja negativnih uticaja i stimulanja pozitivnih na organizacijama koje se bave turizmom i njegovim razvojem, nalazi se velika odgovornost u pogledu održivosti prirodnih resursa.⁷³

U modelu ekonomskog delovanja, turističke organizacije kao i druge organizacije koje učestvuju u privređivanju koje je u direktnoj ili indirektnoj vezi sa prirodom dele se na: neaktivne, aktivne i promotivne.

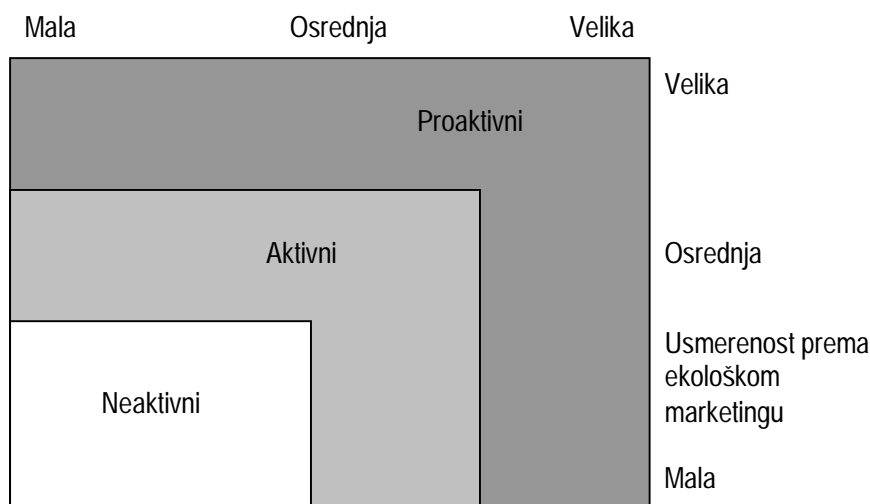
Neaktivna preduzeća ne preduzimaju nikakve aktivnosti u pravcu održivog razvoja prirodnih potencijala i njegova usmerenost prema ekologiji je niska ili gotovo nikakva.

Preduzeća koja sagledavaju značaj očuvanja prirode i preduzimaju odgovarajuće akcije u pravcu istih, smatraju se aktivnim činiocima i njihova usmerenost prema ekologiji je osrednja.

One organizacije koje jasno vide značaj ekonomskog delovanja i visok nivo obaveznosti prema zaštiti prirode, smatraju se proaktivnim činiocima.

⁷²Gligorijević Ž., Stefanović V., Društveni značaj i održivi razvoj turizma, Ekonomika, Niš, 2009, vol. 55, br. 6, str. 45-53

⁷³Videti opširnije u: Hamović V., Cvijanović D., Arsenijević Ž., Sustainable development in term of spa and rural tourism in Serbia, The New Economy, Challenges, Opportunities and Choices, Indo American Books, 2009, page 58-66.



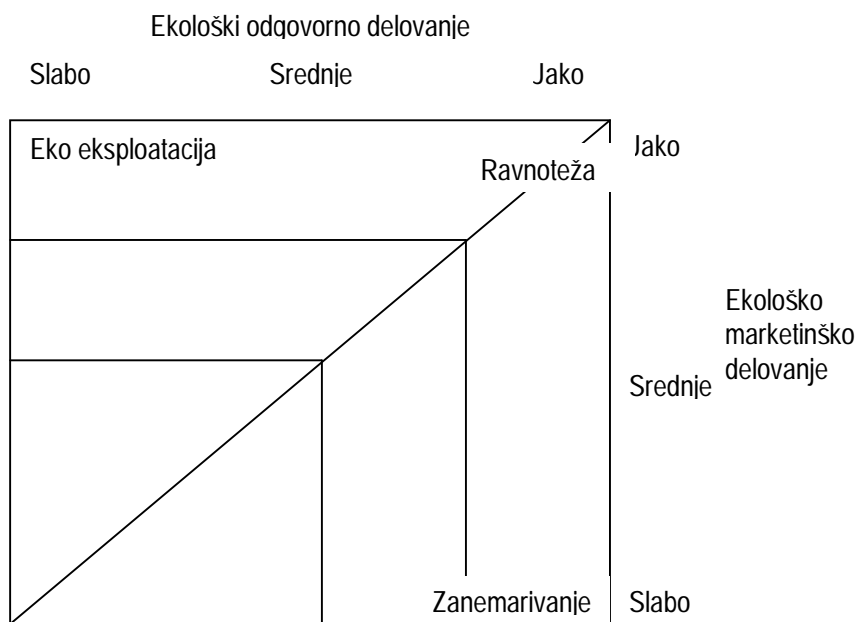
Slika 8. Model ekološkog delovanja⁷⁴ (Miger 1991.)

Prema stepenu inteziteta koji organizacije preduzimaju u pravcu ekonomski odgovornom delovanju, preduzeća se mogu podeliti na: ravnotežna, eksploaciona i zanemarujuća.

Da bi se smanjili štetni uticaji na životnu sredinu, potrebno je uvesti određene mere ograničenja. Ove mere je neophodno sprovesti da bi se zaštitilo tlo, voda, vazduh kao i od uticaja buke koja isto tako može delovati na psihu i organizam čoveka. U tom pravcu potrebno je preduzeti niz restriktivnih mera u pogledu ugradnje prečišćivača otpadnih voda, zabranu određenih tehnoloških postupaka u zonama gde se valorizuje turizam, zabranu prometa motornih vozila i drugih štetnih uticaja koji zagađuju okolinu. Međutim, bez obzira na sve mere koje su neophodne i nužne da bi se održala prirodna ravnoteža, uzimajući u obzir skupe aktivnosti za očuvanje prirode i materijalno ekonomsko stanje društva, nije realno očekivati u dogledno vreme znatnije aktivnosti na ovom polju. Iz tog razloga aktivnosti turističke privrede moraju biti uprte prema područjima koja nisu, ili su u malom obimu, izložena procesu zagađenja i takve lokacije turistički aktivirati.

Organizacije koje se smatraju za samo eksploacione ne uzimaju u obzir karakteristiku resursa, koristi za ekologiju, koristi za zajednicu niti dugoročnu perspektivu razvoja.

⁷⁴Zbornik radova, Održivi turizam u zaštićenim oblastima, Agencija Koda, Beograd, 2003.



Slika 9. Pozicioniranje po ekološkim aktivnostima (Miger 1991.)

Položaj preduzeća koje zanemaruje marketing, može biti povoljan prema očuvanju resursa, ali njegovo marketinško delovanje je apsolutno zanemareno.

Ravnotežni položaj pripada onim turističkim subjektima koji pored maksimalnog ekološkog razvoja turističkih proizvoda utiču i na svest potrošača o značaju vođenja računa o ekološkim resursima.

Osnovni i najvažniji princip održivog razvoja je da sadašnje generacije trebaju da budu nosioci razvoja turizma, radi zadovoljenja svojih potreba, ali da to nesme biti na štetu budućih generacija. Odnosno, sadašnji razvoj ne treba da sprečava i onemogućava razvoj u budućnosti na istom ili na višem nivou od sadašnjeg. Prema ovome, koncepciji održivog razvoja treba pristupiti strategijski i praktično u nameri da se realizuju postavljeni ciljevi.

Isto tako treba obezbediti razvoj turizma uz racionalno korišćenje prirode i kulturne baštine kao i tradicije nekog turističkog mesta.⁷⁵

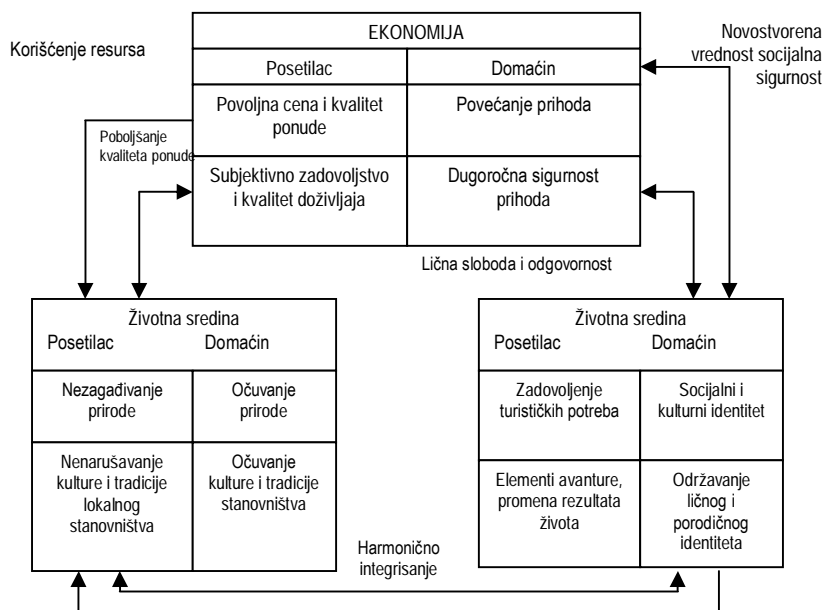
Najveći značaj u očuvanju održivog razvoja pripada upravo lokalnoj zajednici i preduzećima lokalne zajednice zaduženim za delatnost turizma, jer je jasno da su prirodni potencijali vezani za jednu regiju upravo njihovo vlasništvo i njihova obaveza.

⁷⁵Cvijanović D., Katić B., Kljajić N., (2009): „*Rural development in Serbia – regional dissimilarities and problems*“, page 107-120. The structural Changes in the rural areas and agriculture in the selected European Countries (Multi-annual Programme 2006-2009): „The economic and social conditions of the development of the Polish food economy following Poland's accession to the European Union“, N° 128. 1, Warsaw, 2009. Editor: Institute of agricultural and food economics national research institute.

Pored ovog načelnog principa, postoji i još niz drugih koji su direktno vezani za održivi razvoj oblasti turističkog privređivanja i kojih se treba pridržavati u nameri da se ostvari efikasni, održivi turizam:

- turistički razvoj treba da revitalizuje zapušteno zemljište, da donese nove upotrebne vrednosti i da uveća prihode lokalnog stanovništva,
- planiranje i projektovanje turističkog razvoja, treba pozitivno da utiče na lokalni pejzaž i ukupni prirodni ambijent,
- turističko ulaganje treba da podrži lokalnu ekonomiju, radi sticanja sredstava, kojim bi se sanirali negativni uticaji,
- kontrola, koliko je god moguće treba da ostane u rukama lokalne zajednice,
- turistička ponuda treba da se zasniva na karakteru životne sredine, kulturi, vegetaciji i prirodnim lepotama.

Održivim turizmom može se smatrati bilo koji oblik razvoja ili bilo koji oblik upravljanja aktivnostima u turizmu, sa ciljem dugoročnog očuvanja prirode, kulturnih i društvenih resursa, u nameri da se ostvari pozitivan i pravilan ekonomski rast i razvoj.⁷⁶



Slika 10. Održivi razvoj⁷⁷

⁷⁶Mitrović S., Zbornik radova, Održivi turizam u zaštićenim oblastima, Agencija Koda, Beograd, 2003.

⁷⁷Jovičić D., *Turizam i životna sredina u kontekstu održivog razvoja*, doktorska disertacija, PMF, Novi Sad, 1999.

Nekontrolisani razvoj turizma poslednjih godina, sa mnogim nepoželjnim posledicama, doveo je do potrebe da se i delatnost turizma, takođe podredi koncepciji održivog razvoja. Razlog više je i to što turizam direktno dovodi u vezu prirodu i svoje korisnike usluga i primarno je zavistan od kvaliteta i nivoa očuvanosti sredine.

Osnovu za razvoj eko turizma u Srbiji predstavljaju zaštićena područja prirode – pet nacionalnih parkova, tri ramsar lokaliteta, jedan rezervat biosfere, 120 rezervata prirode, 20 parkova prirode, oko 470 spomenika prirode kao i 215 biljnih vrsta i 427 životinjskih vrsta koje su označene kao prirodne retkosti.⁷⁸

Značaj održivog razvoja je potvrđen i afirmisan od strane UN na konferenciji o životnoj sredini i razvoju 1992.godine. Zaključak ove konferencije je bio da zaštita životne sredine mora da bude sastavni deo celokupnog razvoja društva. Ovo je bila jasna poruka svim akterima u turističkoj privredi da moraju da se prilagode novoj razvojnoj filozofiji i neminovno deo svog programa usmere prema zaštiti životne sredine.

Osnovna dilema je prisutna u tome, koliko mogu vrednosti i dobra koje stvori čovek biti zamena za prirodne i ekonomske procese. Svetska turistička organizacija, pod održivim razvojem podrazumeva takav oblik razvoja turizma, koji će zadovoljiti potrebe ponuđača i korisnika usluga a da pri tom ne umanja mogućnost razvoja u narednom periodu na istom ili višem nivou.⁷⁹

Činjenica je da je očuvanje prirodne sredine sve manje, čemu je osnovni krivac čovek koji je u cilju ekonomskog razvoja nekontrolisano koristio prirodne resurse.

Koristeći maksimalno darežljivost prirode nisu usklađene mogućnosti samoobnavljanja prirode i potreba razvoja, što je dovelo do prirodne neravnoteže i njenog trajnog narušavanja.

Turizam je jedna od retkih privrednih grana, kojoj je dozvoljeno da obavlja delatnost u zaštićenim delovima prirode. Nasuprot tome turizam mora da nadoknadi ekonomske efekte, koji bi se ostvarili korišćenjem tih prostora u drugim namenama. Na taj način ističu se osobine turizma bitnih i vezanih za prirodu, a to su:

- Specifičnost turističke ponude, koja se ogleda u tome da se nudi potrošačima i da se ekonomski valorizuje a da pri tome ne narušava i eksploatiše prirodu.
- Nasuprot tome da bi se odvijala turistička delatnost mora se uređivati prostor, graditi objekti za smeštaj i sportske aktivnosti i niz drugih pratećih elemenata. Pozitivna posledica tome je povećanje zaposlenosti i aktiviranja drugih delatnosti, što se može smatrati adekvatnom ekonomskom nadoknadom za neeksploataisanje prirodnih bogatstava.

⁷⁸Hamović V., Cvijanović D., Bošković D., *Repozicioniranje Srbije kao turističke destinacije*, Ekonomika poljoprivrede, br.3, Beograd, 2009, YU ISSN 0352-3462, UDK 338.43.63, str. 371.

⁷⁹**Vojnović B.**, *Strategije održivog razvoja turizma*, I naučni skup Zaštita životne sredine, Univerzitet Educons, Sremska Kamenica, 2012. str. 111 – 117.

Postoje mišljenja prema kojima postoji samo jedan cilj koji mora biti ostvaren u razvoju turizma a to je održivi razvoj.



Slika 11. Održivi turizam⁸⁰

Nekontrolisan održivi razvoj turizmu, može biti u ekonomskom pogledu veoma efektan i može u velikoj meri zadovoljiti potrebe svojih potrošača, ali nasuprot tome može stvoriti negativne posledice za koje će biti potrebno mnogo vremena da se saniraju u budućnosti. Upravo zbog toga ne čudi novi pristup razvonoj filozofiji koji na prvo mesto stavlja očuvanje životne sredine a sekundarno, ali ne sa manje značaja posmatra ekonomske rezultate. Prema KRIPPENDORF- u, održivi i neodrživi turizam je prikazan sa svojim karakteristikama na sledeći način.

Tabela 30. Neodrživi i održivi turizam⁸¹

Masovni (neodrživi turizam)	Održivi turizam
Brzi razvoj	Spori razvoj
Ne uvažava socijalne činioce i faktore životne sredine, agresivan	Uvažava socijalne činioce i faktore životne sredine, oprezan
Brzi razvoj	Spori razvoj
Nesrazmeran, neusmeren razvoj	Razvoj u manjim srazmerama
Razvoj rukovođen kratkoročnim interesima	Razvoj rukovođen dugoročnim interesima
Sektorski pristup turizmu, isključivo saglašavanje interesa turizma	Holistički pristup turizmu, uvažavanje interesa drugih delatnosti koje su manje ili više vezane za turizam

⁸⁰Miller H., *Shallenges in oor time and their Conseq Vences for tourism management*, Research, Institute for Leisure time and torusm, Berne, 1993.

⁸¹Krippendorf J., *Reconciling tourist activites with nature conservition*, coouncil of Europe, Strasbourg, 1992.

Nestabilan razvoj	Stabilan razvoj
Kvantitativan razvoj	Kvalitativan razvoj
Fokusiran na cenu turističkog proizvoda	Fokusiran na vrednosti koje se mogu dobiti za novac
Neobučeni ili nedovoljno obučeni kadrovi	Kontinuirano obrazovanje i obuka kadrova
Nerazvijena struktura zanimanja u turizmu	Razvijena struktura zanimanja u turizmu
Publicitet turizma se izgrađuje po zastarelom, klišeiranom modelu	Edukacija turista i čitave javnosti o značaju turizma
Monokulturan pristup turizmu sa akcentom na njegovim ekonomskim efektima	Regionalni pristup turizmu, kao činiocu integralnog razvoja širih prostornih celina, odnosno regija

WTO je na svojoj konferenciji, koja je održana 1997.godine definisala 2 vrste indikatora održivog razvoja. Prvo je predstavljala široku listu složenih indikatora koji bi na pouzdan način utvrđivali sva gledišta održivog turističkog razvoja. Složenost i kompleksnost pristupa ovom problemu putem utvrđenog postupka, zahtevao je za doslednu primenu ovih indikatora višegodišnji rad na utvrđivanju realnih pokazatelja. Iz tog razloga, WTO je utvrdila novu listu osnovnih indikatora koja se sastoji od 11 kategorija, koje su vrlo primenljive i ne zahtevaju izuzetno komplikovan pristup problematici.

Da bi se održivi razvoj pravilno usmeravao, neophodan je ispravan odnos svih učesnika, kao i njihov odgovoran odnos prema prirodnim potencijalima. Tabela moguće podela obaveza i odgovornosti bi mogao da bude:

Tabela 31. Subjekti i odgovornost u održivom razvoju turizma

Subjekat	Odgovornost
Šira zajednica	Definisanje filozofije, ustanovljavanje socijalnih, psiholoških, kulturnih i drugih mogućnosti
Organizacije lokalne zajednice	Koordinacija i primena održivog turizma na konkretnom nivou, utvrđivanje potrebnih nivoa i kontrola
Turistička preduzeća ili druge organizacije	Utvrđivanje troškova razvoja, nadgledanje primene održivog turizma
Lokalna zajednica	Ohrabrivanje za primenu održivog turizma
Posetioci	Samoobrazovanje i uvažavanje koncepcije održivog turizma

Prethodnim se daje dovoljno dokaza da je za budućnost koncepcije održivog razvoja potreban aktivan i ispravan odnos svih učesnika u turizmu, sa posebnim značenjem neposrednih nosilaca razvoja i to na svim nivoima.

2. Prirodni resursi u razvoju turizma

Neophodnost turističkog razvoja kao polaznu pretpostavku zahteva specifikaciju svih ciljeva i smernica (dugoročnih, srednjeročnih, kratkoročnih), kao osnov za utvrđivanje svih okvira i mogućnosti za praktično delovanje. Takođe, sagledavanje svih resursa, kako prirodnih, tako i društvenih, u svetlu njihove praktične turističke valorizacije je polazna pretpostavka razvoja jedne generalne (opšte) strategije razvoja turizma.⁸²

Šta je **prirodna osnova razvoja turizma**? Na to pitanje će različito odgovarati geografi, ekonomisti, sociolozi, prostorni planeri ili neka druga profesija. Za **ekonomiste prirodni resurs** je ono što je u stanju da za čoveka proizvede korisna dobra i usluge. Ako ta dobra ili usluge mogu zadovoljiti turističke potrebe onda ti resursi predstavljaju **prirodnu osnovu turističkog razvoja**. Upotreba resursa zavisi od proizvodnih uslova i mogućnosti privrede da može da ga koristi, a ne od njegovih fizičkih svojstava. To znači da su prirodni resursi faktor proizvodnje i da imaju sopstvenu **cenu upotrebe**. Ipak, uobičajena podela prirodnih resursa je na:

- javna i
- privatna dobra.

Javna su dobra ona koja služe čitavoj zajednici, nedeljiva su i usmerena ka svakom pojedincu nezavisno od toga da li ih on želi kupiti i koristiti. Mnoge usluge državnih institucija imaju značaj javnih dobara.

Privatna dobra se odnose na pojedinca, a koristi i štete od dobara ili usluge se uvek vezuju za konkretnu fizičku i/ili pravnu osobu.

Ali, za analizu funkcije prirodnih resursa u procesu turističkog razvoja **prikladnija** je podela koja ističe njihov **ekonomski doprinos** u procesu proizvodnje i formiranju **vrednosti** turističkih usluga. I tako se razlikuju:

- prirodna dobra koja imaju značaj **slobodnih dobara** i formiraju osnovne elemente okoline,
- prirodna dobra koja imaju značaj slobodnih dobara, ali se njihova upotreba može vlasnički ograničiti – **vlasnički ograničena slobodna dobra** ili elementi okoline,
- **retka prirodna dobra**, spomenici prirode, dobra javnog značaja prirodno i vlasnički ograničena,
- **prostor** kao temeljno prirodno dobro ograničenih kapaciteta u privatnom i javnom vlasništvu.

Svaka od ovih grupa prirodnih dobara na specifičan način učestvuje u definisanju sveobuhvatnog pojma **prirodnog turističkog faktora**. Neka dobra učestvuju kao slobodna prirodna dobra, jer njihova ponuda **nije ograničena**, pa mogu zadovoljavati

⁸²Vuković P., Cecić N., Cvijanović D., *Ruralni turizam kao okosnica turističkog razvoja Brčko Distrikta*, Ekonomika poljoprivrede, Institut za ekonomiku poljoprivrede, Beograd, god./vol. LV, бр. 1. (1-138), 2008. god. str. 83-93.

svaku tražnju. Druga, pak, učestvuju kao ograničena prirodna dobra koja se nude razvojnom procesu u **ograničenim količinama**, pa porast tražnje za takvim dobrima povećava njihovu cenu. Takođe, postoji i razlika u **načinu** na koji se na prirodna dobra odražavaju **eksterni uticaji** različitih proizvodnih resursa. **Za turistički razvoj su najvažnija slobodna prirodna dobra.**

III POGLEDI NA REGIONALNI RAZVOJ TURIZMA U SRBIJI

Stvaranje novog koncepta regionalizacije, trebalo bi da dovede do preraspodele odgovornosti republičkih i regionalnih institucija za razvoj. Dakle, odgovornost za razvoj sa viših nivoa neophodno je preneti na subjekte lokalnih zajednica.

Ideja ovakve koncepcije zasnovana je na sledećim pretpostavkama:

- Razvoj koji treba da se podstakne mora da odgovara potrebama na lokalnom nivou, kao i problemima koji postoje u ovakvoj zajednici. Takođe je moranje uskladiti razvojne mogućnosti sa raspoloživim resursima. Jasno je da ne postoji ustaljen model razvoja primenjiv na svaku prostornu zajednicu, jer svaki region je jedinstven i karakterističan po svojim mogućnostima, pa prema tome svaka regija zahteva poseban pristup ovom problemu.
- Nosioци razvoja mogu biti institucije, organizacije, preduzeća, pa čak i pojedinci u lokalnim okvirima. Bez obzira na podsticaje bilo finansijske ili neke druge, koji dolaze spolja. Najodgovornije i najzainteresovanije za razvoj moraju biti organizacije sa lokalnog nivoa.
- Regionalni razvoj mora da obezbedi niz proizvodnih i uslužnih delatnosti koje trebaju da osiguraju ekonomske i socijalne učinke, kao i novi način delovanja u regiji i šire. Očigledno je da lokalne organizacije moraju sve svoje mogućnosti uspešno da predstavе, kao i da ulažu u marketing koji će biti delotvoran u pobudi interesovanja potencijalnih ulagača odnosno investitora.

Osnovni pravci daljeg razvoja u većini srpskih mesta su planine i jezera, koja već imaju značajnu poziciju u turizmu Srbije, posebno na domaćem tržištu, zatim banje, jer su potencijali mnogih banja, veliki prirodni resursi koji se nužno moraju valorizovati kao i ruralni turizam, zašta objektivno postoje dobre osnove i gde se sa minimalnim ulaganjima i potrebnim adaptacijama, može krenuti u komercijalizaciju kapaciteta. Osim ova tri osnovna vida turističkog delovanja, postoje uslovi za razvoj turizma posebnih interesovanja, koji za podlogu ima bogatstvo prirodnog i antropogenog elementa na čitavoj destinaciji, što pruža velike mogućnosti turističke komercijalizacije (sportski, lovni, ribolovni, izletnički i rekreacioni turizam, kulturno – istorijski)⁸³

⁸³Hamović V., Cvijanović D., Bošković D., Repozicioniranje Srbije kao turističke destinacije, *Ekonomika poljoprivrede*, br.3, Beograd, 2009, YU ISSN 0352-3462, UDK 338.43.63, str. 379.

1. Konceptija lokalnog razvoja

U fazi sveukupnih promena u ekonomskim odnosima, kao i zahtevima iz okruženja, nosioci privrednih i organizacionih funkcija našli su se pred velikim iskušenjima. Preduzeća se moraju prestrukturirati, što zahteva neminovno i novu organizacionu strukturu i promene unutar njih samih.

Tim načinom preduzeća postaju pokretljivija i fleksibilnija, pa ako im dosadašnja sredina ne omogućava određene prednosti, moraju da usklađuju svoje aktivnosti prema njoj ili da utiču koliko je to u njihovoj moći da okruženje prilagode svojim potrebama.

U procesu decentralizacije sve veća potreba za razvojem izražena je na lokalnom nivou. Kako moderna i savremena država treba da ima i određenu ulogu u podsticanju regionalnog razvoja, značaj i uticaj države je od velike važnosti za podupiranje utvrđene koncepcije razvoja.

Ipak se može zaključiti da je najbitniji nosilac razvoja mesni, odnosno regionalni nivo, koji je ujedno i najzainteresovaniji za njega. Posebno kada se tiče turističke delatnosti, koja je kako je poznato vrlo kompleksna i sveubohvatna, potrebno je pristupiti što organizovanije.⁸⁴

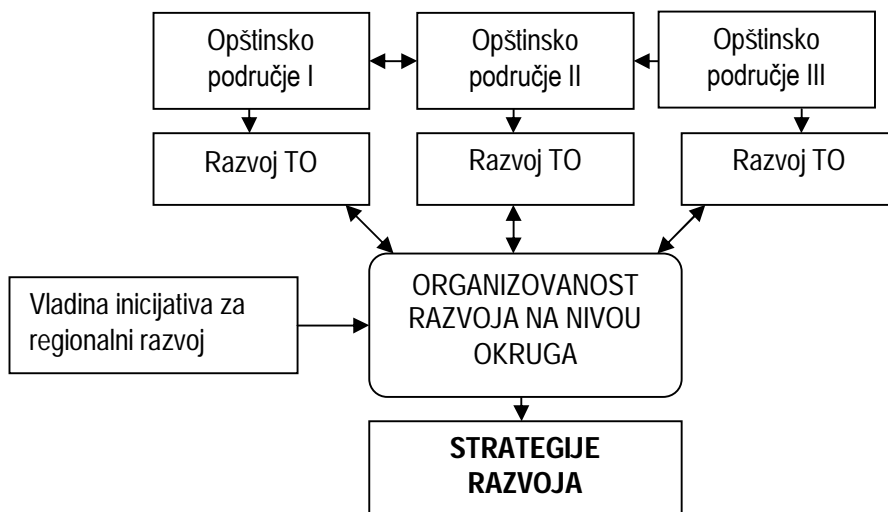
Kada govorimo o organizaciji misli se na niz faktora i elemenata koji su značajni za sprovođenje, razvojne politike, koju je potrebno prethodno formulisati za određeno područje i uskladiti je sa odgovarajućom politikom širih i užih prostornih razmera.

Na ovome se insistira iz razloga da se ne bi pogrešno shvatio proces decentralizacije, kao potreba za potpunim osamostaljivanjem. Decentralizacija je bitna radi prenošenja odgovornosti za razvoj na subjekte čiji je interes i najizraženiji na tom nivou.

U suprotnom pravcu svoje interese nosioci turističkih razvoja, moraju da usklađuju sa interesom od zajedničke važnosti za šire okvire i u tom pravcu da organizovano deluju.

Koncept razvoja turističkih delatnosti na nivou regije, trebao bi se odvijati prema sledećem modelu.

⁸⁴**Vojnović B.**, Riznić D., Borić S., *Značaj definisanja strategije regionalnog razvoja u izgradnji konkurentnosti privrede*, časopis Industrija, 4/2009. str. 29-63. Ekonomski institut, Beograd.



Slika. 12. Model organizovanosti regionalnog razvoja⁸⁵

Značaj vladine inicijative u regionu sa namerom da se podrži unapređenje razvojnih aktivnosti može biti višestruki.

Nabrajaćemo neke od važnijih:

- Izgradnja infrastrukture u regiji koja je od bitnog značaja za podsticanje razvoja u turističkoj delatnosti. Ovo se posebno odnosi na izgradnju puteva i objekata od opšteg značaja, koji su u direktnoj ili indirektnoj vezi sa ovom delatnošću.
- Davanje povoljnih kredita za investiranje u turizam;
- Donošenje zakonske regulative vezane za ovu privrednu granu, koja će inicirati razvoj delatnosti. Posebno se ovo odnosi na oblik poreskih olakšica;
- Organizovanje savetovanja i drugih oblika stručnog osposobljavanja kadrova, kao pojedinačnih nosilaca budućeg razvoja;
- Finansiranje informacijskih mreža itd.

Koliko će biti zainteresovanost nadležnih državnih organa za pružanje podsticaja u razvoju regiona i ove delatnosti zavisice prevashodno od konkretnih mera preduzetih od strane regionalnih nosilaca razvoja. Prema tome, država daje uopštene uslove za razvoj, dalja konkretizacija tih podsticaja direktno zavisice od regionalnih faktora.

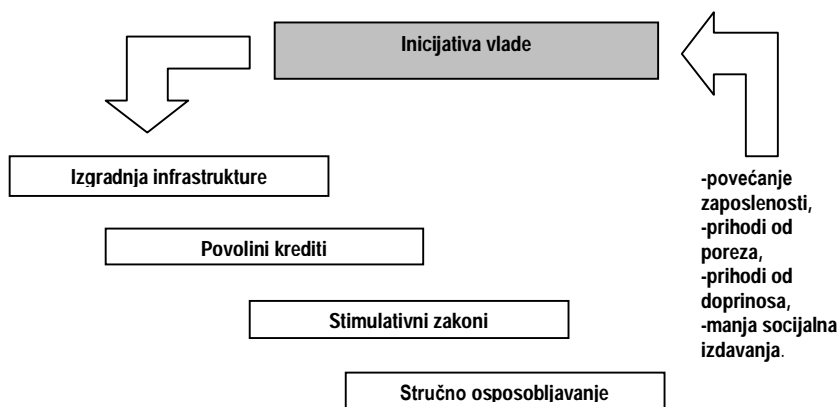
Naspram pružene pomoći, država očekuje od razvoja turizma da utiče na sveukupni razvoj na nivou republike.

⁸⁵ **Vojnović B.**, Poslovni sistemi u razvoju turizma - metodološki aspekt, NBS, 2004. str. 90.

Saznanjem da država stvara opšte uslove razvoja u vidu svojih inicijativa za endogenim razvojem, nameće se pitanje šta ona dobija za uzvrat. Jasno je da će Vlada podržati regione koji su prosperitetni i koji ispunjavaju određene preduslove za uspešan razvoj da bi u vidu povratne sprege ispunili očekivanja države.

Ona su sledeća:

- smanjenje nezaposlenosti,
- povećanje prihoda u vidu poreskih ubiranja, jer smanjenje poreskih stopa nema za cilj umanjene prihoda već naprotiv da kroz stimulativnu poresku politiku inicira potrošnju roba i usluga,
- smanjenje socijalnih izdavanja za nezaposlene,
- povećanje prihoda u vidu poreza i doprinosa iz radnog odnosa i slično.



Slika 13. Moguć koncept vladine inicijative⁸⁶

Za stvaranje strateškog razvojnog programa jedne regionalne zajednice potrebno je delovati u svim pravcima, koji su utvrđeni kao značajni od strane formulisane politike razvoja. Za razvoj turističkih organizacija i preduzeća posebno su bitna dva:

- Turistička preduzeća i organizacije, kao i drugi nosioci, koji se bave poslovima iz oblasti turizma, moraju istaći i razviti svoje lokalne prednosti, sa ciljem da te svoje kompetentnosti pretvore u dohodak. Na taj način će se ojačati konkurentska prednost ovih organizacija, na lokalnom ali i na širem nivou.
- Turističke organizacije trebaju razviti informacijsku aktivnost i to u pravcu prikupljanja ali i pružanja podataka zainteresovanim akterima. Ovo se može odnositi na formiranje i plasiranje turističke ponude, kao i na prikupljanje informacija o potrebama potražnje. Međutim, informacije kao značajna

⁸⁶ Vojnović B., Poslovni sistemi u razvoju turizma - metodološki aspekt, NBS, 2004. str. 92.

strateška kategorija mogu se upotrebiti i za potrebe pronalazjenja novih investitora i podsticanje investicija u okruhu. Vrlo je čest slučaj da postoje sopstvene sposobnosti, resursi i komparativne prednosti određenih činilaca u lokalnoj zajednici koji mogu činiti okosnicu razvoja a da zbog nedostatka finansijskih sredstava svi ti potencijali ostaju umrtvljeni. Shodno ovome prava informacija pruža obećavajuću mogućnost u iznalaženju potencijalnih investitora za oživljavanje i pokretanje razvoja turističke delatnosti.

Delovanje ovakve razvojne strategije nije ni malo jednostavno, jer ako uzmemo identifikovanje lokalnih prednosti, koje su od značaja za turizam, videćemo da one mogu biti:



Slika 14. Globalno usklađeno dualno delovanje okruga ⁸⁷

prirodne, lokacijske, društveno- istorijske, infrastrukturne, organizacione i mnoge druge. Pa shodno već iznetoj činjenici da se radi o vrlo širokoj i kompleksnoj delatnosti naići ćemo na mnoštvo faktora, koji se moraju ne samo identifikovati već je potrebno uskladiti ih sa mnogim potrebama u funkciji razvoja.

Zaključak je daje nužno uskladiti delovanje oba pravca koji su izneti, pa prema tome mogu se i formulirati osnovni razvojni zadaci na regionalnom nivou:

- proučavanje i pronalazjenje mogućnosti investiranja (finansijskih, prostornih, ekoloških),
- planiranje tehnologije (posebno tehnologije usluga),
- mogućnost finansiranja iz sopstvenih izvora,
- osposobljavanje kadrovskih struktura,
- usklađivanje delovanja zainteresovanih preduzeća u pogledu partnerstva i organizovanosti,
- dobijanje svih vrsti pomoći od državnih organa i drugo.

⁸⁷Bizjak S., *Gradivo za program Preduzetničkog osposobljavanja za promotere, učitelje i savetnike preduzetništva*, Republika Slovenija, Ministarstvo za gospodarstvo, PCMG, pospeševalni center za malo gospodarstvo, Stability Pact for south eastern Europe, Slovenija, 2002.

Posebnu pažnju treba obratiti na stvaranje značajnih činilaca uspešne i inovativne turističke ponude, u nameri da se poveća konkurentnost turističkih organizacija. Sve što je od vitalnog značaja za povećanje tržišne konkurentnosti regijske turističke delatnosti može se svrstati u:

- istraživačku infrastrukturu,
- ljudske resurse,
- veze sa korisnicima usluga,
- fleksibilnost zakonske regulative i
- sklonost ka saradnji.

Nabrojani faktori mogu se svrstati u softverske, meke elemente organizacije, koje je potrebno uskladiti i nadograditi na postojeće materijalne i druge činioce uz pretpostavku da ih već posedujemo.

U osnovne faktore koji bi povećali konkurentnost turističkih organizacija sa ciljem bržeg ravoja regiona možemo svrstati:

- ljudske resurse,
- kapital za investiranje,
- tehnološku osposobljenost i
- infrastrukturne objekte.

Ljudski resursi su jedan od osnovnih i nezaobilaznih faktora sa primarnim značajem za organizovanje i razvoj, pa samim tim su od velike važnosti i za razvoj preduzeća i organizacije koje se bave poslovima turizma.

Ljudski resursi se mere kroz broj i kvalitet obrazovanosti kadrova, koji obavljaju poslove od značaja za razvoj turizma.

Za uspešnije obavljanje poslova u turizmu, potrebno je zapošljavati što veći broj obrazovanih kadrova. Do ovakvih kadrova se može doći putem edukacije i osposobljavanjem postojećih kadrova ili putem zapošljavanja novih.

Novčana ili investiciona sredstva takođe čine jedan od osnovnih faktora u pokretanju razvoja svake delatnosti na nivou regije.

Da bi se došlo do novih investitora potrebno je uraditi sledeće:

- stvoriti informacionu bazu okruga,
- pronaći moguće investitore i uskladiti njihove ciljeve sa ciljevima regiona,
- sačiniti strategiju pristupa ovom problemu,
- uključiti region u institucije širih razmera zadužene za stručnu pomoć i dodatni kapital i
- na najbolji način predstaviti prednosti regije sa svih aspekata potencijalnim ulagačima.

Uticaj razvoja tehnologije vidljiv je i u ovoj privrednoj grani. Kako smo već rekli značaj tehnologije je posebno izražen kod proizvodnih organizacija u procesu proizvodnje a nešto manje u delatnosti turizma. Ipak i pored toga tehnologiji pripada veliki značaj u oblasti razvoja turističkih organizacija sa posebnim naglaskom na tehnologiji poslovanja, tehnologiji informacionih sistema i tehnologiji komuniciranja.

Infrastrukturne potrebe razvoja možemo posmatrati kao šire, pri čemu se misli na izgradnju puteva i drugih elemenata od značaja za funkcionisanje čitave prostorne zajednice ili konkretne (mikro) činioce u vidu motela, hotela, odmarališta itd.

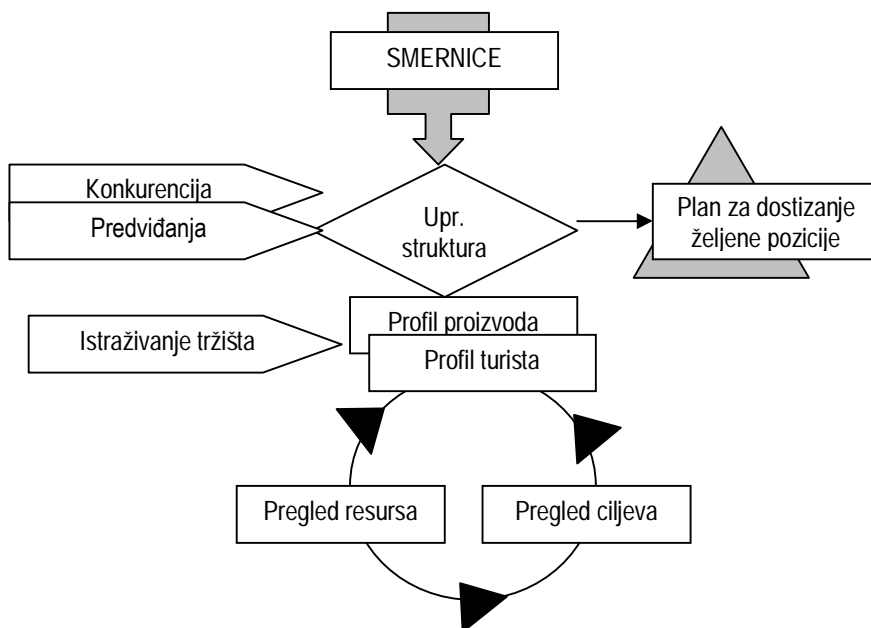
Postojeća infrastruktura turističkih preduzeća i organizacija, bez obzira na lolu organizovanost, može biti solidna osnova za stvaranje nove, odnosno bolje infrastrukturne mreže.

IV RAZVOJNE STRATEGIJE

U kom pravcu i kojim intenzitetom će se razvijati turistička organizacija i koje ciljeve formulisati kao strategijske zavisiće od poslovne politike, koja je formulisana kao osnovna u procesu razvoja ovakvog sistema. Strategijski pristup ovoj problematici zahteva i ispravnu strategijsku odluku. Ovakva odluka mora biti usmerena prema izboru turističke ponude, tržišta i metodi prezentiranja potencijalnim kupcima. Smernice prilikom ovoga moraju biti zahtevi i potrebe potrošača, kao i eventualne promene u zahtevima tokom vremena.

Prilikom donošenja ovakvih odluka treba voditi računa o visini postojećeg rizika, kao i mogućnostima profitabilnosti. I rizik i zarada mogu se definisati kao veliki i mali, pa se prilikom donošenja bilo kakvih rešenja, ovi elementi mogu uzimati kao relevantni. Odabirom strategije, može se ići na visok rizik i visok profit ili na mali rizik i mali profit. Svakako moguća su i druga kombi-novanja od kojih bi najpovoljnije bilo sa malim rizikom i visokim prihodima, ali sve to se prepušta odluci top menadžmenta.

Kod donošenja strategijskih odluka, treba raspolagati sa velikim brojem bitnih informacija, sa ciljem da ona bude što određenija i primenjivija.



Slika 15. Informacije za strategijske odluke⁸⁸

Strategijske odluke predstavljaju kritičnu tačku u procesu donošenja konačne formulacije strategije. Drugačije rečeno, treba raspolagati sa čitavom bazom podataka, da bi se uz dobru analizu i postojanje vizije formulisala nova razvojna strategija. Osnovni razvojni elementi u ovom procesu su turistička ponuda i tržište.

Posmatrajući pomenute elemente pojavljuju se kao alternativa nekoliko globalnih strategija, i to:

		TURISTIČKA PONUDA		
		Postojeća	Modifikovana	Nova
T R Ž I Š T A	Postojeća	Penetracija	Modifikacija ponude	Inovacija ponude
	Nova	Nova tržišta	Modifikacija ponude za nova tržišta	Diversifikacija

Slika 16. Strategija proširenja ponude i tržišta⁸⁹

⁸⁸ **Vojnović B.**, *Strategije održivog razvoja turizma*, I naučni skup Zaštita životne sredine, Univerzitet Educons, Sremska Kamenica, 2012. str. 111 – 117.

⁸⁹ Jovičić D., *Menadžment turističkih destinacija*, Želnid, 2001.

Strategija penetracije tržišta primenjuje se u situacijama kada postoji tržište, koje nije prezasićeno postojećom ponudom. Tada slede odluke o penetriranju (prodiranju) dublje u tržište u cilju povećanja obima učešća. Ovakvu strategiju sprovode turistička preduzeća ili njihovi delovi odnosno strateške poslovne jedinice (SPJ), koje su orijentisane sa jednom turističkom ponudom najjednom tržištu.

Ova strategija je posebno povoljna kada je tražnja u porastu, a ostvarena dobit se povećava, a preduzeće ostvaruje trajniju konkurentsku prednost.

Prednosti ove strategije su što preduzeće iz oblasti turizma je već upoznato sa svojom ponudom, kao i svojim ciljanim tržištem.

Drugi oblik strategije identičan je strategiji razvoja tržišta s tim što se postojeća turistička ponuda plasira na nova tržišta. Ova strategija razvoja se ispostavlja korisnom u sledećim situacijama kada:⁹⁰

- postoje novi i pouzdani kanali distribucije,
- postoji nepokriveno novo turističko tržište,
- organizacija raspolaže sredstvima i kadrovima za razvoj novog tržišta i
- preduzeće raspolaže neiskorišćenim resursima.

Ova strategija kao i strategija penetracije tržišta su bazirane na malom riziku, jer sa već postojećim nastupaju na istom ili novom tržištu.

Strategija modifikacije ponude i modifikacije ponude radi osvajanja novih tržišta su zasnovane na delimičnoj izmeni ponude sa ciljem da kvalitetnije zadovolje tražnju na postojećem ili novom tržištu. Ove strategije nose osrednji rizik sa sobom, jer se radi o inkrementarnim promenama, pa vrlo često se podvode pod prethodne dve strategije. Razlika im je najvažnija u dozi rizika.

Strategija razvoja (inovacije) ponude, odnosi se na nove turističke ponude i njihovo valorizovanje na postojećem, poznatom tržištu. Dakle, postojeće turističko tržište (destinacija) uvodi potpuno nove sadržaje i novu ukupnu turističku ponudu radi pridobijanja nove turističke klijentele.

Diversifikacija kao novi vid turističke ponude za nova nepoznata tržišta, predstavlja strategiju razvoja sa najvećim obimom rizika. Ova strategija predstavlja izazov za mnoge organizacije i menadžere. Na strategiju diversifikacije preduzeće je primorano da ide onda kada dolazi do pada tražnje za turističkim proizvodom ili povećanjem konkurencije i gubljenjem na kvalitetu ponude.

Pored pomenutih globalnih strategija, koje se mogu nazvati i strategijama rasta i razvoja, pojavljuju se i dve strategije, koje su posebno specifične u turističkoj delatnosti i nose posebno obeležje u ovoj oblasti privređivanja. Njih možemo svrstati u generičke strategije a radi se o:

- strategiji diferencirane turističke ponude i

⁹⁰Milisavljević Momčilo, *Osnovi stragegijskog menadžmenta*, Megatrend, Beograd, 1999.

- strategiji segmentacije turističkog tržišta.

Cilj strategije diferenciranja predstavlja portfolio koncept, putem koga privredni subjekat u turizmu želi da utvrdi odgovarajuću turističku ponudu i uveća plasman na turističkom tržištu.

Diferencijaciju kao strategiju, moguće je primeniti kod bilo kojeg elementa turističke ponude. Ako govorimo o jednom hotelu, kao nosiocu turističkog proizvoda u odnosu na drugi, diferenciranje je već vidljivo ukoliko su objekti različitih kategorija. Ukoliko su i istih kategorija diferencijacija je moguća po uređenosti soba, radnih odeljenja ili po nekom drugom estetskom doživljaju. Prema tome, diferenciranje je moguće u pogledu psihološkog ili fizičkog aspekta. Karakteristika prvog je u njegovoj neopipljivosti i načinu doživljaja, dok kod drugog su značajne fizičke karakteristike, kao na primer: boja, veličina, oblik i slično.⁹¹

Dakle, ovom strategijom može se oformiti novo tržište ili osigurati dominacija na postojećem. Međutim, sticanjem dominantnosti na tržištu, ona se mora i održati, jer ukoliko se ne doraduje vremenom se gubi i nestaje. Izdiferencirana prednost na turističkom tržištu mora se stalno održavati jer u suprotnom, bez kontinuirane podrške u svim segmentima ostaće se bez nje.

Strategija segmentacije predstavlja podelu tržišta na više delova (segmenta) u kojoj svaki segment zadovoljava određene potrebe, određenih potrošača.

Osnovno pitanje se postavlja po kojim kriterijumima izvršiti segmentiranje. Postoji više načina putem kojih je ova podela izvršena, ali pomenućemo samo jednu koja se sastoji iz dva osnovna tipa:

1. Opšte karakteristike potrošača:

- demografske,
- socioekonomske,
- stil življenja.

2. Karakteristike potrošača u vezi sa specifičnim situacijama:

- stav potrošača u vezi sa markom,
- korist,
- lojalnost određenoj kategoriji proizvoda,
- upotreba proizvoda.

Potražnja za pojedinim segmentima vremenom se menja, tako da jedan element koji je bitan za turističku ponudu jedne godine, u narednoj može izgubiti na značaju. Čest je slučaj da se važnost jednog faktora bitno menja i u jednoj kalendarskoj

⁹¹**Vojnović B.**, *Strategije održivog razvoja turizma*, I naučni skup Zaštita životne sredine, Univerzitet Educons, Sremska Kamenica, 2012. str. 111 – 117.

godini, čemu je razlog promenjivi odnosno sezonski karakter turističke delatnosti. Sve ovo navodi na potrebu brzog menjanja turističke ponude ili proizvoda i njegovog fleksibilnog prilagođavanja tokom vremena potrebama tržišta.

Ova odlika turističkog poslovanja koja se ogleda u brzim sezonskim promenama, dovodi u pitanje strategiju, pa je radi brzog prilagođavanja neophodno kombinovanje ove dve generičke strategije.

U savremenom turističkom poslovanju, konstantno je prisutna potražnja novih heterogenih oblika turističkih proizvoda, što dodatno traži ispravan i brz strategijski pristup ovom polju. Kako se radi o čitavom nizu faktora koji su značajni za određivanje ovakve vrste posla, kao i veliki broj učesnika, gotovo da nikad nemamo dovoljno jasnu situaciju. Ovo naknadno potvrđuje potrebu za spremnošću prema brzim i kvalitetnim promenama.

1. Upravljanje razvojem turizma i definisanje turističke politike

Turistička politika predstavlja niz osmišljenih akcija u delatnosti turizma, sa ciljem da u određeno vreme i na određenom prostora budu preduzete od strane nosioca te politike.

Cilj ove politike je da nepoželjne faktore, kao i one koji destimulativno utiču na razvoj, turističke privredene grane onemoguću u takvom delovanju.

Nosioci razvojne politike mogu biti različitih nivoa. Mogu se identifikovati državni nosioci turističke politike, regionalni lokalni, pa čak i nosioci razvojne politike jednog preduzeća ili njegove celine. Razvojna politika različitih ali i istih nivoa nosilaca te politike, može biti i vrlo je često različita. Prema tome, javlja se potreba za usklađivanjem pojedinačnih interesa sa opštim društvenim interesima. Po pravilu politika višeg nivoa korektivno deluje na niže nivoe radi usklađivanja interesa na adekvatan način.

Prilikom utvrđivanja turističke politike od značaja su tri faktora:

- hijerarhija ciljeva,
- kompatibilnost ciljeva i
- mogućnost operacionalizacije ciljeva.

Ako posmatramo cilj kao krajnji efekat, on neće biti isti za različite nosioce turističke politike. Ukoliko se radi o manje razvijenoj zemlji, prioritetan cilj njene turističke politike biće ekonomski efekti.

Nasuprt njoj ako govorimo o razvijenoj zemlji, prioritetan cilj može biti održivi razvoj, svakako ne zapostavljajući ekonomski efekat.

Dakle, sasvim je sagledivo da ispravna turistička politika je ona koja uspešno i optimalno zadovoljava sve razvojne ciljeve.

Neki od razvojnih ciljeva turističke politike mogu biti:

- ekonomski ciljevi turističke politike,

- razvoj turizma radi boljeg upošljavanja,
- politički ciljevi turističke politike,
- ciljevi politike turističkih organizacija itd.

Za ostvarenje ciljeva turističke politike razvoja, svakako su potrebna i određena sredstva. Ona mogu biti veoma raznovrsna i zavisna od politike države ili regije u kojoj se ostvaruje.

Sredstva mogu biti:

- ekonomska,
- pravna,
- obrazovna,
- propagandno- informativna,
- organizacionalno - institucionalna i slično.

Nakon utvrđivanja politike razvoja sledi način realizacije iste te politike u vidu strategije postizanja ciljeva.

2. Strategija razvoja turizma u funkciji turističkog menadžmenta

2.1. Pojmovno određivanje strategije razvoja turizma

Menadžment preduzeća, privrednih grana i čitave nacionalne privrede podrazumeva optimalna razvojna rešenja koja se zovu **strategije**.⁹² One se mogu razvijati na svim **upravljačkim nivoima**, a mogu biti usmerene na korišćenje pojedinih **potencijala** (finansije, ljudski resursi, prirodni resursi i sl.), ali i na razvoj pojedinih **područja** (planine, banje, Niška Banja i sl.) ili **delatnosti** (turizam, poljoprivreda, obrazovanje i sl.) U tom smislu, vrlo je teško govoriti o menadžmentu turističkog kompleksa bez postojanja **strategije turističkog razvoja**, budući da je on sam po sebi kompleksan, a i neophodno korespondira sa drugim delatnostima.

Strategijom razvoja turizma valorizuje se:

- nacionalno i međunarodno okruženje od značaja za turizam,
- putevi i načini da se postigne efikasna upotreba resursa,

⁹²Reč strategija (eng. strategy) se etimološki izvodi iz grčkih reči stratos (vojska) i sego (vodim) što doslovce znači vojskovođa, a prenosno označava vođstvo, majstorstvo, varku ili smicalicu usmerenu na postizanje određenog cilja. Proširivši se na mnoga druga područja ovaj pojam je zadržao svoje osnovno značenje (Tržišna strategija preduzeća, strategija ljudskih resursa; finansiska strategija)

- instrumenti za realizaciju postavljenih ciljeva čime bi se menadžment turističkog kompleksa učinio uspješnijim, i
- mogućnosti turizma da doprinese sveukupnom razvoju.

Zato se **strategija turističkog menadžmenta** definiše kao **program ili skup koherentnih akcija koje su usmerene prilagođavanju turističkog kompleksa uslovima u okruženju i kriterijumima efikasnog korišćenja razvojnih resursa, sa ciljem da razvoj turizma daje optimalan doprinos ostvarivanju nacionalnih razvojnih ciljeva.**

Strategija se **ostvaruje** preduzimanjem odgovarajućih **akcija** tj. određene **taktike**. U ovom slučaju od presudne važnosti je koncepcija razvoja turizma i ponašanje aktera u okruženju. Upravo s toga, **pretpostavke** strategijskog pristupa razvoju turizma počivaju na stručnoj i naučnoj podlozi koja daje odgovore o:

- **faktorima uticaja i ograničenjima** bilo na nivou sistema ili na nivou preduzeća,
- **ponašanju aktera razvoja** od pojedinca, preko preduzeća do državnih i drugih institucija i organizacija, i
- **zakonitostima** funkcionisanja turističkog kompleksa.

Može se, s toga, nedvosmisleno zaključiti da **strategija razvoja turizma** nije projektovanje budućnosti, već **ispitivanje mogućnosti i vrednovanje kriterijuma izbora onih koji donose razvojne odluke**. Izbor, sam po sebi, nužno generiše neke društvene konflikte i izaziva druge posledice. S toga, strategijski pristup razvoju turizma znači i merenje, upravljanje i vrednovanje rezultata (posledica) različitih izbora.

Izrada strategije razvoja turizma se odvija kroz nekoliko međusobno povezanih i uslovljenih faza:

a) Pre nego što se pristupi definisanju strategije potrebno je **poznavati koncept razvoja** uopšte, ali i turizma posebno. To znači da je neophodno poznavanje **ponašanja svih aktera** u razvojnom procesu, kao i **funkcionisanje privrednog sistema**, odnosno **definisanje pretpostavki** od kojih se polazi u oblikovanju strategije turističkog razvoja.

b) Na temelju saznanja o ponašanju aktera razvoja i definisanog polaznog stanja izvodi se **analiza uticaja** svih relevantnih subjekata i akcija na razvojni proces. Ovom prilikom takođe, treba sagledati i **moguće posledice** različitih razvojnih scenarija za ostvarivanje strategijskih ciljeva turizma.

c) Treća faza izrade strategije razvoja turizma sadrži niz **ciljeva** koji se realno mogu ostvariti, kao i **instrumente i puteve** koji vode optimalnom ostvarivanju strategije. Naravno, da se ovde posebno aktuelizuje pitanje **kriterijuma** izbora.

d) Sastavni elementi operativnog dela strategije mogu biti i **indikator** razvoja, ali samo načelno, kao preporuka ostvarivanju strategijskih ciljeva.

e) Strategija razvoja (turizma) uvek je orjentisana ka **promeni**, pa su njeni sastavni delovi i kriterijumi vrednovanja promena, odnosno razvoj na relaciji: **stanje – resurs – cilj = zadovoljavanje turističke potrebe.**

2.2. Strategija kao instrument turističkog menadžmenta

Izbor optimalne strategije razvoja je izbor najbolje strategije. Relevantnost najbolje strategije varira od slučaja do slučaja a najboljom strategijom se smatra ona koja je najprihvatljivija za onoga na koga se odnosi, odnosno ona koja je praktično primenjiva i situaciono aktuelna. Kod izbora strategije privrednog razvoja postoje dve krajnosti, podjednako opasne:

- (1) jedna je da se sveobuhvatno teži kompleksnim ciljevima koje lokalna zajednica nije u stanju da ostvari,
- (2) druga je da se lokalni razvoj usko definiše bez jasnih ciljeva i bez vizije dugoročnog napretka.⁹³

Strategija turističkog razvoja, mada se donosi i izrađuje kao dokument koji usmerava razvoj posebnog područja, samo je jedna od strategija koje se izrađuju da bi se upravljalo celokupnim društvenim sistemom. Upravo zato ona mora da se u potpunosti **korespondira** sa ciljevima društveno – ekonomskog razvoja. Jer, strategija turističkog razvoja je **usmeravajući dokument**, kako za ekonomske subjekte tako i za politiku razvoja. Ne postoji ni jednono područje privrednog i opšte društvenog života čiji se razvoj direktno ili posredno **ne može dovesti u vezu** sa razvojem turizma. To je poseban izazov u definisanju nacionalne strategije razvoja turizma. Naravno, uvek treba imati u vidu da strategija nije upravljački dokument formalnog sadržaja i strukture, već dokument u kome se **sintetizuju i konfrontiraju namere odgovarajuće upravljačke strukture sa objektivnim mogućnostima i zakonitostima društveno – ekonomskog razvoja.**

Ciljevi koji u strategiji turističkog razvoja imaju opšti značaj postavljaju osnovna načela i okvir u kome će se usmeravati razvoj turizma. U tom smislu, u strategiji razvoja turizma treba postaviti sledeće opšte ciljeve:

- rast društvenog proizvoda putem efikasnosti privređivanja (kvalitativni izvori rasta) i putem dodatnog angažovanja faktora (kvantitativni izvori) u delatnostima koje proizvode turističke usluge, i
- valorizacija i očuvanje prirodnih i razvojnih resursa kao osnovne proizvodnje turističkih usluga (reprodukcija resursa).

Ovi ciljevi u srategiji razvoja turizma imaju opšti karakter, jer su postavljeni na nivou nacionalne privredne strukture i usmereni su na podizanje efikasnosti privrednog procesa bez obzira gde se razvoj realizuje (u turizmu, industriji i td.). Dakle, strategija razvoja turizma postavlja ciljeve i preduzima akcije koje su usmerene na promenu pojedinih **ekonomskih kategorija** kao što su: proizvodnja, investicije, lična potrošnja i

⁹³ **Vojnović B.**, Riznić D., Borić S., *Značaj definisanja strategije regionalnog razvoja u izgradnji konkurentnosti privrede*, časopis Industrija, 4/2009. str. 29-63. Ekonomski institut, Beograd.

njena struktura, platni bilans, zaposlenost, međusektorski odnosi i td. Ovim se menjaju ne samo ekonomske kategorije, već i odnosi i veze među njima.

Strategija turističkog razvoja (inače i sama instrument upravljanja turističkim razvojem) ne razrađuje instrumente razvojne politike, već istražuje **odnose pojedinih instrumenata i ekonomskih kategorija**. Jer, zadatak strategije kao upravljačkog instrumenta je da pronađe najefikasnije puteve, ali i sredstva do željenog cilja. Drugim rečima, **razvojna politika koristi mnoštvo različitih instrumenata, pa se strategijom određuje koje od pojedinih vrsta instrumenata mogu najbolje podsticati akcije sa kojima se efikasno ostvaruju strategijski ciljevi**. Ti instrumenti se mogu analizirati na tri nivoa.

1. **Instrumenti institucionalnog značaja** su oni koji oblikuju odnose među kategorijama kao što su vlasnički odnosi, sistem vrednosti, sistem upravljanja, tržišne i druge institucije i njihov uticaj na razvoj, opšti uslovi privređivanja i td.

2. **Instrumenti korišćenja resursne osnove razvoja** u najširem smislu reči, gde spadaju instrumenti alokacije proizvodnih faktora, instrumenti direktne kontrole i zaštite i sl. Ovi instrumenti deluju u skladu sa **načelom racionalne upotrebe resursa** koje se u turističkoj praksi meri odnosom upotrebe razvojnih resursa i ostvarenih razvojnih ciljeva. Iz odnosa **resurs – cilj** izvode se u ekonomskoj analizi **merila efikasnosti** upotrebe resursa, a time i efikasnost ostvarivanja razvojnih ciljeva. **Efikasnost razvoja** postiže se kada se postavljeni ciljevi ostvaruju uz najmanju količinu resursa, a **efikasnost razvoja** se postiže samim ostvarivanjem cilja, bez obzira na žrtve. Valja imati u vidu da za turistički razvoj ne vrede samo **prirodni resursi, rad i kapital, nego jednako i tehnologija, znanje, preduzetništvo, sveukupno okruženje, društveni i privredni sistem, tradicija, organizacija, dominantni sistem vrednosti i td.**

3. **Instrumenti delovanja na ostvarivanje funkcija cilja** subjekata potrošnje i proizvodnje turističkih usluga i oni imaju značaj upravljačkih parametara. Dakle, oni deluju na **subjekte potrošnje** kako bi ih primorali na optimalnu kombinaciju faktora proizvodnje što dovodi do formiranja kategorije toškova, dohotka, akumulacije, finansiranja razvoja i sl. Ali, oni istovremeno deluju na **subjekte potrošnje** (turiste) oblikujući njihove funkcije lične i turističke potrošnje.

Konačno, da bi strategija bila instrument turističkog menadžmenta mora da odgovori na nekoliko ključnih razvojnih pitanja kao što su:

- od kojih **pretpostavki** polaze oni koji žele definisati strateške promene, odnosno ciljeve i puteve razvoja (vlada, resorno ministarstvo, specijalizovane agencije itd.);
- neophodnost da nosioci razvojne politike imaju ne samo preciznu **ocenu** polaznog stanja, već i **viziju** razvoja utemeljenu na konceptu turističkog razvoja;
- **ciljevi** promena moraju odražavati interese i kreatora i realizatora strategije;
- **putevi** razvoja pokazuju kako će se stići do postavljenih ciljeva i kako usmeravati ponašanje aktera, i
- **monitoring** promena na relaciji stanje-resursi-cilj.⁹⁴

⁹⁴Polazne premise za strategiju razvoja turizma u Srbiji bi mogle biti:

2.3. Izbor strategije turističkog razvoja

Može se konstatovati da ne postoje odgovarajuće strategije razvoja ni po obimu ni po intenzitetu, posebno u zemljama u tranziciji i razvoju. To dovodi do potrebe da strategija radi efikasnosti i delotvornosti treba da ima tri pretpostavke u svojoj konfiguraciji a to su:

- da je organizovan,
- da stvori strategije delovanja i
- da je praktično primenjiv.⁹⁵

Problem turističkog razvoja se posmatra kao **problem izbora**, ponajpre **ciljeva**, potom **akcija** koje će se preduzimati radi ostvarivanja tih ciljeva i napokon **instrumenata delovanja** na ponašanje aktera. Svaki društveni izbor zavisi od **kriterijuma** onih društvenih grupa koje su u poziciji da biraju. Kriterijumi izbora nisu statični. Zato **strategiju razvoja turizma** treba posmatrati i kao **metod izbora optimalnih razvojnih puteva** prema zadatim kriterijumima izbora – **korisnost i efikasnost**. Jer, uvek treba imati na umu da «strategiju razvoja čine postupci, metode i načini ostvarivanja utvrđene koncepcije i sa njom usaglašene proizvodne orijentacije».⁹⁶

Uspešnost strategije razvoja turizma zavisi od poznavanja kriterijuma kojima akteri razvoja čine izbor akcija. A na oblikovanje kriterijuma izbora nesumnjivo najjači uticaj ima **ponašanje ekonomskih subjekata, razvojni proriteti i očekivani razvojni efekti**.

Ekonomski subjekti koji utiču na formiranje kriterijuma su:

- proizvođači turističkih usluga i dobara,
- posetioци ili potrošači turističkih usluga,
- država i njene institucije na različitim nivoima interesa i
- stanovništvo.

Faktori koji utiču na kriterijume izbora strategije vezani za **razvojne prioritete** su direktna posledica svake zemlje da može najbolje konkurisati u međunarodnoj podeli rada. Upravo s toga, mnoge zemlje u okviru razvojne politike prednost daju turističkoj privredi. Time najčešće očekuju ublažavanje problema zaposlenosti, izvoza, razvoj slabije razvijenih područja i td.

-
- postojanje nacionalnog konsenzusa o ključnim razvojnim pitanjima,
 - temeljna modernizacija turističkog sektora na načelima efikasnosti,
 - uticaj sankcija i rata na turistički kompleks,
 - uvođenje institucija tržišta rada i kapitala,
 - precizan alokativni mehanizam svih delatnosti turističkog kompleksa,
 - vrednovanje značaja turizma za privredni razvoj Srbije,
 - kvalitet turističkog kompleksa u odnosu na duge,
 - stabilan politički sistem i bezbednost turiste i td.

⁹⁵**Vojnović B., Riznić D., Borić S., Značaj definisanja strategije regionalnog razvoja u izgradnji konkurentnosti privrede**, časopis Industrija, 4/2009. str. 29-63. Ekonomski institut, Beograd.

⁹⁶Gligorijević Ž., "Industrijski menadžment", Ekonomski fakultet, Niš, 2008. str. 94.

Treća grupa faktora koja oblikuje kriterijume izbora strategije svodi se na zajednički pojam – **očekivani razvojni efekti**. Izbor i odlučivanje na temelju očekivanih razvojnih efekata uključuje nekoliko grupa indikatora:

- indikatori koji pokazuju efekte upotrebe proizvodnih faktora (produktivnost faktora u turizmu)
- indikatori koje čine **eksterni efekti** tj. efekti koji ne nastaju na mestu angažovanja faktora i mogu biti pozitivni i negativni
- indikatori vezani za odlučivanje - naročito za **neizvesnost i rizik**.

Svemu ovome treba dodati i **faktor vreme** i to sa aspekta pojavljivanja i vremena trajanja.

2.4. Strategijsko upravljanje turističkim resursima

Turistički resursi se ne troše u procesu proizvodnje turističkog proizvoda, već se razvijaju. Turistički proizvod postaje **tržišno spreman** samo uz učešće dva ili više preduzeća. Na taj način strategijsko upravljanje turističkim resursima daje rezultate na nacionalnom, regionalnom, lokalnom, ali i međunarodnom nivou. Bez obzira na kom je nivou strategijsko upravljanje mora da se odnosi na tri segmenta, a to su⁹⁷:

- **osnovni troškovi** turističkih resursa (ispravljeni kod privrednih, a neispravljeni kod prirodnih resursa),
- **ekološki troškovi** koji nastaju dejstvom drugih, ali i samih turističkih preduzeća i ne smeju preći 5 % od ukupnih ulaganja turističkih preduzeća ili 1,4 – 1,8 % učešća u nacionalnom dohotku ako je u pitanju nacionalna strategija,
- **troškovi eksterne ekonomije** su rezultat neadekvatnog korišćenja turističkih resursa (nepredviđeni izdaci, zdravstvena zaštita turista i sl.)

Strategijsko upravljanje u turizmu bi trebalo, pre svega, da **ujedinjuje proces planiranja** turističkih resursa, kao i da se u njemu donose **odluke** o njihovom korišćenju. Naravno, tretpostavlja se da jedino ono može uspostaviti **optimalnu organizaciju i kontrolu** izvršavanja postavljenih ciljeva. Pri tome, strategijsko upravljanje turističkim resursima treba da polazi od sledećih elemenata:

- šta raspoloživi turistički resursi (prirodni, antropogeni, finansijski, informativni, kadrovski) mogu dati menadžmentu za njegov efikasan i profitabilan rad;
- resursno stanje sastavnih delova turističke privrede (ugostiteljski, saobraćajni, turistički, infrastrukturni, komunalni, politički i td.);
- osnovne pokazatelje o stanju i izvorima resursa, ali i stanju sredstava turističkih preduzeća;
- bilans dobiti i osnovni kriterijum njegove raspodele;

⁹⁷Videti: prof. dr. Svetislav Milenković – «*Turistička aktivnost u tržišnoj privredi*», Vuk Karadžić, Paraćin, 1999. str. 214-219

- potencijalno ujedinjavanje bilansa prirodnih i privrednih resursa;
- resursi iz sopstvenih izvora.⁹⁸

Strategijsko upravljanje turističkim resursima mora da uklopi turistički proizvod svake zemlje u sve zahteve domaćeg, i posebno inostranog turističkog tržišta. Pri tome, mora da postoji **adekvatno korišćenje, razvoj i očuvanje** svih relevantnih resursnih elemenata, kako ukupno tako i za pojedine turističke destinacije. Zato se mora voditi računa o **strategijskoj sinhronizaciji** upravljanja na svim prostornim i organizacionim nivoima. A za to je potreban obrazovan i rukovodeći i izvršni ljudski potencijal. Mora se uvek imati u vidu da strategijsko upravljanje turističkim resursima podrazumeva **moderna upravljačka znanja, veštine i modernu tehnologiju donošenja odluka**. To je veoma složena aktivnost sastavljena od nekoliko podaktivnosti kao što su:

- prognoziranje – proces izrade raznovrsnih prognoza o budućem razvoju,
- dijagnostika – trenutna slika stanja,
- planiranje – proces donošenja plana kao centralne karike strategijskog upravljanja i

- odlučivanje – donošenje odnosno izbor strateških odluka.⁹⁹

Formulisanje strategije za upravljanje turističkim resursima je moguće primenom **modela portfolija** proizvoda i ima sledeće faze:

- analiza atraktivnosti tržišta,
- analiza relevantnih konkurentskih prednosti,
- analiza sadašnjeg portfolija preduzeća,
- određivanje strategijskih ciljeva,
- razvoj alternativnih strategija za ostvarivanje ciljeva,
- ocena strategija i analiza odlučivanja,
- formulisanje strategijskih ciljnih portfolija, izbor strategija i alokacija resursa.¹⁰⁰

Za strategijsko upravljanje turističkim resursima bitni su kako **strategijsko razmišljanje** tako i **strategijsko planiranje**. Svrha strategijskog razmišljanja je da se otkriju nove imaginativne strategije koje će da redefinišu pravila konkurentске igre i sagledaju budućnost značajno različito od sadašnjosti. Karakteristike procesa strategijskog razmišljanja su **sintetičnost, divergentnost i kreativnost**. Svrha strategijskog planiranja je da se operacionalizuju strategije stvorene strategijskim razmišljanjem. Karakteristike procesa strategijskog planiranja su **analitičnost, konvergentnost i konvencionalnost**.¹⁰¹

⁹⁸Ibidem, str. 218

⁹⁹Prof. dr Živorad Gligorijević – «*Industrijski menadžment*», Ekonomski fakultet, Niš, 2009. str. 88.

¹⁰⁰Čerović S., «*Strategijski menadžment turističke privrede Srbije*», Želnid, Beograd, 2002. str. 112.

¹⁰¹Videti: prof. dr Momčilo Milisavljević – «*Savremeni strategijski menadžment*», Institut ekonomskih nauka, Beograd, 2003. str. 26 - 29.



TREĆI DEO SAOBRAĆAJ U FUNKCIJI PRIVREDNOG RAZVOJA

I DEFINISANJE I ANALIZA SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE

1. Definisanje saobraćaja kao privredne grane

Razvoj saobraćaja je funkcija nivoa razvijenosti proizvodnje i na toj osnovi dostignutog stepena društvene podele rada i razmene. Društvena podela rada i proizvodnja mogu se razvijati samo do mere u kojoj razvijenost saobraćaja dozvoljava povezivanje prostorno udaljenih proizvođača koji međusobno razmenjuju svoje proizvode i dostavljaju proizvode do mesta potrošnje.

Premeštanje materijalnih dobara sa jednog mesta na drugo ima karakter samostalne oblasti društvene proizvodnje ako se ono odvija po završetku procesa proizvodnje materijalnih dobara, u sferi prometa. Proces proizvodnje jednog materijalnog dobra u društvenom smislu završen je tek onda kad to materijalno dobro dospe u sferu potrošnje, tj. do potrošača. Ovo važi kako za materijalna dobra namenjena proizvodnji, tako i za ona koja su namenjena ličnoj potrošnji. Mesto potrošnje i mesto proizvodnje za najveći deo proizvoda u robno-novčanoj privredi se ne poklapaju. Da bi materijalna dobra mogla da dođu u sferu potrošnje, potrebno je da budu premeštena od proizvođača do potrošača, tj. da budu transportovana. Saobraćaj ima za cilj da omogući realizaciju društvene upotrebne vrednosti, da omogući odvijanje procesa društvene reprodukcije. To što saobraćaj premeštanjem robe od proizvođača do potrošača omogućava realizaciju proizvoda (jer je proizvodnja u društvenom smislu završena tek kada roba uđe u sferu potrošnje) daje mu karakter proizvodne delatnosti. Rad utrošen na izvršenje procesa transporta smatra se proizvodnim radom, kao da je utrošen i na samu proizvodnju materijalnog dobra.

Osnovni kriterijum za podelu na unutrašnji (fabrički) transport i saobraćaj kao samostalna oblast društvene proizvodnje jeste utvrđivanje da li se proces transporta obavlja u okviru samog proizvodnog procesa u preduzeću ili u okviru procesa prometa. Transport koji se odvija u okviru proizvodnog-tehnološkog procesa, nije saobraćaj u društveno-ekonomskom smislu. Ako se transportovanje obavlja u sferi prometa i u cilju omogućavanja tog procesa, onda se radi o saobraćaju kao samostalnoj privrednoj delatnosti. Tada se transport smatra „produžetkom procesa proizvodnje, koji se vrši u okviru prometnog procesa i za prometni proces“.¹⁰²

Da bi saobraćaj imao karakter samostalne privredne delatnosti neophodno je za potrebe organizacije i izvršenja procesa transportovanja angažovati posebna sredstva za proizvodnju i radnu snagu. Posebna sredstva za proizvodnju, koja po svom tehničkom karakteru ne zaostaju za najsavršenijim oruđima za rad u industriji, pokazuju da je saobraćajna delatnost samostalna tehnički i organizaciono. Saobraćaj se u okviru društvene podele rada može jasno razgraničiti sa ostalim privrednim delatnostima. Njegovo mesto je jasno određeno u okviru procesa društvene reprodukcije i moguće je uvek tačno utvrditi od kog momenta nastaje proces transportovanja kao samostalna privredna delatnost i gde se ona završava.

Može se zaključiti da je osnovna karakteristika saobraćaja, kao samostalne oblasti društvene proizvodnje, ta da je on istovremeno produžetak procesa proizvodnje svih ostalih proizvodnih delatnosti i da usled toga ima proizvodni karakter, ali da se on obavlja u okviru prometnog procesa. Definisanje pojma saobraćaja ne može da bude potpuno ako se ograniči samo na isticanje tehničkih osobina procesa transporta, niti pak, davanjem samo njegovih ekonomskih karakteristika. Tehnički posmatrano, saobraćajna delatnost je identična sa izvršenjem prostorne promene - promene mesta nahoda objekta prevoza. Ekonomska karakteristika, izvršenja te prostorne promene sastoji se u tome što se ona vrši u okviru društvene podele rada i što na taj način omogućava obavljanje procesa društvene reprodukcije za najveći deo proizvoda. Definicija saobraćaj mora obuhvatati i tehničke i ekonomske karakteristike saobraćaja kao privredne delatnosti. Iz ovoga se može zaključiti da je saobraćaj ona samostalna privredna delatnost koja se bavi prenosom materijalnih dobara, ljudi i vesti, sa jednog mesta na drugo, u cilju omogućenja prometa roba i zadovoljenja društvenih potreba u prevozu kao i međusobne razmene misli ljudi.¹⁰³

Ovako shvaćen pojam saobraćaja kao samostalne privredne delatnosti široko je prihvaćen u ekonomskoj teoriji. Međutim, pored shvatanja i definisanja saobraćaja kao samostalne privredne delatnosti u ekonomskoj literaturi se sreću i definicije koje ne daju pravu sliku o ekonomskom karakteru ove delatnosti.

Najčešće se saobraćaj definiše sa stanovišta tehničkih karakteristika, posmatranjem sredstava koja služe za obavljanje procesa transportovanja. Takvu definiciju saobraćaja daje profesor Emil Saks, koji kaže sledeće: „Predmet sledećih istraživanja čine saobraćajna sredstva u užem i običnom smislu reči: uređaji koji služe za premeštanje lica, robe i vesti kao i za neposrednu razmenu misli između prostorno

¹⁰²Marks K., *Kapital*, II, Prosveta, Beograd, 1974., str. 102.

¹⁰³Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009., str.3.

odvojenih lica, dakle, isto ono što se naziva transport i komunikacije.¹⁰⁴ "Slične definicije su usvojili mnogi autori, naročito iz nemačke škole. Tako, na primer, E. Van der Borgt kaže: „Pod saobraćajem treba, dakle, računati, celokupnost pomoćnih sredstava i postrojenja za savlađivanje prostornih udaljenosti“.¹⁰⁵ Karl Pirat, savremeni nemački teoretičar ekonomike saobraćaja, pod saobraćajem podrazumeva „skup tehničkih i organizacionih uređaja, koji su potrebni za promenu mesta (prenos) lica, robe i vesti“.¹⁰⁶

Osnovni nedostaci ovih definicija saobraćaja jesu, što se iz njih uopšte ne vidi da li se saobraćaj smatra privrednom delatnošću i kakav je njegov položaj u okviru podele rada. Definicije koje obuhvataju samo tehnička sredstva ne mogu dati potrebne elemente za karakteristike jedne privredne grane.

Druga grupa shvatanja saobraćaja, koja se naročito vidi iz definicije Jozefa Grunzela, meša funkcije saobraćaja sa ostalim funkcijama u sferi prometa. Tako on kaže, da pod saobraćajem treba podrazumevati „sve uzajamne odnose pojedinih privrednih subjekata, i to ne samo čiste privrede, koji imaju za cilj razmenu robe i drugih privrednih vrednosti, već i opšte kulturne koji putem prevoza lica i vesti imaju za cilj obrazovanje, društveni život i oporavljanje“.¹⁰⁷ Grunzel, smatra saobraćajem sve funkcije robnog prometa, pa čak i više od toga. Ovo je najšire shvatanje pojma saobraćaja. Ono se ne može prihvatiti, jer je neophodno izvršiti striktno razdvajanje funkcija u prometu.

Novija shvatanja saobraćaja pokazuju da se on definiše i sa stanovišta društvene podele rada i ekonomskih funkcija saobraćaja. Profesor Andreas Predel, kaže sledeće: „Naš udžbenik bavi se saobraćajem u jednom užem, specifičnom značenju, koji označava odeljak opšte privrede, naime, skup procesa koji u okviru privrede služe savlađivanju prostora. Saobraćaj u ovom smislu obuhvata transport lica, robe i vesti u svakom obliku, na vodi, na kopnu i u vazduhu“.¹⁰⁸ I drugi nemački autori u novije vreme pristupaju tretiranju saobraćaja kao samostalne oblasti društvene proizvodnje koja ima svoje mesto u procesu društvene reprodukcije. Naročito se u tom pogledu ističu gledišta profesora Vogta u knjizi „Narodno-privredni značaj saobraćajnog sistema“.¹⁰⁹

U novijoj američkoj literaturi, po pravilu, saobraćaj se posmatra kao posebna privredna delatnost. Vrlo često se sreću gledišta koja saobraćaj smatraju proizvodnom delatnošću, produžetkom procesa proizvodnje. Tako profesor Fer kaže: „U ekonomiji, saobraćaj se smatra delom proizvodnje zato što on stvara mesto upotrebnoj vrednosti neke robe. Robe moraju biti prenete od mesta gde ih je priroda dala ili od mesta gde su proizvedene tamo gde postoji potrošnja za njima“.¹¹⁰ Slična gledišta zastupaju i profesor Luklin, Pigrum i dr.

Ova se teorijska shvatanja već približuju ili čak potpuno slažu sa koncepcijom o saobraćaju kao samostalnoj oblasti društvene proizvodnje, koja ima svoje određeno mesto u procesu društvene reprodukcije i u okviru društvene podele rada.

¹⁰⁴Sax E., *Die Verkehrsmittel m Volks – und Staatswirtschaft*, I, Berlin, 1922., str. 1.

¹⁰⁵Van der Borght E., *Das Verkehrswirtschaft*, str. 2.

¹⁰⁶Pirath C., *Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft*, Berlin, 1952., str. 2.

¹⁰⁷Grunzel J., *Verkehrspolitik*, str. 1.

¹⁰⁸Predohl A., *Verkehrspolitik*, str. 9.

¹⁰⁹Voigt F., *Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems*, Berlin, 1960., str 4.

¹¹⁰Fair M., *Economics of Transportation*, New York, 1950., str. 3.

2. Saobraćaj u teorijama privrednog razvoja

Teorije privrednog razvoja bave se izučavanjem međusobne povezanosti i delovanja različitih faktora proizvodnje i njihovog ponašanja u procesu društvene reprodukcije. Pošto je saobraćaj jedan od bitnih faktora međusobnog povezivanja prostorno razdvojenih elemenata i faktora proizvodnje to se i efekti njegovog delovanja javljaju u različitim fazama i vrlo različitim oblicima. Poznato je da, imajući u vidu prostornu razdvojenost različitih faktora proizvodnje, kao i proizvođačkih i potrošačkih centara, savlađivanje prostorne razdvojenosti tj. na prostorno premeštanje ljudi, materijalnih dobara i vesti angažuje veliki i vrlo značajan deo ukupne ljudske aktivnosti.¹¹¹

Neki autori ističu da se uopšte na saobraćajnu aktivnost utroši oko 80% od ukupne delatnosti ljudi. Bez obzira da li je od strane ovog i nekih drugih autora precenjena aktivnost koja se odnosi na delatnost premeštanja prostorom razdvojenih faktora proizvodnje i prenos ljudi, i vesti, činjenica je da se delatnost vezana za savlađivanje prostora sa razvojem ljudskog društva neprekidno povećava, kako u apsolutnom tako i u relativnom smislu. Međutim, i pored toga u dosadašnjim teorijama privrednog razvoja saobraćaj nije bio dovoljno i svestrano tretiran, niti su u potpunosti sagledavane sve komponente njegovog uticaja na privredni i društveni razvoj.

Nesporno je da je nivo razvijenosti saobraćaja i saobraćajnog sistema u jednoj zemlji funkcija i rezultanta opšte privrednog razvoja, ali je s druge strane bitno da je i saobraćaj delovao i da deluje kao jedan od osnovnih činilaca i pokretača privrednog i društvenog razvoja.

Složenost i teškoće izučavanja saobraćaja u teorijama privrednog razvoja uslovljene su:

1. Karakterom saobraćaja, i to:¹¹²

- a) kao samostalne privredne delatnosti u okviru društvene reprodukcije;
- b) kao delatnosti koja vrši izvesne funkcije koje su tretirane kao javne službe;

2. Karakteristikama saobraćajnih sredstava i saobraćajnica kao bitnih elemenata saobraćajnog sistema koje se manifestuju:

- a) u vršenju određenih funkcija sredstava rada u proizvodnji saobraćajnih usluga;
- b) u delovanju kao bitnih preduslova za obavljanje niza drugih privrednih delatnosti, povezivanjem prostorom razdvojenih faktora proizvodnje i proizvođačkih i potrošačkih centara.

3. Raznovrsnošću efekata i različitim oblicima njihovog pojavljivanja. Efekti izgradnje jedne saobraćajnice i uopšte saobraćaja u jednom području mogu da budu direktni i indirektni. Direktni efekti manifestuju se u povećanju produktivnosti rada, poboljšanju ekonomičnosti i rentabilnosti poslovanja, što znači mogu se meriti i ocenjivati veličinom dohotka saobraćajnih organizacija. Indirektni efekti pojavljuju se u okviru drugih

¹¹¹Videti: **Grujić D., Vojnović B., Uticaj saobraćajne politike Evropske unije na regionalni razvoj i saobraćajnu infrastrukturu, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope**, Ekonomski fakultet Niš/2013. str. 253-263.

¹¹²Božić V., Novaković S., *Ekonomija saobraćaja sa elementima logistike*, Ekonomski fakultet, Beograd, 1999., str. 127.

privrednih ili neprivrednih aktivnosti i utiču na razvoj pojedinih privrednih delatnosti, efikasnost njihovog funkcionisanja, uslove zadovoljenja ostalih društvenih potreba i dr. Ovi efekti se mogu ocenjivati i meriti kako kroz povećanje dohotka u određenim privrednim delatnostima tako i kroz koristi koje se postižu usled iniciranja razvoja, otvaranja područja itd.

Napred istaknute karakteristike saobraćaja, osobenosti i način funkcionisanja saobraćajnog sistema kao i raznolikost efekata koji se javljaju kao posledica promena u nivou razvijenosti saobraćajnog sistema, usloveli su složenost i teškoće u sagledavanju međuzavisnosti između privrede i saobraćaja, a naročito u domenu delovanja saobraćaja na diferenciranje privrednog razvoja u pojedinim zemljama i regionima.

Ekonomske teorije koje se zasnivaju na principima klasične političke ekonomije polaze od analiza kapitalističkog tržišta i odnosa koji se na njemu stvaraju. One se, pored ostalog, kao što je poznato, zasnivaju na delovanju zakona vrednosti na tržištu, priznavanju konkurencije kao bitnog činioca privrednog razvoja, uz zahtev za realizaciju određenih pretpostavki (masovnost proizvodnje, dostupnost, informisanost subjekta robne proizvodnje i dr.). Kao pretpostavka za slobodno delovanje ekonomskih zakona na kapitalističkom tržištu, po ovim teorijama uzima se i potencijalna mogućnost da se uvek može obezbediti prostorno premeštanje robe iz jednog mesta u drugo. Ova nerealna pretpostavka na kojoj je svoja razmatranja zasnivala klasična građanska politička ekonomija polazila je od tzv. „idealnog saobraćajnog sistema“.

„Idealni saobraćajni sistem“ polazi od sledećih pretpostavki:¹¹³

- a) Da se sve tačke u prostoru mogu istovremeno dostići i da se usled toga transportni troškovi jednaki nuli;
- b) Da su moguće brze i sigurne transportne usluge u željenom obimu, kvalitetu i strukturi;
- v) Da se razlike u troškovima proizvodnje i cenama izjednačavaju bez posebnih preferencija;
- g) Da su sve prednosti pojedinih vrsta proizvoda poznate svim subjektima.

Ovakva koncepcija tzv. „idealnog saobraćajnog sistema“ bila je kritikovana od raznih autora još početkom prošlog veka i kasnije, a naročito kod nekih savremenih ekonomskih teoretičara.

3. Vrste i podela saobraćaja prema ekonomskoj funkciji i načinu organizacije

3.1. Globalna podela saobraćaja

Kao kriterijumi za podelu saobraćaja mogu poslužiti tehničke karakteristike, način organizacije prevoza kao i ekonomske funkcije pojedinih saobraćajnih delatnosti.

Tehnički kriterijumi za podelu saobraćaja su:

- vrsta saobraćajnog puta, i

¹¹³Božić V., Novaković S., *Ekonomija saobraćaja sa elementima logistike*, op. cit., str. 131.

- vrsta pogonske snage.

Poznato je da su osnovni elementi svakog saobraćaja put i prevozno sredstvo i to kako pogonska mašina, tako i sama vozna sredstva.

Prema savremenoj tehnici saobraćajnih sredstava, saobraćaj se može odvijati na kopnu, vodi i običan, to se suvozemni saobraćaj dalje deli na dve osnovne grupe, i to: železnički i drumski saobraćaj. Posebna grana suvozemnog saobraćaja jeste prenos tečnosti pomoću cevovoda.

Saobraćaj na vodi deli se dalje na dve osnovne grupe i to: a) rečni i jezerski i b) pomorski saobraćaj.

U saobraćaj kao privrednu delatnost ubrajaju se i telefonsko-telegrafske i radio veze. Prenos pismonosnih i paketskih pošiljaka nema svoje posebno saobraćajno sredstvo, i za tu svrhu koristi se razni već napred navedeni saobraćajni putevi. Zbog toga se obavljanje prenosa pošte i ne može smatrati posebnom saobraćajnom granom u tehničkom smislu, već jedino u privredno-organizacionom pošto se za obavljanje te delatnosti formiraju posebne privredne organizacije.

Sve navedene saobraćajne grane imaju istu svrsishodnu delatnost i služe zadovoljenju istih potreba društva, ali isto tako imaju čitav niz specijalnih tehničkih, eksploatacionih i ekonomskih karakteristika, koje uslovljavaju posebne oblike organizacije i specifično rešavanje nekih problema.

Podela saobraćajnih sredstava prema pogonskoj snazi nije tako značajna kao njihova podela prema saobraćajnom putu. Ona nije ta pojava koja određuje vrstu saobraćaja - koja daje karakter saobraćajnoj grani, mada ima znatnog uticaja na tehničke i ekonomske karakteristike pojedinih saobraćajnih grana. Osnovna podela može se izvršiti prema izvorima pogonske energije na saobraćajna sredstva sa prirodnom i veštačkom pogonskom snagom.

Drugi kriterijum koji može da posluži za delu saobraćaja na pojedine vrste jeste objekat prevoza. Prema vrsti objekta prevoza, saobraćaj se deli na a) saobraćaj putnika i b) saobraćaj robe, odnosno prevoz putnika i prevoz robe. Ova podela uslovljava određenu organizaciju, određene uređaje, poslovne prostorije itd. i utiče na formiranje troškova koji se pojavljuju pri obavljanju procesa prevoza. Sa društveno-ekonomskog stanovišta različite su funkcije koje se obavljaju u prevozu robe od funkcije koje se obavljaju u prevozu putnika.

Prevoz robe jeste produženje procesa proizvodnje koje se vrši u sferi prometa. Ono je po svom karakteru proizvodna delatnost, obavlja se u cilju omogućenja procesa reprodukcije, odnosno u cilju realizacije roba. Shodno tome, prevoz robe, stepen njegovog razvoja, obim i intezitet, zavisi na prvom mestu od obima i strukture proizvodnje, od stepena razvijenosti tržišta i razmeštaja proizvodnih snaga.¹¹⁴

Prevoz putnika svojim najvećim delom obavlja se u cilju zadovoljenja potreba za putovanjem, koja će biti prouzrokovana kako privrednim razlozima, tako i izvesnim faktorima van privrednog karaktera kao što je želja za odmorom, oporavkom, ili izazvane

¹¹⁴Pejčić Tarle S., *Saobraćajna ekonomika i politika*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2005., str. 38.

ličnim razlozima, posećivanje rodbine, prijatelja itd. Obavljanje prevoza putnika najvećim delom spada u sferu pružanja usluga koje imaju karakter lične potrošnje.

Metodološka podela saobraćaja na robni i putnički, ne poklapa sa objektom prevoza. Najčešće se pod putničkim saobraćajem podrazumeva pored prevoza putnika još i prevoz putničkog prtljaga i ekspresne robe. Međutim, za suštinsko ekonomsko posmatranje podele saobraćaja prema objektu prevoza bitno je razlikovati ove dve osnovne grupe: ljude i robu, bez obzira što se iz praktičnih metodoloških razloga mora često vršiti i drugačije grupisanje.

3.2. Saobraćaj prema ekonomskoj funkciji i načinu organizacije

Uloga saobraćaja u privrednom životu svake zemlje jeste mnogostrana i vrlo značajna. Osnovna podela saobraćaja prema načinu zadovoljavanja potreba korisnika i organizaciji prevoza može se izvršiti na: a) javni saobraćaj i b) saobraćaj za sopstvene potrebe.

Javni saobraćaj se odlikuje time što saobraćajne privredne organizacije koje obavljaju prevoz u javnom saobraćaju imaju obavezu da obavljaju prevoz pod istim uslovima za sve korisnike. Takve organizacije su obavezne da primaju na prevoz svu robu i putnike pod istim uslovima, uz ispunjavanje odgovarajućih odredaba o zaključenju ugovora o prevozu i naplati prevoznih cena po tarifi. Javni saobraćaj ima ulogu u privredi da zadovoljava potrebe za prevozom čije je ispunjenje potrebno sa opšte društvenog i privrednog aspekta.

Na osnovu propisa koje donose nadležne vlasti, javna transportna preduzeća prodaju svoje usluge i vrše prevoz robe i putnika. Postoje razlike u obavezama između pojedinih saobraćajnih privrednih organizacija. Najveće obaveze od svih saobraćajnih grana u javnom prevozu imaju železnice. U svim zemljama one obavljaju svojim prevozom funkciju javne službe i time su železnici nametnute sledeće najznačajnije obaveze: a) obaveza održavanja saobraćaja na na svim prugama koje su predate javnom saobraćaju, bez obzira na intezitet saobraćaja i ekonomičnost eksploatacije; b) obaveza prevoženja, tj. železnica je dužna da prima na prevoz svaku robu čije prevoženje nije zabranjeno po propisima o održavanju javnog reda i bezbednosti, i ako je to moguće prema saobraćajno-tehničkim propisima (ako roba svojom veličinom i oblikom ne ugrožava saobraćaj putnika i ostale robe koje se prevoze); v) obaveza objavljivanja reda vožnje i tarifa. Tarife, osim toga, moraju biti odobrene od nadležnih organa.

Funkcije javne službe nisu tako izrazite kod ostalih saobraćajnih grana. Autotransportna preduzeća u javnom drumskom saobraćaju nisu obavezna da primaju svaku robu na prevoz i redovno da održavaju linije. Kod putničkog saobraćaja obaveza prevoženja je oštrija ukoliko je prijavljena izvesna linija. Saobraćaj na prijavljenoj liniji se mora održavati dok se ne dobije saglasnost od nadležnog organa o njenom zatvaranju.

Saobraćaj za sopstvene potrebe sve se više razvija. To je takav oblik prevoza gde vlasnik transportnih sredstava obavlja prevoz svojim sopstvenim vozilom u cilju zadovoljavanja samo svojih potreba. Određeno je da roba koja se prevozi mora biti vlasništvo sopstvenika prevoznog sredstva ili roba koju je on kupio u cilju prerade,

dorade ili preprodaje. Ovakav vid saobraćaja najviše je zastupljen u oblasti drumskog transporta pošto tamo postoje male eksploatacione jedinice. U saobraćaj za sopstvene potrebe koji služi zadovoljenju ličnih potreba pojedinca spada i putnički saobraćaj.

Relativno uvećanje saobraćaja za sopstvene potrebe u ukupnom prevozu unosi određene strukturalne promene u saobraćajni sistem i u odnose između pojedinih saobraćajnih grana. Nije za podcenjivanje stalni porast broja putnika koji se prevoze sopstvenim vozilima ili u robnom prevozu korišćenje sopstvenih kamiona. Ovakva tendencija se mora uzeti u obzir sa stanovišta politike razvoja saobraćaja.

U zavisnosti od načina obavljanja prevoza javni saobraćaj može biti redovan i saobraćaj od slučaja do slučaja.

Redovan saobraćaj naziva se još linijskim saobraćajem. On predstavlja takav oblik javnog saobraćaja gde je unapred određen red vožnje (vreme dolaska i odlaska) na liniji sa tačno označenim mestima u kojima se saobraćajno sredstvo zadržava. Ima veliki značaj za normalno funkcionisanje privrede kao i za odvijanje ostalih društvenih delatnosti.

Saobraćaj od slučaja do slučaja ili saobraćaj po potrebi, predstavlja takvo organizovanje prevoza gde se usluga korisniku pruža na njegov zahtev, ili u posebnim prilikama.

Redovan saobraćaj i saobraćaj od slučaja do slučaja može biti organizovan u svim saobraćajnim granama a naročito je karakterističan za pomorski saobraćaj.

4. Međuzavisnost privrede i saobraćaja

Efikasan saobraćajni sistem utiče na razvoj novih industrijskih grana kao i na brži razvoj drugih delatnosti koje proizvode pojedine elemente saobraćajnih sredstava ili sirovine, gorivo i drugi reprodukcioni materijal. Na taj način saobraćaj deluje kao značajan faktor ubrzanja razvoja društvene podele rada odnosno svojim delovanjem na proširenje robne proizvodnje i razvoj tržišta doprinosi društvenoj podeli rada kako u okviru jedne zemlje tako i u svetskim razmerama.

Saobraćajna infrastruktura koja omogućava odvijanje proizvodnje saobraćajnih usluga predstavlja činilac prostornog povezivanja različitih faktora proizvodnje i na taj način uslov bez koga se ne može proizvodnja odvijati. Razvoj tehnike i tehnologije omogućava proizvodnju materijalnih dobara, ali njihovo povezivanje zasniva se na izgradnji, razvoju i funkcionisanju saobraćajnog sistema svake zemlje odnosno svakog područja. Usled toga saobraćaj se javlja ne samo kao faktor privrednog razvoja nego kao opšti uslov društvene proizvodnje.

Izgradnja i razvoj saobraćajnog sistema bili su faktori od prvorazrednog značaja koji su doprineli bržem privrednom razvitku mnogih zemalja. Idustrializacija nedovoljno razvijenih regiona i brz tempo razvoja industrije u pojedinim zemljama, a u određenim etapama njihovog ekonomskog razvoja, umnogome su bili uslovljeni izgradnjom i razvojem novih saobraćajnih sredstava. U poslednjoj četvrti prošlog veka i početkom ovog veka izgradnja železnica i razvoj pomorskog saobraćaja uticali su na brz, ali i

neravnomerni razvitak kapitalističkih zemalja. Njihovim razvojem omogućeno je prodiranje kapitalizma u nerazvijene zemlje i stimulisan jednostrani ekonomski razvoj u pravcu razvoja onih privrednih delatnosti koje su omoćavale najbržu eksploataciju prirodnih bogatstava tih zemalja i iskorišćavanje jeftine radne snage. Uticaj saobraćaja na jednostrani razvoj pojedinih zemalja ili njihovo vezivanje za privredu razvijenih kapitalističkih zemalja posledica je određenih društvenih odnosa a ne delovanja saobraćaja kao faktora privrednog razvoja. Postoje različita mišljenja u pogledu utvđivanja redosleda investicija u nerazvijenim područjima što uslovljava različite mere u okviru ekonomske politike. Shodno značaju transporta u procesu društvene reprodukcije potrebno je ići na kompleksni i uporedni razvitak saobraćaja sa ostalim privrednim granama ili pristupiti izgradnji saobraćajnica pre ostalih privrednih objekata. Ako se ide na izgradnju saobraćajnica pre ostalih privrednih objekata mora se voditi računa o njihovim kapacitetima kako bi se oni što racionalnije iskoristili.

Iz gore navedenog, može se zaključiti da saobraćaj ima značajan uticaj na razvoj privrede ali isti tako da postoji povratni uticaj privrede na saobraćaj.

Međusobna povezanost privrede i saobraćaja može se posmatrati kroz analizu povratnih sprega između sistema privrede i saobraćajnog sistema. Postoji određena međuzavisnost i korelacija u kretanjima između veličina pojedinih ekonomskih agregata u društvenoj proizvodnji i u proizvodnji saobraćajnih usluga.

Obim proizvodnje opredeljuje potrebe i tražnju za prevozom, a samim tim i obim prevoza. Međuzavisnost obima proizvodnje i obima prevoza ispoljava se preko koeficijenta prevoza (q) koji je jednak:¹¹⁵

$$q^m = T^m / Q^m$$

gde je: q^m – koeficijent prevoza robe m
 T^m – obim prevoza robe m
 Q^m – obim proizvodnje robe m

Koeficijent prevoza predstavlja relativni odnos između obima prevoza i obima proizvodnje posmatrane vrste robe. Koeficijent prevoza uzima vrednosti nula i jedan, tj:

$$0 \leq q^m \leq 1$$

pri čemu on po pravilu nikada ne uzima ekstremne (granične) vrednosti. Donja granična vrednost (nula) dostigla bi se u slučaju da se ništa od proizvedene robe ne transportuje već da se sve troši na mestu proizvodnje. Obrnuto, gornja granična vrednost (jedan) dostigla bi se u slučaju da se sve što se proizvede i transportuje. I jedan i drugi ekstrem, se u praksi po pravilu nikada ne realizuju. Koeficijent prevoza je različit za različite vrste roba odnosno veći je kod proizvedenih nego kod potrošnih dobara. I u okviru navedenih grupa dobara postoje razlike u veličini koeficijenta tj. što je rang potrebe koji proizvod zadovoljava veći koeficijent prevoza je manji.

¹¹⁵Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009., str. 68.

Pored obima i struktura proizvodnje neposredno opredeljuje strukturu za prevozima roba a samim tim i strukturu robnog prevoza. U meri u kojoj u strukturi proizvodnje veće učešće imaju industrijske grane koje proizvode masovne robe, male pojedinačne vrednosti (energetske sirovine, rude, primarni poljoprivredni proizvodi i sl.) u strukturi prevoza ne samo da će biti veće učešće tih robnih grupa, već će biti relativno veće učešće vidova transporta koji imaju veliku transportnu sposobnost a niže troškove prevoza (vodeni transport, železnica). Veće učešće prerađivačke industrije u strukturi proizvodnje, posebno grana sa visokim stepenom prerade, što rezultira u proizvodnji relativno manjih količina roba, veće pojedinačne vrednosti, u strukturi robnog prevoza veće učešće će imati skuplji, ali brži i elastičniji vidovi transporta, pre svega, drumski a ređe i vazdušni saobraćaj.

Lokacija tj. teritorijalni razmeštaj proizvodnje u odnosu na izvore sirovina i repromaterijala, s jedne strane, kao i u odnosu na potrošače, sa druge strane, neposredno opredeljuje relacije prevoza određenih proizvoda. Na dug rok lokacija proizvodnih kapaciteta opredeljuje ne samo relacije prevoza već i mogućnosti korišćenja alternativnih vidova saobraćaja.

Dinamika proizvodnje bitno opredeljuje i dinamiku obima prevoza.

Obim prevoza direktno zavisi od obima proizvodnje tj. predstavlja funkciju proizvodnje:

$$T = f / Q /$$

Ukupan obim proizvodnje (Q), izražava se preko društvenog bruto proizvoda (GDP). Obim transporta može biti izražen preko transportovanih količina (tona) ili preko neto - tonskih kilometara ($ntkm$), što je pravilnije jer se preko $ntkm$ osim količina uvažava i udaljenost na koju se prevoz obavlja. Analiza pokazuje da između obima prevoza i obima proizvodnje na dugi rok postoji visok stepen međuzavisnosti koja modeliranjem preko funkcije omogućava utvrđivanje koeficijenta elastičnosti obima prevoza u odnosu na obim proizvodnje (GDP).

Na osnovu prethodno navedenog može se zaključiti da je saobraćaj rezultanta i funkcija dostignutog stepena razvoja privrede u jednoj zemlji, ali on sa svoje strane ima snažno povratno dejstvo na razvoj proizvodnje.

5. Saobraćaj kao faktor razmeštaja i lokacije

Povezujući prostorno razdvojene faktore proizvodnje, saobraćaj značajno doprinosi alokaciji resursa. Usled toga, ima odlučujuće mesto u teorijama i politici razmeštaja proizvodnih snaga tj. privrednih kapaciteta. Delovanje saobraćaja na razmeštaj, s jedne strane odvija se na makroekonomskom nivou kada obezbeđuje povezivanje međusobno udaljenih izvora sirovina, energetskih goriva i ostalog reprodukcionog materijala sa centrima mikroprerade. S druge strane, saobraćaj je vrlo značajan i u domenu mikro - lokacije preduzeća. Transport se tu javlja kao značajan

element u izboru mesta lokacije pojedinih privrednih objekata. Da bi saobraćaj mogao da ima ovakvu ulogu u razmeštaju proizvodnih snaga mora biti razvijen tj. sa saobraćajnom mrežom odgovarajuće strukture i teritorijalnog razmeštaja, sa visokim stepenom razvoja transportnih sredstava i adekvatnom visinom transportnim troškovima.

Saobraćajna mreža predstavlja objektivni uslov koji omogućava obavljanje transportnih usluga u području koje je gravitira. Na jednoj saobraćajnici vrši se proizvodnja saobraćajnih usluga za korisnike određenog gravitacionog područja. Izgrađenost saobraćajne mreže u jednom području predstavlja objektivni uslov aktiviranja prirodnih bogatstava korišćenja ostalih proizvodnih faktora. Razvijena saobraćajna mreža u jednom području deluje pre svega kao inicijalni faktor privrednog razvoja, ili isto tako i kao činilac koji podstiče i ubrzava razvoj već postojećih kapaciteta.

Saobraćajna mreža utiče na razmeštaj proizvodnih snaga na dva načina: razmeštaj proizvodnih kapaciteta u saobraćajne čvorove, i kocentracijom industrijskih objekata u području duž jedne saobraćajnice - linijski razmeštaj. Ako je saobraćajna mreža izgrađena zrakastog oblika, što podrazumeva da glavne saobraćajnice polaze iz glavnih centara onda do izražaja dolazi visok stepen koncentracije proizvodnih kapaciteta u tim čvorovima - velikim gradovima. Linijski razmeštaj saobraćajne mreže je takav vid rameštaja privrednih kapaciteta pored saobraćajnica, kao i u čvorovima njihovog ukrštanja, što dovodi ka stvaranju većeg broja manjih centara, a time i ravnomernijem teritorijalnom razmeštaju.

Na razmeštaj privrednih kapaciteta utiče i raspoloživi vidovi transporta na određenom području. Vodeni transport kao i železnica raspoložu velikim transportnim kapacitetima što predstavlja preduslov za koncentraciju kapaciteta u velikim centrima, dok drumski transport omogućava decentralizaciju razmeštaja.

Transportni faktor je značajan u donošenju odluke o lokaciji privrednih kapaciteta u pojedinim privrednim granama. Pojedine privredne grane su u celosti vezane za izvore sirovina odnosno energetskog goriva dok postoje i one grane gde se javlja problem izbora mesta lokacije proizvodnih kapaciteta. U pogledu uticaja saobraćaja na razmeštaj kapaciteta pojedinih industrijskih grana, sve se one mogu svrstati u tri grupe:¹¹⁶

1. Industrijske grane koje su „intezivne transportom“ i za čiji razmeštaj je transport jedan od odlučujućih faktora, a vrlo često i od presudnog značaja;
2. Industrijske grane u čijem razmeštaju transport igra relativno značajnu ulogu, ali se njegov uticaj mora ocenjivati u kombinaciji sa ostalim faktorima;
3. Industrijske grane u čijem razmeštaju transport ne igra skoro nikakvu ulogu, jer se radi o prevozu malih količina proizvoda, i gde je uloga ostalih faktora od presudnog značaja.

Pored značajne funkcije saobraćaja u razmeštaju proizvodni snaga, njegova uloga u lokaciji proizvodnih kapaciteta još je značajnija. U mnogim teorijama lokacije, transportni troškovi su isključivi faktor koji opredeljuje lokaciju privrednih kapaciteta. Ovakva postavka je pogrešna jer minimiziranje transportnih troškova nije dovoljno za donošenje odluke o izboru lokacije već se moraju vrednovati i svi drugi faktori bitni za lokaciju.

¹¹⁶Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, op cit., str. 68.

U cilju utvrđivanja stvarne transportne mogućnosti na datom području bitan je izbor metoda određivanja gravitacionog područja jedne saobraćajnice kao i drugih infrastrukturnih saobraćajnih objekata. U literaturi i praksi poznata su tri metoda utvrđivanja veličine gravitacionog područja jedne saobraćajnice:

- Geografski ili tzv. geometrijski metod;
- Tarifski metod i
- Metod stvarnih troškova prevoza.

Geografski ili tzv. geometrijski metod se sastoji u utvrđivanju udaljenosti pojedinih mesta od saobraćajnica čije gravitaciono područje se utvrđuje, odnosno od saobraćajnih čvorova. Na primer, na osnovu utvrđene udaljenosti mesta A od saobraćajnog čvora B odnosno od saobraćajnog čvora C i uporedjenja ovih dveju veličina, smatra se da je mesto A spada u gravitaciono područje onog saobraćajnog čvora od koga je manje udaljeno. Ovaj metod je jednostavan za primenu ali i neprihvatljiv za donošenje odluka, jer zanemaruje uslove saobraćaja i eksploatacije na saobraćajnici koja povezuje dva određena mesta i ne uzima u obzir visinu transportnih troškova.

Tarifski metod utvrđivanja gravitacionog područja sastoji se u poređenju prevoznih cena prema postojećoj tarifi za određenu vrstu za dve uporedne relacije na osnovu kojih treba da se donese odluka o izboru gravitacionog područja. Pozitivne strane ovog metoda jesu što se poređenja i izbor vrše na osnovu postojeće tarife koja je poznata korisniku transportne usluge. Sa stanovišta korisnika transportne uluge ovaj metod izbora pravca prevoza je prihvatljiv. Međutim, u uslovima nerealnih prevoznih cena, ovaj metod može da dovede do pogrešnih zaključaka, usled toga što konkretne prevozne cene bitno odstupaju od stvarnih troškova prevoza.

Metod stvarnih troškova prevoza se primenjuje na isti način kao i prethodni – tarifski, samo što se za upoređenje i izbor varijanti uzimaju stvarni troškovi prevoza a ne tarifski stavovi. Na taj način se vrši upoređenje realnih veličina koje vode računa o stvarnim uslovima eksploatacije na pojedinim saobraćajnicama i dobijaju rezultati koji su sa stanovišta donosilaca odluka o investiranju prihvatljivi (država predstavlja osnovnog nosioca finansiranja proširene reprodukcije saobraćajne infrastrukture pa time i glavnog donosioca ovih odluka). Na taj način se omogućava da se stvarno izvrši racionalni izbor prevoznog puta, i time u saobraćajnoj i razvojnoj politici pravilnije definiše gravitaciono područje jedne saobraćajnice odnosno saobraćajnog čvora.

6. Saobraćajna infrastruktura u funkciji profilisanja tržišne ekonomije

Saobraćaj svojom aktivnošću obezbeđuje infrastrukturu za funkcionisanje ukupne privrede odnosno on omogućava realizaciju proizvedenih roba jer se proces proizvodnje u društveno ekonomskom smislu završava tek kad roba dospe do potrošača. U robno-novčanoj privredi proces realizacije roba se vrši na tržištu te je uticaj saobraćajne infrastrukture na formiranje i funkcionisanje tržišta vrlo značajno i raznovrsno.

6.1. Uticaj saobraćaja na veličinu tržišta

Transportovanjem robe na velika odstojanja, saobraćaj proširuje obim tržišta pojedinih proizvoda i time proširuje krug njihovih potrošača. Izgradnjom saobraćajne mreže i njenom modernizacijom stvara se uslov za prevoz robe na velika odstojanja. U zavisnosti od toga da li su pojedini proizvođački centri povezani odgovarajućom saobraćajnom mrežom, formiraće se i krug potrošača njihovih proizvoda, pa samim tim i veličina tržišta.

Na veličinu tržišta saobraćaj utiče usavršavanjem saobraćajnih sredstava, povećanjem njihovih transportnih kapaciteta, brzine i vučne snage kao i uvođenjem specijalnih uređaja. Povećani kapaciteti transportnih sredstava obezbeđuju prevoz većih količina proizvoda na udaljena tržišta. Veće brzine omogućavaju da pojedini proizvodi brže stignu na tržište, da se za vreme njihovog prevoza očuva upotrebna vrednost proizvoda i da se na taj način proširi radijus njihovog kretanja. Specijalnim uređajima omogućava se prevoz pojedinih proizvoda na velike udaljenosti, kako u okviru jedne zemlje tako i u svetskim razmerama. Proširenje tržišta stimuliše proizvodnju i vrši povratni uticaj na razvoj određenih proizvoda bilo industrijskog ili poljoprivrednog karaktera.

Modernizacijom i usavršavanjem saobraćajnih sredstava troškovi transporta se smanjuju što dodatno utiče na proširenje tržišta pojedinih proizvoda. To se posebno odnosi na artikle koji od luksuznih postaju artikli široke potrošnje čime se menja socijalna struktura potrošača. Saobraćaj, pored proširenja tržišta ima odlučujuću ulogu na povećanje tržišnosti odnosno robnosti proizvodnje, a pre svega poljoprivredne proizvodnje. Tržišnost poljoprivredne proizvodnje pokazuje koliki se deo od ukupne poljoprivredne proizvodnje iznosi na tržište i na nju utiče veliki broj faktora: struktura i tip proizvodnje, struktura posedovanih odnosa, stepen organizacije prikupljanja viškova, tehnička opremljenost robnog prometa dr. Posebnu ulogu u tome ima stepen razvijenosti saobraćaja kroz razgranatost saobraćajnica i veličinom transportnih kapaciteta. U određenim rejonima gde postoji razvijena saobraćajna infrastruktura, tržišnost poljoprivrednih proizvoda je znatno veća.

6.2. Uticaj saobraćaja na formiranje jedinstvenog tržišta i teritorijalnog ujednačenja cena

Saobraćaj značajno utiče na formiranje jedinstvenog tržišta. To je takvo tržište na kome se robni promet na celom privrednom području odvija pod istim uslovima. Da bi se to sprovedo neophodno je viškove proizvoda iz jednog kraja zemlje blagovremeno transportovati u druge krajeve iste zemlje, gde postoji njihov nedosatak. Razvijen saobraćajni sistem omogućava teritorijalno povezivanje i usklađenost ponude i potražnje, a nerazvojen saobraćajni sistem otežava, ili često onemogućuje formiranje jedinstvenog tržišta.

Rast privrede daje sadržaj poslovnoj i razvojnoj politici saobraćajnog sistema u pogledu prilagođavanja ukupnih kapaciteta transportnih sredstava tražnji za saobraćajnim uslugama. Analizom razvoja strukture privrede lako je zaključiti da su se paralelno s procesom privrednog razvoja dešavale i odgovarajuće promene u strukturi tražnje za saobraćajnim uslugama, što je izazvalo neminovno prilagođavanje strukture saobraćajnih kapaciteta potrebama tražnje. Struktura industrije daje globalnu strukturu proizvodnje, a time i potrebe za saobraćajnim uslugama, dok struktura pojedinih oblasti industrije preradne proširuje strukturu tražnje u pogledu strukture transportnih kapaciteta i kvaliteta saobraćajnih usluga.

Pretežno učešće ekstraktivne industrije (proizvodnja uglja, ruda, sirovina i repromaterijala) zahteva transportne kapacitete za masovne prevoze. To je bilo karakteristično za period industrijalizacije kada dolazi i do bržeg razvoja prerađivačke industrije. Razvoj nauke, tehnike i novih tehnologija uneo je promenu u strukturu tražnje za saobraćajnim uslugama, i to u dva pravca:¹¹⁷

- prvo, povećava se tražnja za češćim otpravljanjem većeg broja manjih pošiljki prema većem broju kupaca, a to znači da se javlja tražnja za manjim transportnim jedinicama koje mogu da se elastičnije koriste; i

- drugo, menja se struktura tražnje u pogledu brzine prevoza i kvaliteta usluga, a to znači da raste tražnja za brzim i kontinuiranim prevozom, za posebnim uslovima prevoza i za kompletnom saobraćajnom uslugom „od vrata do vrata“.

Pod dejstvom ovih promena došlo je do snažnih supstitucionih procesa. Ogroman deo prevoza robe prelio se sa železnice na drumski saobraćaj. Ekspanzija razvoja drumskog saobraćaja imala je za posledicu pojavu jake konkurencije na saobraćajnom tržištu, tako da se učešće železnice u ukupnom obimu prevoza neprestano smanjivalo, a učešće drumskog saobraćaja povećavalo se. Ovakve tendencije razvijale su se zahvaljujući sposobnosti preduzeća drumskog saobraćaja da zadovolje potrebe korisnika elastičnijim prilagođavanjem kapaciteta i po obimu i po vremenu.

Izmenjeni zahtevi u pogledu brzine i posebnih uslova prevoza stimulisali su razvoj integralnog transport, prevoz robe kontejnerima i razvoj multimodalnog kombinovanog saobraćaja. Naime, promene u strukturi privrede utiču na menjanje strukture i razvoj saobraćajnog sistema što doprinosi stvaranju jedinstvenog tržišta.

U zemljama sa nerazvijenim saobraćajnim sistemom, i pored toga što formalno postoji jedinstveno područje javlja se niz malih zatvorenih i rascepkanih tržišta. U našoj zemlji, u kojoj saobraćaj nije dostigao zadovoljavajući nivo razvoja, saobraćajni sistem utiče nedovoljno na stvaranje jedinstvenog tržišta.

U zemljama sa razvijenim saobraćajem, saobraćajni sistem pored toga što utiče na stvaranje jedinstvenog tržišta, on deluje na izjednačavanje cena. Razvoj železnice i drumskog saobraćaja znatno je doprineo izjednačavanju cena u zemljama proizvođačima poljoprivrednih proizvoda i zemljama koji su izraziti potrošači tih proizvoda a nisu njihovi proizvođači. Bilo bi pogrešno zaključiti da je jedino saobraćaj doprineo uravnoteženju cena već se može reći da je omogućio nivelisanje i približavanje cena a da su najveći

¹¹⁷Kolarić N., *Organizacija i ekonomija saobraćaja*, Rad, Beograd 2000., str. 115.

doprinos izjednačavanju cena doprineli uslovi proizvodnje u zemljama proizvođača. Usled toga, saobraćaj svojim funkcionisanjem deluje kao stabilizacioni faktor privrede. Razvijena društvena i teritorijalna podela rada su pretpostavke međunarodne robne razmene dok je razvijeni transportni sistem je faktor koji omogućava realizaciju tih pretpostavki kroz materijalizaciju kretanja roba u međunarodnim razmerama.

Funkcionisanje saobraćajnog sistema predstavlja relevantan uslov za odvijanje međunarodne robne razmene. Razvoj i modernizacija transportnog sistema u našoj zemlji treba da predstavlja strategijski pravac razvoja naše privrede ukoliko se želi zauzeti značajno mesto na međunarodnom tržištu.

II DEO SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA KAO FAKTOR PRIVREDNOG RAZVOJA SRBIJE

1. Saobraćajni koridori kroz Srbiju¹¹⁸

Helsinška konferencija je omogućila osnovne planske koncepte za napredak panevropskih transportnih koridora i panevropskih transportnih oblasti, ali i podržala ideju o partnerstvima Panevropske transportne mreže koje pokrivaju ceo kontinent. Koncept koridora bio je uključen u panevropsku viziju još na Kritskoj (1994), odnosno Praškoj (1991) konferenciji i već se daleko otišlo u njegovom poboljšanju i realizaciji. Helsinški skup je od velike važnosti bio i za našu zemlju, jer je na njemu formulisana i usvojen novi Koridor 10 koji povezuje južnu Nemačku i Austriju sa Grčkom i Turskom preko Slovenije, Hrvatske, Mađarske, Srbije, Makedonije i Bugarske. Pored Koridora 10 koji ima železničko-drumski karakter, kroz našu zemlju prolazi i jedini „multimodalni“ koridor, odnosno rečni „dunavski koridor“ Koridor 7.

S obzrom da Koridor 10 prolazi kroz Srbiju trasom dužine 874 km (ili na naš prostor otpada oko 37% ukupnog koridora 10), te da on obuhvata 20% naše železničke mreže i 13% mreže magistralnih puteva i da povezuje našu zemlju kako sa susednim državama, tako i sa prostorom Evropske unije, sasvim je očigledno da srpski deo koridora sadrži izuzetan razvojni potencijal i za naš saobraćajni sistem, ali i za društvo u celini. Stoga se obnova i razvoj naše saobraćajne infrastrukture na Koridoru 10 i Koridoru 7 nameće kao prioritetan zadatak.¹¹⁹ Imajući u vidu da koncept koridora podrazumeva ne samo pravce već i granične prelaze, stovarišta, kombinovane olakšice u transportu, obračunsku tarifu koja je identična ceni obavljenog prevoza nezavisno od toga koja je vrsta saobraćaja uključena u tranzit i sve drugo što ne remeti efikasan i kvalitetan transport, neophodano je usklađivanje naše ekonomske (poreske, carinske devizne, kreditne, itd) i saobraćajne politike kako međusobno, tako i sa evropskom tržišnom ekonomskom i transportnom politikom. To podrazumeva harmonizovanje naših privrednih

¹¹⁸Videti šire: **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

¹¹⁹Devetaković S., Jovanović Gavrilović B., Rikalović G., *Nacionalna ekonomija*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2006., str. 349

i saobraćajnih propisa sa regulativom Evropske unije, kako generalno, tako i po vidovima i granama saobraćaja.

Transformacija evropskih saobraćajnih sistema se odvija u tehnološki intezivnom pravcu, njihovo prestrukturiranje je usmereno na jačanje uloge koju ima ili može da ima privatni sektor, odnosno prilagođavanje njihove strukture treba da uvažava razloge za liberalizaciju bilo da se radi o deregulaciji prevoza ili o privatizaciji javnih preduzeća. Stoga se insistira na tome da država ne treba da garantuje opstank ni saobraćajnih preduzeća, ni nepromišljenih investitora, ni loših upravljača, ali je bilje da subvencionise one kojima je to potrebno nego čitav saobraćajni sistem. U slučaju Srbije razvojna dimenzija saobraćajne ifrastrukture i tehnologije i njene eksploatacije zahteva i što potpunije uključivanje i uklapanje u transevropsku mrežu Evropske unije u oblasti saobraćaja, što podrazumeva i učešće u njenom nadnacionalnom finansiranju. Dostupnost izvorima infrastrukturnog finansiranja uslovljena je potpunim uključivanjem naše zemlje u svetsku zajednicu, kao i poboljšanjem njene ukupne međunarodne pozicije.

1.1. Razvojni projekti drumskog Koridora 10

Planiranje razvoja transportne infrastrukture je složen proces uslovljen nizom različitih faktora koji su u posrednoj ili neposrednoj vezi. Cilj definisanja transportnih koridora planiranja i rezervisanja prostora za njihovu realizaciju, je povezivanje lokaliteta, naselja, regiona, država, očuvanje i poboljšanje ekoloških vrednosti i regionalne pristupačnosti. Stoga je neophodno pridržavati se određenih principa razvoja transportnih sistema: ekonomske isplativosti, uravnoteženog razvoja, usmerenosti ka korisnicima, integraciju sa korisnicima, integraciju sa okruženjem i usmerenost ka zaštiti životne sredine. Rukovodeći se ovakvim principima predlaže se planiranje transportnih sistema u vidu povezivanja nedovoljno pristupačnih delova teritorije Srbije, što manje zauzimanja prostora i površina za izgradnju i eksploataciju transportnih sistema koji su ekološki opravdani.

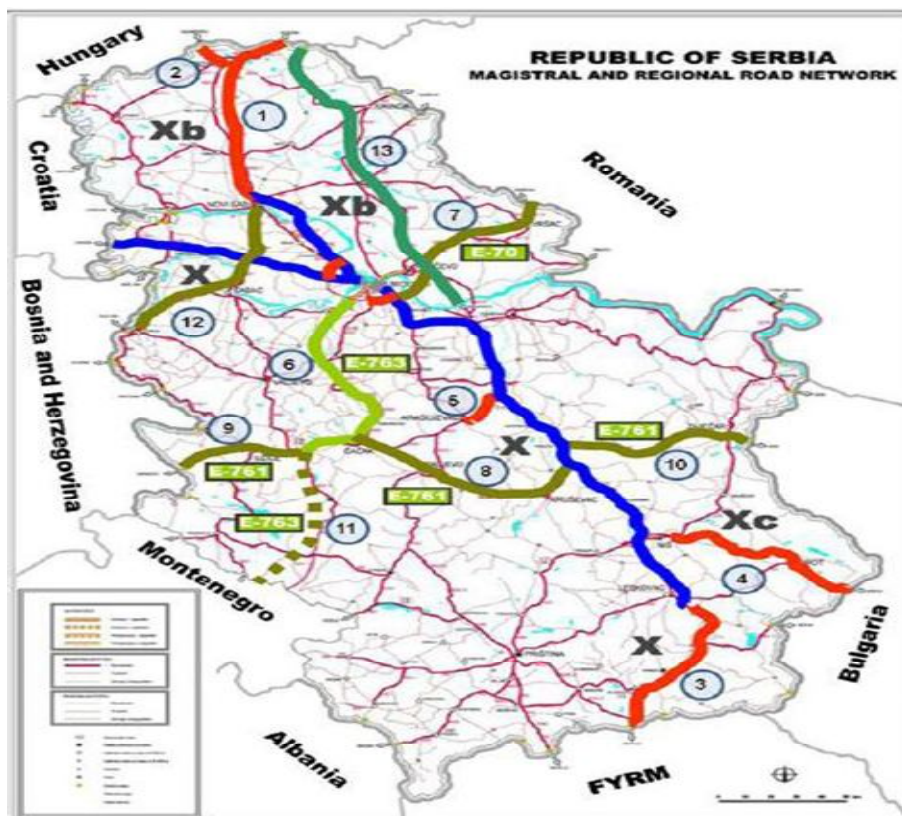
Kroz Srbiju drumski Koridor 10 prolazi sledećom trasom:¹²⁰

Batrovci, opština Šid (granica sa Hrvatskom) – Beograd – Tabanovce, opština Preševo (granica sa Makedonijom), a krakovi u Srbiju su:

Krak B: Horgoš, opština Subotica (granica sa Mađarskom) – Beograd i

Krak C: Niš – Gradina, opština Dimitrovgrad (granica sa Bugarskom).

¹²⁰ *Generalni master plan transporta u Srbiji – Završni izveštaj – Sažeti Izveštaj, Konzorcijum I talferr, a II PP, NEA, Witteveen + Bos, Beograd, 2009., str. 16.*



Slika 17. Mapa projekata u drumskom saobraćaju Izvor: *Generalni master plan transporta u Srbiji*

Pored magistralnih putnih pravaca i rada na Koridoru 10 postoje razvojni projekti u različitim fazama implementacije i definicije za ostale putne pravce.

E-75 Horgoš - Novi Sad (Projekat RDA1) je deo panevropskog saobraćajnog Koridora 10, ili preciznije njegova grana 10b. Prethodni polu-autoput na ovoj deonici zamenjen je sa punim profilom auto puta (dva kolovoza sa dve saobraćajne trake i jednom zaustavnom trakom gde kolovoze deli četiri metra širok razdelni pojas). Ukupna dužina poteza je 108 km. Na ovoj deonici biće 10 denivelisanih petlji. Predviđen je zatvoreni sistem naplate putarine. Uključujući most kod Beške i obilaznicu oko Novog Sada, može se očekivati završetak kompletnog autoputa od mađarske granice do Beograda u 2012. godini.

Kelebija – E-75 (petlja Subotica jug) (Projekat RDA1) je deo trans-evropske mreže autoputeva i deo je saobraćaja na Koridoru 10 (grana 10b). Ova deonica doprinosi boljim saobraćajnim vezama između Srbije i zemalja Zapadne Evrope, preko graničnog prelaza Kelebija. Povezuje Kelebiju i autoput E-75 i u isto vreme čini obilaznicu Subotice, preusmeravajući saobraćaj vozila iz centra Subotice. Ovaj put biće autoput sa ukupnom dužinom od 22,3 km. Na ovoj deonici se predviđaju tri nove petlje. Tehnička

dokumentacija je u fazi pregleda idejnog projekta i studije izvodljivosti. Završetak radova na ovoj deonici očekuje u 2012. godini. Procenjena vrednost troškova investicije 120 miliona evra.

Grabovica – BJRM (Projekat RDA3) je deonica autoputa E-75 i pripada transevropskoj mreži autoputeva (TEM) i deo je saobraćajnog Koridora 10. Ovaj autoput pravi vezu između Centralne Evrope preko Beograda i Niša sa Skopljem i Atinom. Put je predviđen sa zatvorenim sistemom putarine. Ukupna dužina deonice je 98,1 km. Postoje deonice na kojima je novoizgrađeni autoput dok će se na nekim deonicama izgraditi dodatni kolovozi koji prate glavni put. Tehnička dokumentacija je u fazi pripreme detaljnog projekta. Procenjena vrednost troškova investicije je 605 miliona evra.

Niš - Dimitrovgrad (Projekat RDA4) je deonica autoputa E-80 i pripada transevropskoj mreži (TEM) i deo je saobraćaja Koridor 10 (grana 10c). Ovaj autoput ima veliki značaj za srpsku i evropsku mrežu kao najkraća veza između evropskih zemalja i Bliskog Istoka. Autoput je predviđen sa zatvorenim sistemom naplate putarine. Ukupna dužina deonice 83,4 km sa 90 mostova (11,5 km ukupna dužina) i 13 tunela (8,2 km ukupna dužina). Na ovoj deonici se predviđa pet petlji. Tehnička dokumentacija je u fazi Detaljnog projekta. Procenjena vrednost troškova investicije 650 miliona evra.

Kragujevac – Batočina (Projekat RDA5) je magistralni put M-1.11 koji je, prema Prostornom planu Republike Srbije, predviđen za Koridor autoputa. Ova deonica povezuje grad Kragujevac sa postojećim autoputem na Koidoru 10. Ukupna dužina deonice je 25,1 km i izgrađena je u celosti. Trasa puta prati postojeći magistralni put M-1.11, a građevinskim radovima izgrađen je drugi kolovoz i izvršena rekonstrukcija postojećeg. Vrednost troškova investicija je 75 miliona evra.

Beograd – Požega (Projekat RDB6), deonica puta E-763, je deo transevropske mreže puteva (TEM) i povezuje glavne pravce TEM Koridora sa Jadranskim morem. Prethodna studija izvodljivosti i idejni projekat za izgradnju autoputa E-763, deonice. Požega - Boljare (granica sa Crnom Gorom). U 2008. godini Državna revizorska komisija za stručnu inspekciju tehničke dokumentacije ministarstva za infrastrukturu podnela je izveštaj o obavljenom pregledu Prethodne studije izvodljivosti i idejnog projekta za izgradnju autoputa E-763, Južni Jadran sektor 3, deonica: Požega-Boljare-granica sa Crnom Gorom. Ovaj autoput je dugačak 145 km, ima dve kolovozne trake sa po dve saobraćajne i jednom zaustavnom trakom, za svaki pravac. Tehnička dokumentacija je u fazi revizije Prethodnog projekta. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 850 miliona evra.

Požega - Boljare (granica sa Crnom Gorom) (Projekat RDC11), ova deonica pripada transevropskoj mreži autoputeva (TEM), na trasi E-763, koja povezuje Beograd i Južni Jadran. Trasa E-763 je deonica regionalne osnovne mreže, koju je definisao SEETO¹²¹ i budući Sporazum o saobraćaju. Predviđeno je da ova deonica bude autoput koji povezuje Požegu sa crnogorskom granicom, ukupne dužine 110 km. Tehnička dokumentacija je u fazi revizije Prethodnog projekta gde su obrađene četiri varjante. Sledeći korak je izrada Idejnog projekta i Studije izvodljivosti. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 2 milijarde evra.

¹²¹ SEETO –Transportna opservatorija jugoistočne Evrope

Beograd – Pančevo - Vršac (Projekat RDC7) je deo autoputa E-70 koji bi, prema Prostornom planu Republike Srbije, trebalo da bude autoput punog profila. Ovaj put povezuje Beograd i Pančevo sa rumunskom granicom. Dužina ove deonice je 91,5 km. Tehnička dokumentacija je u fazi izrade Generalnog projekta. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 570 miliona evra.

Pojate - Preljina (Projekat RDC8) je autoput E-761, koji je veoma važan za putnu mrežu Srbije, iako u transevropskoj mreži ima sekundarni značaj. Ovaj autoput povezuje centralni deo zemlje sa dve važne veze: Koridor 10 na istoku i autoput južni Jadran na zapadu. E-761 je deo Regionalne osnovne mreže i obezbeđuje vezu Turska-Bugarska – Srbija - Bosna i Hercegovina - Hrvatska. E-761 povezuje regionalne aerodrome Sofija – Niš - Sarajevo sa Jadranskim morem (Hrvatska). Trasa autoputa prati koridor magistralnog puta M-5, a ukupna dužina iznosi 109,6 km. Predviđeno je da na ovoj deonici bude pet većih mostova i dvanaest novih petlji. Tehnička dokumentacija je u fazi revizije završenog Idejnog projekta. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 413 miliona evra.

Požega - Užice - Kotroman (Granica sa BiH) (Projekat RDB9), prema prostornom planu Republike Srbije predviđeno je da ova deonica bude autoput i da povezuje centralne delove Srbije i autoput Južni Jadran sa susednim zemljama na zapadu. Ukupna dužina ove deonice je oko 60 km i potrebno je napraviti Idejni projekat za autoput punog profila. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 480 miliona evra.

Bugarska granica – Zaječar - Paraćin (Projekat RDC10), prema Prostornom planu Republike Srbije, predviđen je kao autoput E-761 koji prati magistralni put M-5 i povezuje istočne delove Srbije sa autoputem E-75 (Koridor 10). Ukupna dužina ove deonice je oko 95 km i potrebno je izraditi Idejni projekat za autoput punog profila. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 670 miliona evra.

Novi Sad – Ruma – Šabac - Loznica (Projekat RDB12) - Magistralni put M-21 Od Novog Sada do crnogorske granice povezuje E-75 sa Novim Sadom preko zapadne Srbije do Crne Gore, pa sa Jadranskim morem. Prelazi E-70 blizu grada Rume, M19 magistralnu saobraćajnicu blizu grada Šapca, M-4 magistralni put blizu Valjeva i M5 magistralni put blizu grada Požege. Ukupna dužina M-21 puta u projektu je oko 203 km. Alternativna deonica Šabac - Loznica je 55 km, a Loznica - Mali Zvornik je 23 km. Novi Sad – Ruma – Šabac - Loznica je ruta koja povezuje Novi Sad i Vojvodinu sa zapadnim delovima zemlje prateći glavne puteve M-21 i M-19. Procenjen je veoma visok nivo saobraćaja posebno na deonici Šabac - Ruma i na njoj je predviđen pun profil autoputa. Na drugim deonicama predviđen je put sa dve trake. Ukupna dužina ove deonice je oko 120 km. Tehnička dokumentacija je u fazi završnog generalnog projekta i studije izvodljivosti. Sledeći korak je priprema Idejnog projekta. Procenjena vrednost troškova investicije je 200 miliona evra.

Mađarska granica – Kikinda – Zrenjanin – Pančevo - Kovin (Projekat RDC13) - prema Prostornom planu Republike Srbije, predviđeno je da ova trasa bude magistralni put (sa dve saobraćajne trake). Postoji ideja da se trasa Temišvar –Vršac – Beograd – Podgorica – Bar - Bari uključi u panevropske koridore. Ukupna dužina ove deonice je 204,2 km. Tehnička dokumentacija je u fazi završnog i revidiranog Idejnog projekta. Procenjuje se da investicioni troškovi iznose 220 miliona evra.

1.2. Razvojni projekti železničkog Koridora 10

Razvoj saobraćaja posebno železnice biće potpunije ostvarljiv u budućnosti, ukoliko se više insistira na međuzavisnosti i uklađivanju ekonomske i saobraćajne politike. Zajednička evropska transportna politika koja preporučuje razvoj železničkog saobraćaja, liberalizaciju, prihvatljivu mobilnost, pravedan i efikasan cenovni sistem u saobraćaju, intermodalnost, saobraćaj bez granica, predstavlja dobar primer usklađivanja sa tržišnom ekonomskom politikom koja uvažava argumente konkurencije i alokativne efikasnosti.

Pouzdanost i izvodljivost željenog železničkog sistema determinisana je finansijskom situacijom, internalizacijom eksternih ekoloških efekata, personalnim i infrastrukturnim troškovima. Uspostavljanje železnice budućnosti podrazumeva finansijsko restrukturiranje, finansijsku podršku za dodatne troškove restrukturiranja, slobodu za nacionalne železnice da učestvuju u zajedničkim ulaganjima, razdvajanje saobraćajno-političke uloge države i njene vlasničke uloge na železnici, internalizacija eksternih ekoloških troškova, utvrđenje troškovnog sistema za železničku infrastrukturu u funkciji jačanja konkurentne pozicije železnice, kontinuirana ulaganja u infrastrukturu i stabilnost u finansiranju istraživanja i razvoja železnice.

Železnički saobraćaj, prema Strategiji razvoja saobraćajnog sistema naše zemlje, u narednom periodu treba da predstavlja okosnicu nacionalnog sistema transporta odnosno glavnog transportera roba i usluga na onim relacijama na kojima se realizuje masovni tokovi roba i putnika. Strateški značaj ima rekonstrukcija i modernizacija dela železničke mreže koji se nalazi na Koridoru 10 i njegovim kracima 10 b i 10 c na koje odlazi oko 25% magistralnih pruga zemlje.

Sa ograničenim resursima države, uz ograničenu međunarodnu pomoć, realniji pristup i definisane prioritete, razvojni planovi železnica moraju se svesti na racionalnu meru. Identifikovani projekti u revitalizaciji i izgradnji železničke mreže su:¹²²

Revitalizacija železničke pruge Subotica - Novi Sad – Beograd - Niš, posebno na delovima oko granice sa Mađarskom, kao i oko Beograda i Niša. U pitanju je ravničarska pruga Koridora 10 koja se nalazi na međunarodnom pravcu E-85 i koja obezbeđuje najkraći vezu Srbije sa srednjom, severnom i zapadnom Evropom. Ona je ušla u evropsku mrežu pruga za velike brzine, pa je planirano da se u perspektivi cela pruga od Subotice, preko Beograda i Niša, do Dimitrovgrada izgradi kao pruga za brzine od 160-250 km/čas. Osposobljavanje ove pruge za veće brzine, vreme putovanja od Beograda do Budimpešte iznosilo bi 2 sata i 40 minuta, a do Beča 4 sata i 40 minuta. Rehabilitacijom postojeće jednokolosečne pruge, povećanjem brzine, izgradnjom drugog koloseka na ovom pravcu otklonila bi se opasnost zaobilaženja Srbije sa severa preko Rumunije.

Rekonstrukcija i modernizacija železničko transporta u okviru Beogradskog železničkog čvora. Izgradnja železničkog čvora je u funkciji kako ubrzanja železničkih tranzitnih tokova, tako i rešavanja saobraćajnih i urbanističko-pristornih problema u

¹²²Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009., str. 298.

Beogradu. Rešavanje železničkog čvora je važno rešiti i u drugim gradovima, kao što su Novi Sad i Niš, kao i kod pograničnih stanica u Subotici i Dimitrovgradu.

Modernizacija i rekonstrukcija pruge Beograd - Bar (Beograd – Požega – Vrbnica granica Crne Gore). Ovaj pružni pravac je od izuzetnog značaja, jer obezbeđuje vezu Srbije sa susednom Crnom Gorom i dalje sa morem (lukom Bar). Njegovom modernizacijom treba da se obezbedi proširenje propusne moći i skraćivanje vremena prevoza, jer trenutno, sa stanjem u kome se nalazi, ne obezbeđuje ni približno dovoljne uslove za zadovoljavanje ispoljenih potreba za prevozom. Revitalizacijom železničke pruge Subotica - Novi Sad - Beograd, stvorili bi se uslovi za intezivnije korišćenje ovog pravca za tranzitne robne tokove usmerene iz srednje Evrope ka luci Bar.

Revitalizacija železničke mreže na međunarodnom pravcu E-70. Ova pruga povezuje Srbiju ne samo sa Hrvatskom i Slovenijom, već i sa Italijom, Austrijom i dalje sa zemljama zapadne Evrope. Nekada je ovaj magistralni pravac činio glavnu železničku magistralu na kojoj se realizovalo više od polovine ukupnog železničkog tranzita. Usled novih geopolitičkih odnosa na prostorima Balkana kao i u ostalom okruženju, promenjen je rang njegovog prioriteta sa aspekta železnica Srbije, potiskujući ga iza gore navedenih pravaca.

Rehabilitacija regionalnih pruga. Rehabilitacija celokupne regionalne železničke mreže do projektne brzine. Glavni razlog zbog čega se predlaže projekat rehabilitacije regionalnih pruga je činjenica da su one u vrlo lošem stanju.

Tabela 32. Potrebna sredstva za železnički Koridor 10

Procene za period od 15-20 godina	u mil. evra
Rehabilitacija Koridora X	730
Rekonstrukcija i modernizacija – elektrifikacija – izgradnja drugog koloseka na Koridoru X	2.600
ERTMS nivo 2 na Koridoru X	170
Rehabilitacija ostalih pruga	1.200
Novi projekti	400
Ukupno	5.100
Ukupno na Koridoru X (bez indirektnih troškova, troškova eksproprijacije i projektne dokumentacije)	3.500

Izvor: Generalni master plan transporta RS, Beograd., 2009.

Definišući motive dugoročne politike razvoja saobraćaja Srbije već je naglašeno da razvoj saobraćaja nije sam sebi cilj. Dugoročnom politikom izgradnje i modernizacije saobraćajnog sistema treba da se obezbedi njegovo takvo formiranje koje će omogućiti zadovoljenje transportnih potreba privrede i stanovništva uz što niže društvene troškove i pružanje što boljeg kvaliteta usluge (u pogledu brzine, bezbednosti, efikasnosti, komfora i dr.).

Efekte modernizacije saobraćajne infrastrukture Koridora 10 manifestovaće se u obliku uticaja na ekonomski položaj saobraćajnih privrednih organizacija i to direktnim

dejtvom na porast produktivnosti rada, poboljšanje stepena ekonomičnosti i rentabilnosti. Sniženje troškova eksploatacije treba, u krajnjoj liniji, da doprinese sniženju ukupnih transportnih troškova za privredu, što je jedan od motiva dugoročne saobraćajne politike.

Ubrzanje kretanja robe od proizvođača do potrošača, kao posledica modernizacije svih faza u procesu transporta na Koridoru 10 ima izvanredno značajne opšte ekonomske efekte. Po ekonomskoj logici to dovodi do ubrzanja obrta sredstava u procesu reprodukcije. Brži obrt sredstava znači stvaranje sa istom masom angžovanih sredstava veće mase viška rada odnosno akumulacije. To dalje znači veći obim društvene proizvodnje i sa multiplikovanim dejstvom daje značajne pozitivne rezultate. U današnjoj fazi razvoja naše privrede, ubrzanje procesa prometa doprinelo bi poboljšanju likvidnosti i stabilizaciji privređivanja. Sa aspekta dugoročnog razvoja privrede, u selektivnoj strategiji izbora najefikasnijih i propulzivnih privrednih grana kao nosilaca ubrzanog ekonomskog razvoja naše zemlje, skraćivanje vremena zadržavanja sredstava van funkcije, van procesa proizvodnje, je od izvanrednog značaja.

Uvođenje novih tehničkih sredstava i njihova primena u tehnologiji i prevoza imaće značajne efekte ne smo u ubrzanju transporta i sniženju troškova za privredu. To treba da omogući efikasnije i bolje uključivanje našeg saobraćaja u evropski saobraćajni sistem. Poznato je da nova transportna tehnologija traži čvršću povezanost i usklađenost saobraćajnih sistema različitih zemalja. Transportni lanac u međunarodnom saobraćaju a posebno u tranzitu, ne sme biti prekinut. Srbija kao izrazito tranzitna zemlja i s obzirom na svoj saobraćajno geografski položaj zainteresovana je za dalji razvoj i proširenje tranzita. Bez modernizacije transportnog sistema, i to u smislu kompleksne modernizacije sredstava, tehnologije i organizacije rada, postoji opasnost da dođe do smanjenja međunarodne robne razmene naše zemlje i tranzita preko naših saobraćajnica i luka.

Primena savremenih sredstava u tehnologiji transporta nerazdvojno je vezana sa novim koncepcijama u manipulisanju robom. Zbog toga je zajednički zadatak saobraćaja i privrede da se osposobi za takvu vrstu prometa. Za mnoge robe to već postaje preduslov za njihovo efikasno i konkurentno uključivanje u međunarodnu razmenu. Efekti se javljaju kako direktno u povećanju deviznih prihoda naše zemlje tako i indirektno u razvoju konkurentno sposobnih industrijskih grana i njihovom istupanju na inostranim tržištu. Imajući u vidu značaj ovih efekata, kako za privredu tako i za saobraćaj, u budućoj saobraćajnoj politici u dugoročnom aspektu neophodno je da se i saobraćajna preduzeća zajedno sa neposredno zainteresovanim privrednim subjektima angažuju u organizaciji takvog prometa i transporta robe koji će omogućiti što brže, efikasnije njeno kretanje od proizvođača do potrošača. Potrebna je konkretna organizovana aktivnost saobraćajnih preduzeća i privrede, puna podrška ostalih nosilaca saobraćajne politike, jer svako dalje zakašnjenje imaće dalekosežne posledice za našu međunarodnu razmenu. Zbog toga je modernizacija saobraćaja jedno od najefikasnijih sredstava u našoj politici šireg uključivanja u međunarodnu razmenu i poboljšanje položaja naših privrednih organizacija na svetskom, a posebno evropskom tržištu.

Izgradnjom i modernizacijom Koridora 10, saobraćaj postaje krupan potrošač niza industrijskih i drugih proizvoda. Skoro sve grane visokog stepena propulzivnosti najvećim delom, zavise od stepena razvoja saobraćaja i sposobnosti saobraćajnih

privrednih organizacija da se kao krupni potrošači pojavljuju na tržištu. Automobilska industrija, industrija šinskih vozila a preko njih i znatan deo ostale motorne industrije, elektroindustrije i dr., vezane su za programe razvoja i modernizaciju saobraćajne infrastrukture.

U Srbiji Koridor 10 povezuje dvanaest okruga i grad Beograd i predstavlja inicijalni faktor privrednog razvoja u nedovoljno razvijenim područjima, kao i instrument za ravnomerni regionalni razvoj. Izgradnjom Koridora 10 Srbija stvara preduslov za dolazak stranih investitora i otvaraju se nove mogućnosti za rešavanje problema nezaposlenosti, posebno u nerazvijenim delovima zemlje. Ova putna mreža obuhvata 21,4% teritorije Srbije, dok 95% trase prolazi kroz poljoprivredno zemljište. Devet gradova se nalazi na trasi Koridora 10 kao i veliki broj kulturno-istorijskih i prirodnih spomenika. Zato izgradnjom ove saobraćajnice stvaraju se mogućnosti i perspektive razvoja poljoprivrede i turizma na ovom prostoru.

Završetak infrastrukture na Koridoru 10 planira se za četiri godine. Evropska investiciona banka (EIB), Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) i Svetska banka obezbedile su 1,2 milijarde evra dok je iz budžeta izdvojeno oko 300 miliona evra. Izgradnja Koridora 10 važna je i zbog toga da bismo pretekli Bugarsku i Rumuniju, koje intezivno grade Koridor 4, koji ide paralelno sa našom granicom, uz Dunav preko Rumunije i dalje ka Evropi. Zato je važna izgradnja Koridora 10 da se ne bi desilo da se ceo teretni saobraćaj odvija Koridorom 4.

1.3. Razvojni projekti Koridora 7

Koridor 7 prolazi kroz deset zemalja u ukupnoj dužini od 2.425 km. i spaja centralnu Evropu sa Crnim morem. Da bi se iskoristila prednost geografskog položaja, Srbija je zvanično pristupila izradi Dunavske strategije Evropske unije koja je usvojena u junu 2011. godine. To je prva strategija u koju je Srbija uključena od samog početka i u kojoj učestvuje kao partner na isti način kao sve zemlje članice Evropske unije.



Slika 18. Vodni Koridor 7 kroz Srbiju *Izvor: www.vojvodinahouse.eu*

Dunav je neiskorišćeni resurs Evrope, ali i važna razvojna šansa za Srbiju. Sa 588 km toka kroz njenu teritoriju, četvrtina može da se iskoristi za razvoj ekonomskih aktivnosti. Dva velika srpska grada „leže“ na toj reci Beograd i Novi Sad, sa veoma značajnim infrastrukturnim postrojenjima, mostovima, rafinerijama, fabrikama i 13 rečnih luka. Međutim, tom rekom se sada transportuje 10 puta manje tereta nego Rajnom, a Dunav je istovremeno tri puta zagađeniji od najveće nemačke reke. Dunav nosi ožiljke duge i burne istorije - Drugog svetskog rata ali i NATO bombardovanja 1999. godine. Na njegovom dnu ima još neeksploziranih bombi, kao i ostataka potopljenih brodova.

Srbija je u Dunavskoj strategiji Evropske unije planirala profitabilne projekte. Jedan od njih je uvećanje i modernizacija postojeće rečne flote. Izgradnja beogradskog interceptora, savremenog pogona za prečišćavanje otpadnih voda kao i izgradnja spalionica za čvrst otpad, uređenje priobalja i rekonstrukcija utvrda za sprečavanje od poplava, zauzimaju značajno mesto u strategiji. U planu je uvođenje savremenih

informativnih sistema, praćenja i nadgledanja plovidbe, koji bi trebalo da 2012. godine obezbede punu pokrivenost Dunava.

Ukoliko se gore navedeni projekti realizuju, Srbija može postati ključna zemlja u domenu rečnog i multimodalnog-kombinovanog transporta iz svih delova Evrope. Srbija će povezivanjem Koridora 7 na Dunavu sa Koridorom 10 u domenu drumskog i železničkog transporta postati logistički centar jugoistočne Evrope. Takva pozicija u značajnoj meri olakšava privlačenje direktnih stranih investicija. Investitori žele blizinu infrastrukturnih objekata, koji im omogućavaju da proizvedenu robu plasiraju lako, brzo i jeftino do potrošačkih centara.

Planirano je da se u naredne dve decenije za razvoj vodnog koridora uloži oko 344 miliona evra.

Multimodalni koridor, koji će železnicom, drumom i morem povezati Koridor 10 i Koridor 7, jedan je od najvažnijih projekata za koji Srbija ima područje Italije. Reč je o izgradnji autoputa, koji je već dobio naziv Koridor 11 a vodi od Beograda do južnog Jadrana i od Pančeva preko Vršca do Temišvara. Italija će u Evropskoj uniji promovirati ovaj koridor koji podrazumeva pomorsku trasu Bari-Bar. Na osnovu Evropskog sporazuma o najvažnijim međunarodnim putnim pravcima, Beograd-Bar je uvršten u međunarodnu mrežu „E“ pruga, sa brojem E-79. Povezuje najvažnije svetske morske puteve sa glavnim evropskim prugama, odnosno predstavlja najkraću železničku vezu južnog dela Jadranskog i Sredozemnog mora sa Koridorom 10 i lukama na Dunavu, Koridorom 7.

2. Karakteristike saobraćajne infrastrukture u Srbiji – stanje, problemi i ograničenja¹²³

Srbija se nalazi na raskršću saobraćajnih Koridora između istoka i zapada. Preko njene teritorije pružaju se prirodne, najkraće i najracionalnije drumske i železničke veze sa zemljama zapadne Evrope, Bliskog i Dalekog istoka. Zahvaljujući plovnim rekama i kanalima ima prirodne uslove za razvoj vodnog saobraćaja. U narednom periodu Dunav će dobijati sve veći značaj, jer pruža ogromne mogućnosti jeftinog rečnog prevoza robe. Srbija je, značajan vazdušni i telekomunikacioni regionalni čvor u Evropi. Izvanredna geografska pozicija, prostorni kapaciteti, navigacioni i eksploatacioni uslovi i povezanost sa ostalim vidovima saobraćaja (intrmodalnost) obezbeđuje aerodromu „Nikola Tesla“ da postane regionalni centar vazdušnog saobraćaja jugoistočne Evrope. Tranziciono kretanje BDV sektora saobraćaja i telekomunikacija karakteriše stabilan trend i visoke stope rasta. U periodu 2001-2009. godine, ovaj sektor je zahvaljujući intenzivnom razvoju telekomunikacija ostvario prosečnu godišnju stopu rasta od 14,9%, i može se smatrati najpropulzivnijim sektorom. Visoko učešće sektora saobraćaja i telekomunikacije u BDP-u ukupne privrede od 15,6% (2009.) proizilazi iz njegovog više

¹²³ **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

nego tri puta bržeg rasta od rasta ukupne privrede (4,4% u periodu 2001-2009.).¹²⁴ Svi saobraćajni podsistemi su u 2009. godine, pod uticajem svetske ekonomske krize, zbog manje tražnje zabeležili pad fizičkog obima usluga a takav trend se nastavio i u 2010. godini.

Tabela 33. Ukupan prevoz putnika u Republici Srbiji

	2009	2010	2010/2009
Prevezeni putnici, hilj.	86624	79845	92,2
Unutrašnji prevoz	84005	76984	91,6
Međunarodni prevoz	2619	2861	109,2
Kopneni saobraćaj	85570	78757	92,0
Železnički saobraćaj	5358	5269	98,3
Drumski saobraćaj	80212	73488	91,6
Gradski saobraćaj	817	861	105,4
Vazdušni saobraćaj	1054	1088	103,2

Izvor: Prema podacima RZS, Beograd., 2011.

Ukupan broj prevezenih putnika u 2010. godini, u odnosu na prehodnu, manji je za 7,8%, pri čemu unutrašnji prevoz beleži pad od 8,4%. Međunarodni prevoz putnika ima rast od 9,2%. Karakteristično je da drumski i železnički saobraćaj iskazuje pad broja prevezenih putnika za razliku od gradskog saobraćaja koji beleži pozitivnu stopu rasta.

Tabela 34. Ukupan prevoz robe u Republici Srbiji

	2009	2010	2010/2009
Prevezena roba, hiljada t	22679	25766	113,6
Unutrašnji prevoz	9442	11152	118,1
Izvoz	2682	3458	128,9
Uvoz	6907	6938	100,4
Tranzit	3502	4033	115,2
Prevoz u inostranstvu	146	185	126,7
Kopneni saobraćaj	20703	23839	115,1
Železnički saobraćaj	10419	12582	120,8
Drumski saobraćaj	5660	6180	109,2
Cevovodni saobraćaj	4624	5077	109,8
Saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima	1931	1952	101,1
Vazdušni saobraćaj	2487	2393	96,2

Izvor: Prema podacima RZS, Beograd., 2011.

Količina prevezene robe u 2010. godini u odnosu na prethodnu godinu veća je za 13,6%, uz istovremeni rast obima rada od 22% iskazan u tkm. Veća količina

¹²⁴ Izveštaj o razvoju Republike Srbije 2009., RS Ministarstvo finansija, Beograd, 2010., str. 25.

prevezene robe u 2010. godini u odnosu na prethodnu godinu realizovana je u svim granama saobraćaja, osim u vazdušnom gde je zabeležen pad od 3,8%. Do povećanja obima prevoza robe došlo je zahvaljujući znatnom povećanju aktivnosti kod osnovnih nosioca prevoza tereta. Odnosno u poslednjih deset godina povećanje prevoza robe drumskim i železničkim saobraćajem u Srbiji premašilo je ekonomski rast znatno većom stopom. Tako je u periodu 2001-2010., BDP ostvario prosečan godišnji rast od 4,2%, a drumski prevoz robe 6,5% i prevoz robe železnički 6,3%.

Međutim, nerazvijena saobraćajna infrastruktura i neadekvatna organizacija predstavljaju veliku prepreku privrednom rastu, povećanju produktivnosti, konkurentnosti i zaposlenosti, bržoj i kvalitetnijoj razmeni dobara i usluga Srbije sa okruženjem i svetom.

Tabela 35. Mesto Srbije na rang listama iz oblasti saobraćaja u periodu 2008-2011.

	2007-2008. (od 131 zemlje)	2008-2009. (od 133 zemlje)	2009-2010. (od 199 zemalja)	2010-2011. (od 142 zemlje)
Kvalitet ukupne infrastrukture	119	122	122	120
Kvalitet puteva	115	117	123	131
Kvalitet železničke infrastrukture	88	93	93	102
Kvalitet luka	84	101	129	133
Kvalitet avio-transportne infrastrukture	98	111	124	132

Izvor: *The Global competitiveness Report* (za 2008/2009, za 2009/2010, i za 2010/2011.)

U periodu 2001-2011. godine učinjeni su određeni pozitivni pomaci u nekim vidovima saobraćaja, ali su i dalje prisutne brojne slabosti, problemi i razvojna ograničenja na šta upućuju podaci o mestu Srbije na rang listi iz oblasti saobraćaja.

2.1. Putna infrastruktura

Putna infrastruktura Republike Srbije čini mreža duga 40.845 km.

- Državni putevi I reda 5.525 kilometara
- Državnih puteva II reda 11.540 kilometara i
- Opštinskih puteva 23.780 kilometara.

Putna mreža Republike Srbije sa aspekta gustine je dobro razvijena, ali je u pogledu kvaliteta i performansi ispod evropskog standarda, što umanjuje njenu konkurentnost u pogledu poslovanja i investiranja. Zbog dugogodišnjeg nedovoljnog ulaganja u održavanje i rekonstrukciju puteva, stanje putne mreže nije zadovoljavajuće. Oko 325 državnih puteva staro je preko 20 godina, a svega 14% do 10 godina. Oko 40%

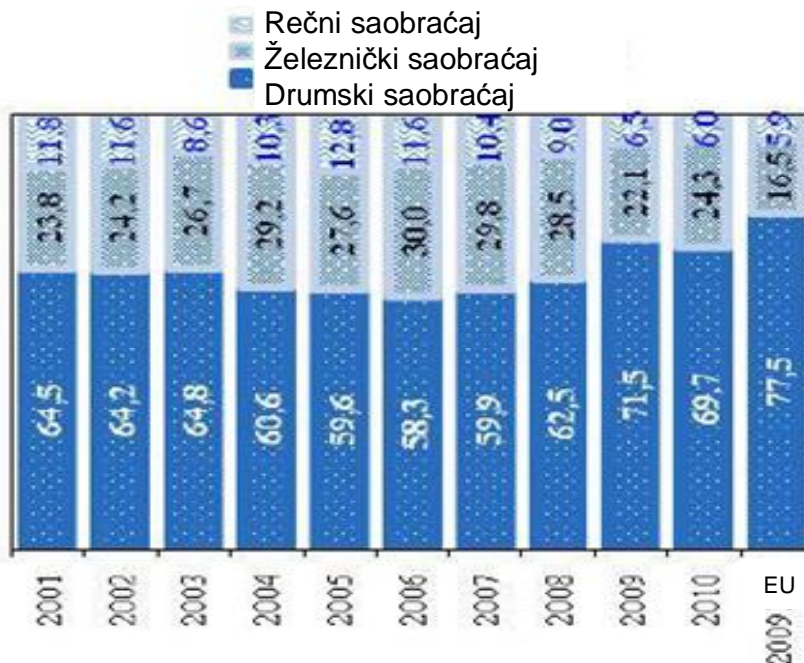
celokupne mreže ima kolovoz od tucanika ili zemlje. Više od polovine mreže opštinskih puteva ne odgovara potrebama modernog saobraćaja. Takvo stanje putne mreže uticalo je na smanjenu bezbednost saobraćaja, nizak nivo usluga i visoke troškove eksploatacije i transporta.

Tabela 36. Udeo drumskog prevoza robe u ukupnom teretnom prevozu u Srbiji i evropskim zemljama, u %

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU 27	74,8	75,3	75,7	75,9	76,4	76,2	76,2	76,2	77,5	-
Bugarska	60,2	62,9	61,7	66,9	70,8	69	70	66,9	67,4	-
Češka	69,7	73,3	74,5	75,2	74,4	76,1	74,7	76,7	77,8	-
Mađarska	67,3	65,5	66,6	65,9	69,2	71,6	74,5	74,7	78,8	-
Poljska	61,1	62,2	64	66,1	69	70,4	73,5	75,9	80,5	-
Rumunija	49,6	57,3	62,4	60,8	67,3	70,5	71,3	70,2	60	-
Slovenija	73	70	70	74,1	77,3	78,2	79,2	82,2	84	-
Slovačka	53,6	58,7	62,1	65,4	70,3	68,8	71,8	73,8	77,9	-
Hrvatska	75,9	76,4	76,1	76,7	76	74,8	74	72,7	73,7	-
BJRM	87,1	92,3	93,6	92,6	91,3	93,1	88,4	84,3	-	-
Srbija	64,5	64,2	64,8	60,6	59,6	58,3	59,9	62,5	71,5	69,7

Izvor: Izveštaj o razvoju Republike Srbije u 2010.

U periodu 2001-2011. godine stanje na putevima je poboljšano. Intenzivirana su ulaganja u rehabilitaciju i modernizaciju postojeće putne mreže ali je to i dalje nedovoljno u odnosu na potrebe. U Srbiji drumski saobraćaj je i dalje osnovni vid prevoza. U 2010. godini učestvije sa 69,7 % u obimu teretnog prevoza dok je u Evropskoj uniji to učešće 77,5%. Starosna struktura voznog parka je nepovoljna, prema stepenu motorizacije Srbija znatno zaostaje za zemljama Evropske unije.



Grafikon 2. Struktura teretnog prevoza u Srbiji i EU-27 Izvor: Eurostat, za Srbiju MF i RZS

Obim teretnog saobraćaja u odnosu na BDP je pokazatelj koji predstavlja kombinovanu kompozitnu vrednost serije transportnih podataka i serije BDP. Pokazatelj je definisan kao odnos između transportnih performansi (u tonskim kilometrima) u unutrašnjem saobraćaju BDP izraženog u eurima u stalnim cenama 2000. godine. U Sektoru za nacionalni razvoj Ministarstva finansija izračunat je strukturni indikator 14 za Srbiju za period 1999-2010. godine, primenom metodologije Eurostat-a (Statistički ured Evropskih zajednica) i korišćenjem podataka Republičkog zavoda za statistiku. Indeksiranjem vrednosti ovog indikatora prema 2000. godini, kompariranjem posmatranih zemalja i analizom podataka može se uočiti dinamika promene aktivnosti unutrašnjeg teretnog saobraćaja u odnosu na kretanje BDP.

Osnovna karakteristika analiziranog perioda 1999-2010. godine je cikličnost promena koja se ogleda u tome da je saobraćajna aktivnost u Evropskoj uniji u segmentu robnog prevoza bila veća od privredne aktivnosti u periodu 2004-2008. godine, dok je u 2003-2009. godini tempo rasta BDP bio veći. Od 1999. godine i 2002. godine registrovan je ujednačen rast teretnog saobraćaja i BDP.

U Srbiji je od 2005. godine rast obima teretnog prevoza konstantno bio intenzivniji od privredne aktivnosti, na šta ukazuju vrednosti indeksa koji su veći od 100. U 2001. i 2004. godini BDP je imao brži rast, dok je u 2002. i 2003. godini rast bio ujednačen.

Tabela 37. Godišnja promena indikatora - Obim unutrašnjeg teretnog saobraćaja u odnosu na BDP (2000=100)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EU 27	100	99	100,2	99,3	105,2	105,1	105,7	106,4	103,8	96,4	-
Bug.	100	104,8	105	109,9	119,7	128	118,3	116,6	120,7	147,4	-
Češka	100	99,6	103,9	105,2	98,6	88,5	94	86,2	86,6	79,2	-
Mađ.	100	93,9	89,5	85,8	93,6	105,1	118,4	132,4	131,1	131,1	-
Poljska	100	97,6	98,4	98,4	108,2	108,9	115,2	121,6	122,5	124,4	-
Rum.	100	106,3	119,6	127,1	145,1	174,2	171,4	165,6	148,5	113,7	-
Slov.	100	101,3	95,5	98,8	114,5	128,7	132	138,4	152,5	147	-
Slovač.	100	92,3	87	88,1	88,2	93,7	86,9	92	90,9	85,5	-
BJRM	100	93,5	111,8	146,1	139	141,5	198,5	141,2	-	-	-
Srbija	100	94,6	100,2	60,6	97	105,9	107,1	110	106,7	107	123,8

Izvor: Izveštaj o razvoju Republike Srbije u 2010.

Tabela pokazuje odstupanje vrednosti indikatora u 2009. godini u odnosu na 2000. godinu. Zemlje u kojima je vrednost ovog indikatora veća od 100 imale su brži tempo razvoja teretnog prevoza od privrednih aktivnosti. I obrnuto, države kod kojih je vrednost indikatora manji od 100 ostvarile su brži rast BDP od rasta teretnog prevoza.

Strukturni indikator 14 za Srbiju ukazuje da je u 2010. godini bio znatno brži rast teretnog saobraćaja od rasta BDP (+23,8).

Regulativu u oblasti drumskog saobraćaja čine Zakon o međunarodnom prevozu, Zakon o prevozu, Zakon o ugovorima o prevozu, Zakon o javnim putevima i Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima. Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaj i Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju su u značajnoj meri usaglašeni sa direktivama Evropske unije. U drumskom saobraćaju primenjuju se odredbe međunarodnih bilateralnih sporazuma između Vlade Republike Srbije i vlada drugih zemalja.

U okviru Ministarstva za infrastrukturu, koje je odgovorno za regulativu u oblasti drumskog saobraćaja, formirani su Sektor za drumski saobraćaj i Sektor za puteve i bezbednost saobraćaja. Formirana je Agencija za bezbednost saobraćaja koja je zadužena za donošenje podzakonskog akta neophodnih za primenu Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima.

Putna infrastruktura predstavlja podsticajni faktor za ubrzan razvoj privrede, regiona i društva. Zato je neophodno razvijati drumki saobraćaj i na taj način omogućiti što bolje zadovoljavanje prevoznih potreba, povećati efikasnost, konkurentnost, profitabilnost i kvalitet usluga kao i integrisanje u evropsku putnu mrežu.

Prioritet u izgradnji infrastrukture je završetak Koridora 10 do 2016. godine, koji ima ekonomski, razvojni i strateški značaj. Poboljšaće se saobraćajni uslovi, privući strane investicije u Srbiju, otkloniti potencijalne opasnosti preusmeravanja tranzitnih tokova na susedne zemlje i podstaći razvoj manje razvijenih područja. Izgradnjom autoputa kroz Crnu Goru do Bara, intezivirali bi se tranzitni tokovi i privukla roba na relaciji Bari – Bar – Beograd - Bukurešt i od Beograda ka Budimpešti i Beču. Istovremeno bi se skratilo vreme putovanja do Jadranskog mora i intezivirali turistički tokovi. Autoput bi približio nerazvijena područja Pešterske visoravni i planine Golije većim privrednim centrima i podstakao privrednu i turističku aktivnost u tim područjima. Radi kompletiranja

nacionalne putne mreže potrebno je izgraditi putne pravce Novi Sad – Ruma – Šabac - Loznica dok je autoput Kragijevac - Batočina već izgrađen i predstavlja vezu sa Koridorom 10. Navedeni projekti će se realizovati u zavisnosti od obezbeđenih finansijskih sredstava. Procenjena su potrebna ulaganja od oko 7,5 milijardi evra. Finansiranje se vrši sredstvima međunarodnih finansijskih institucija, budžeta i privatnih ulaganja. Za izgradnju Koridora 10 obezbeđena su sredstva međunarodnih finansijskih institucija u iznosu od 1,2 milijarde evra. Budžetska sredstva Srbije korišćene su za severni krak Koridora 10 i to u iznosu od 100 miliona eura.

Održavanje i rehabilitacija mreže puteva u Srbiji predstavlja takođe prioritet. Reformom održavanja puteva, pravovremenim delovanjem, poboljšanjem efikasnosti i kvaliteta održavanja postojeće infrastrukture sprečiće se ubrzano propadanje, pružiti optimalni nivo usluga i očuvati uloženi kapital. Za rehabilitaciju i održavanje mreže državnih i lokalnih puteva u narednih deset godina biće potrebno oko 2,5 milijarde eura. Neophodno je izvršiti i novu kategorizaciju puteva koja bi smanjila dužinu mreže državnih puteva i jasno podelila nadležnosti i odgovornosti za sve kategorije puteva.

Uvođenjem nove tehnologije poboljšaće se efikasnost saobraćajnog sistema i kvalitet usluga, povećati bezbednost, smanjiti zagušenja i negativni uticaji na životnu sredinu. Inteligentni transportni sistem predstavljaju sistem mera i informatičke i telekomunikacione tehnologije koji su primenjeni u upravljanju saobraćajem i infrastrukturom. Takav transportni sistem u svetu se mnogo više primenjuje dok se u Srbiji primenjuje kod naplate putarine kao i automatskog brojanja saobraćaja. Ministarstvo za infrastrukturu treba da uradi reviziju Strategije planiranja razvoja i primenu Inteligentnog transportnog sistema na putevima Republike Srbije kao osnovni dokument za njegovu realizaciju.

Za unapređenje zaštite životne sredine u Srbiji potrebno je uraditi Studiju izvodljivosti tehničkih mera smanjenja štetnog uticaja buke, na osnovu koje će se pristupiti izradi strateških karta i akcionih planova zaštite od buke na državnim putevima. Isto tako, potrebno je da primenjeni materijali za izgradnju i održavanje puteva imaju međunarodne sertifikate o neškodljivosti, kao što predviđaju standardi Evropske unije. Uvešće se i princip „zagađivač plaća“ na osnovu koga vozila koja više zagađuju životnu sredinu plaćaju nadoknade za korišćenje javnih puteva.

Unapređenje zakonskog i institucionalnog okvira će se realizovati donošenjem odgovarajućih zakona. Zakon o izmenama i dopunama Zakona o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju treba da reši u praksi uočene nedostatke i nepravilnosti. Zakon o prevozu putnika u drumskom transportu i Zakon o prevozu stvari u drumskom transportu, treba uskladiti sa Direktivama i propisima Evropske unije. Zbog poboljšanja institucionalnog okvira formiraće se Agencija za drumski transport koja će izdavati lincence domaćim prevoznicima, sertifikate o stručnoj osposobljenosti za upravljanje transportnim aktivnostima, usaglašavati redove vožnje u linijskom unutrašnjem i međunarodnom prevozu putnika.

2.2. Železnička infrastruktura

Srbija raspolaže mrežom pruga dužine 3.809 km. Dvokolosečnih pruga je 7,4% a elektrificirano je samo 32,7%. Osnovu mreže predstavlja panevropski Koridor 10 (887,9 km). Magistralne pruge čine 46,4% ukupne mreže. Gustine mreže pruga Srbije približna je proseku EU-27, ali zaostaje za novoprimitivnim zemljama (Češka, Mađarska, Slovačka, Poljska, Slovenija Bugarska).

Železnička mreža ja dovoljnog kapaciteta, ali su joj tehničko-eksploatacione performanse neadekvatne za pružanje kvalitetne usluge prevoza. Pruge su stare preko 40 godina, sa visokim stepenom dotrajalosti i niskim dozvoljenim brzinama kretanja. Usled nedostataka finansijskih sredstava poslednjih petnaest godina u železnička prevozna sredstva, infrastrukturu i održavanje malo se investiralo. Rezultat toga je poremećen ciklus glavnih popravki i ograničeno redovno održavanje infrastrukture. Prosečno godišnje je remontovano 17,7 km umesto potrebnih 191 km pruga. Kao posledica ovakvog stanja, na oko 76% brzina kretanja vozova je do 80 km/čas, a samo na oko 3% mreže brzine su 100-120 km/čas. Evropske standarde u pogledu najveće dopuštene nosivosti od 22,5 t/osovina zadovoljava 44% pruga.¹²⁵

Vozna sredstva karakteriše velika tehnološka zastarelost, nedovoljan broj, neodgovarajuća struktura i visok stepen imobilizacije koji se kreće između 26 i 61%. Prosečno dnevno ispravnih vučnih vozila je 34% manje od potrebnog broja a putničkih kola 46% manje od potrebnog broja. Svetska ekonomska kriza u velikoj meri nepovonjno se odrazila na železnički saobraćaj. Tokom 2009. godine većina ekonomskih indikatora zabeležili su negativna kretanja u odnosu na prethodnu godinu, što je imalo uticaj na pad obima prevoza i transportne prihode. Fizički obim železničkih usluga u 2009. godini manji je za 10,6% u putničkom saobraćaju, i za 31,7% u teretnom saobraćaju u odnosu na 2008. godini. U 2010. godini dolazi do poboljšanja pozicije železničkog saobraćaja te je pad u prevozu putnika u odnosu na 2009. godinu bio 1,7%, dok je u prevozu robe u odnosu na 2009. godini došlo do povećanja za 20,8%.

Tabela 38. Prevoz putnika i robe u železničkom saobraćaju u 2009. i 2010.

	2009	2010	2010/2009
Prevoz putnika u hiljadama	5358	5269	98,3
- Unutrašnji prevoz	4670	4561	97,7
- Međunarodni prevoz	688	708	102,9
Putnički kilometri u milionima	522	522	100
- Unutrašnji prevoz	354	322	91
- Međunarodni prevoz	168	200	119
Prevoz robe u hiljadama tona	10419	12582	120,8
- Unutrašnji prevoz	2678	3621	135,2
- Izvoz	1869	2553	136,6
- Uvoz	2611	2603	99,7

¹²⁵ *Potskrizni model ekonomskog rasta i razvoja RS Srbije 2011-2020.*, USAID, Ekonomski fakultet, Ekonomski institut, Beograd, 2010., str. 312.

Poljoprivreda, turizam i saobraćaj u funkciji privrednog razvoja

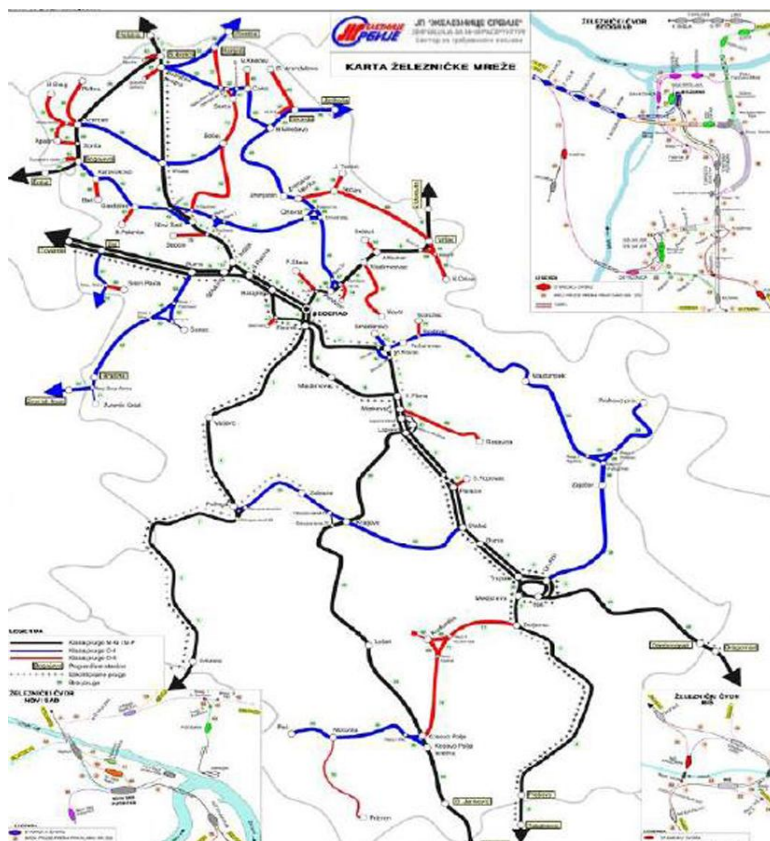
- Tranzit	3261	3805	116,7
Tonski kilometri u milionima	2967	3522	118,7
- Unutrašnji prevoz	399	588	147,4
- Izvoz	450	583	129,6
- Uvoz	435	438	100,7
- Tranzit	1683	1913	113,7

Izvor: prema podacima RZS, Beograd., 2011.

U obimu putničkog saobraćaju 2010. godini železnica učestvuje sa 6,6%.

Regulativa u oblasti železničkog saobraćaja čine: Zakon o železnici, Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju, Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju, Zakon o potvrđivanju Protokola o izmenama Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima i Odlukom o osnivanju JP „Železnice Srbije“. Zakon o železnici je delimično usaglašen sa direktivama Evropske unije. Za predlaganje zakonske regulative i usvajanje podzakonskih akata i drugih propisa u oblasti železničkog saobraćaja odgovorno je Ministarstvo za infrastrukturu.

Aktuelno stanje u železnici je nezadovoljavajuće što nameće potrebu da se izvrši postepena modernizacija. Rekonstrukcija i modernizacija infrastrukture na Koridoru 10 dovede do povećanja bezbednosti, skraćanja vremena putovanja, manjih troškova prevoza i povećanja prihoda železnice. Modernizacija će obuhvatiti elektrifikaciju i izgradnju duplog koloseka na celoj dužini pruge s ciljem da se brzina putničkog saobraćaja poveća na 160 km/čas, a teretnog na 120 km/čas. Pored toga, potrebno je izvršiti rehabilitaciju pruga koje povezuju Srbiju sa susjednim zemljama tj. pruga Beograd - Bar, Beograd - Vršac, Valjevo - Loznica kao i rehabilitaciju i izgradnju pruga od nacionalne važnosti Beograd - Aerodrom „Nikola Tesla“-Batajnica. Za povećanje efikasnosti u železničkom saobraćaju neophodno je realizovati projekte kao što su: Digitalizacije telekomunikacione infrastrukture i uvođenje železničkih mobilnih radio uređaja, Digitalizacija sistema za kontrolu i vođenje saobraćaja odgovarajućeg nivoa na prugama transevropskih koridora i Projekat nabavke mehanizacije za održavanje infrastrukture.



Slika 19. Mapa železničkog saobraćaja Republike Srbije Izvor: *Generalni master plan transporta u Srbije*

U modernizaciju saobraćajne infrastrukture železnice neophodno je uložiti oko 5,2 milijarde evra kako bi se dovela na nivo evropskog standarda i osposobila za brz, efikasan i bezbedan prevoz putnika i robe. Proširena, poboljšana i bezbedna transportna mreža, privučiće nove investicije u siromašnije regione, poboljšati kvalitet života u Srbiji, unaprediti trgovinu, podići konkurentnost privrede i doprineti poboljšanju odnosa sa zemljama u okruženju. Da bi se to ostvarilo potrebno je sredstva obezbediti iz budžeta, kredita Evropske banke za obnovu i razvoj, prepristupnih fondova Evropske unije, privatnog kapitala i sredstva preduzeća.

JP "Železnice Srbije" i Evropska banka za obnovu i razvoj potpisale su ugovor o kreditu od 100 miliona evra za obnovu 112 km šest najkritičnijih deonica pruga na Koridoru 10 i za kupovinu 15 električnih lokomotiva. Realizacijom ovog projekta do maja 2014. godine, poboljšaće se stanje pruga i povećati kvalitet usluge.

Pored navedenih aktivnosti u cilju ostvarenja veće profitabilnosti i boljeg kvaliteta usluga, potrebno je nastaviti proces restrukturiranja JP "Železnice Srbije", a u skladu sa modelima organizacionog restrukturiranja evropskih železnica. U skladu sa tim formirane su Direkcija za infrastrukturu i Direkcija za prevoz. Potrebno je realizovati

Program finansijske konsolidacije JP "Železnice Srbije" čime će država otpisati i preuzeti dugove nagomilane u prošlosti, pokriti kumulirane gubitke.

Unapređenjem domaćeg zakonskog i institucionalnog okvira izvršiće se harmonizovanje sa regulativom i direktivama Evropske unije. Doneće se Zakon o transportu opasnih tereta, Zakon o izmenama i dopunama Zkona o železnici i Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju. U narednoj fazi potrebno je izvršiti dalja usklađivanja sa Direktivama: o razvoju železnice u Zajednici, o licenciranju železničkih preduzeća, o dodeli železničke infrastrukture i određivanju naknada za korišćenje i sa Direktivom o sticanju sertifikata o bezbednosti.

2.3. Infrastruktura rečnog saobraćaja

U Srbiji mrežu unutrašnjih plovnih puteva čine reke: Dunav, Sava, Tisa i kanali Hidrosistema Dunav – Tisa - Dunav. Dužina plovnih puteva iznosi oko 1680 km. Sa gustom unutrašnjih plovnih puteva od 21,7 km/1000 km, Srbija je iznad proseka Evropske unije.

Dunav predstavlja panevropski Koridor 7 na kome se obavlja 85% ukupnog robnog prometa na unutrašnjim plovnim putevima Srbije. Ekonomski, energetski, turistički i ekološki potencijali na ovoj reci nisu dovoljno iskorišćeni. Zbog toga je Evropska unija inicirala izradu Dunavske strategije kojom želi da ubrza ravnomerni regionalni razvoj, ojača prekograničnu saradnju i poboljša infrastrukturu dunavskog sliva. Srbija je od samog početka uključena u njenu izradu. Do sada se malo uradilo na povećanju učešća unutrašnjeg vodnog saobraćaja kao ekonomičnog i ekološki prihvatljivog vida transporta. Poslednjih godina konstantno opada učešće ovog vida transporta u strukturi teretnog prevoza Srbije, da bi u 2009. godini njegovo učešće iznosilo 8,5%, dok je najmanji udeo zabeležen u 2010. godini u 7,6%. Najbolji primer za korišćenja vodnog saobraćaja je Holandija u kojoj on čini 40% ukupnog saobraćaja.

Srbija raspolaže sa devet luka međunarodnog značaja. Rečne luke su adekvatnog kapaciteta za sadašnje potrebe, a oprema je stara i neefikasna. Jedino luka „Beograd“ ima uslove za kontejnerski prevoz. Lučki kapaciteti, zbog nedostataka robe za pretovar, u proseku su iskorišćeni sa oko 30%. Rečnu flotu čine 400 plovnih sredstava koja su tehnološki zastarela i čija starosna struktura nepovoljna tj. prosečna starost brodova je između 30 i 40 godina.

Razvoj rečnog saobraćaja definisan je sledećim dokumentima: Strategijom razvoja transporta u RS (2008-2015.) i Generalnim planom i studijom izvodljivosti za unutrašnji vodni transport u RS (2006.), Master planom saobraćaja RS 2009-2027., Master planom za razvoj gornjeg Podunavlja (za Sombor i Apatin) i donjeg Podunavlja (Velikog gradišta do Kladova) i Dunavskom strategijom.

Ministarstvo za infrastrukturu planira da u narednih osam godina u razvoj dunavskog plovnog puta uloži šest milijardi eura. Predviđeno je da će učešće vodnog transporta do 2015. godine biti tri puta veće. Srbija će do 2014. godine konkurisati i dobiti sredstva za izgradnju velike luke koja bi trebala da bude povezana sa drumskim u železničkim Koridorom 10 i aerodromom. Drugi veliki projekat biće prečišćavanje

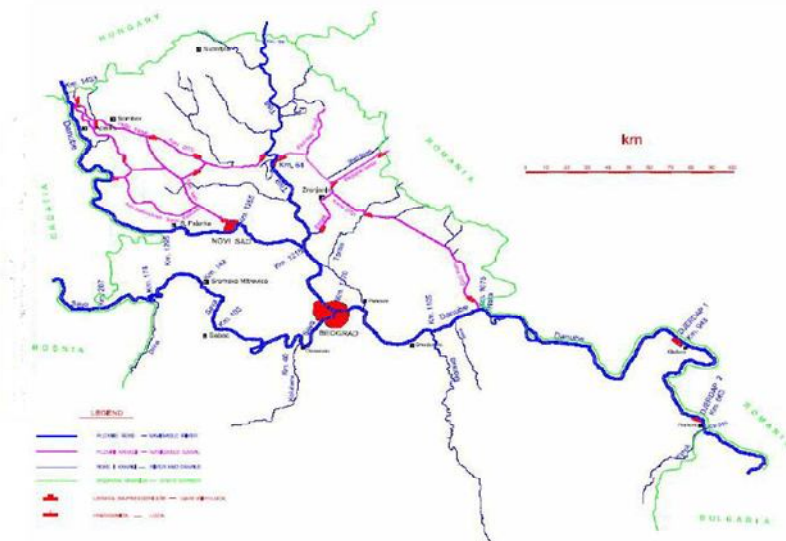
Dunava. Za rešavanje problema otpadnih voda koje se izlivaju direktno u Dunav potrebno je više od 600 miliona eura a Srbija će u dogovoru sa evropskim partnerima pokušati da obezbedi novac kojim bi se trajno rešio ovaj problem.

Tabela 39. Ukupne investicije i troškovi godišnjeg održavanja važnijih vodnih puteva

Vodni put	Ukupne investicije (u evrima)	Održavanje po godinama (u evrima)
Dunav	240.930.688	2.240.336
Sava	20.326.208	1.809.366
Tisa	35.951.970	1.028.508
DTD	46.600.000	930.000.
ukupno	343.808.866	6.008.210

Izvor: Generalni master plan transporta RS

Ciljevi razvoja vodnog saobraćaja u Srbiji su: saobraćajna mreža plovnih puteva RS integrisana u transevropsku mrežu, poboljšanje plovidbenih uslova na plovnim putevima u RS, modernizacija flote, modernizacija lučke i pristanišne infrastrukture i opreme, formiranje informacionog sistema, pružanje kvalitetne usluge i dr. Njihovim ostvarenjem privreda Srbije bi dobila racionalniji, ekonomičniji, ekološki prihvatljiviji vid saobraćaja, konkurentan na tržištu. Napredak rečnog saobraćaja uz promociju atraktivnih turističkih potencijala kojima Srbija na plovnim putevima raspolaže, dovešće do privlačenja inostranih putničkih brodova i razvoja turizma.



Slika 20. Modelirana mreža unutrašnjih plovnih puteva Republike Srbije

Izvor: Generalni master plan transporta u Srbiji

Razvojni projekti vodnog saobraćaja mogu se podeliti u tri grupe programa unapređenja. Prva grupa programa čine radovi na unapređenju plovnih puteva tj. uspostavljanje bezbedne i sigurne plovidbe na Dunavu, čišćenje rečnog korita kao i uklanjanje neeksplozivnih ubojnih sredstava. Na reci Savi potrebno je izvršiti regulacione radove i čišćenje rečnog korita, dok na reci Tisi treba produžiti prevodnice i proširiti krivine. U ovu grupu programa ulazi i instaliranje Rečnog informacionog sistema (RIS) kojim se integrišu telekomunikacione usluge i informacioni sistem u službi podrške plovidbi na unutrašnjim plovnim putevima. Druga grupa programa obuhvatiće aktivnosti na unapređenju usluga pri prevozu plovnim putevima. Reč je o modernizaciji i kompletiranju informaciono-komunikacionih sistema lučkih kapetanija, opremanjem službe nadzora plovidbe i modernizacijom luka i pristaništa čime se postiže bezbedniji i efikasniji vid usluga. Treća grupa programa obuhvatiće radove na izgradnji novih brodskih zimovnika na Dunavu a formiranjem terminala za upravljanje brodskim otpadom i modernizacijom sistema za obeležavanje plovnih puteva, ostvariće se povoljni uslovi za odvijanje rečnog saobraćaja. Za realizaciju navedenih programa prema proceni Ministarstva za infrastrukturu, neophodno je izdvojiti 350 miliona evra iz sredstava budžeta, međunarodnih finansijskih institucija kao i pretpripravnih fondova i kredita.

Za unapređenje bezbednosti i efikasnosti saobraćaja potrebno je uvesti servis za pružanje usluga – Servis za upravljanje brodskim saobraćajem. Ovim servisom biće obuhvaćena identifikacija i praćenje brodova, strateško planiranje kretanja plovila kao i pružanje plovidbenih informacija i pomoći.

Pored navedenih programa unapređenja vodnog saobraćaja, novim Zakonom o bezbednosti plovidbe omogućiće se zaštita životne sredine tako što se zabranjuje izbacivanje i izlivanje štetnih materija u vodu. Rečne luke moraju da budu snabdevene plutajućim branama za ograničavanje i sprečavanje širenja ulja, kao i prijemnim stanicama za sakupljanje i predaju broskog otpada.

Da bi se navedeni razvojni projekti realizovani neophodno je doneti Strategiju razvoja vodnog saobraćaja na osnovu koje će se bazirati planovi razvoja unutrašnjih plovnih puteva, luka i pristaništa.

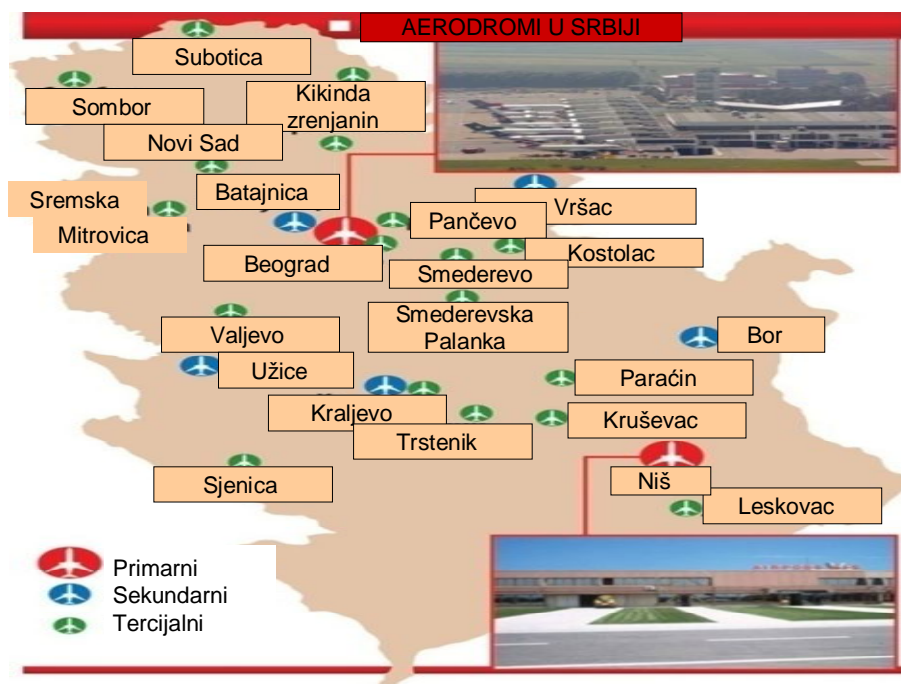
2.4. Infrastruktura avio saobraćaja

U Srbiji postoje dva međunarodna aerodroma „Nikola Tesla“ Beograd i „Konstantin Veliki“ Niš. Pored ova dva glavna aerodroma Srbija raspolaže sa još 22 aerodroma za civilni saobraćaj i veći broj vojnih aerodroma. S obzirom da zadovoljavaju navigacione i prostorne uslove JP Aerodrom „Nikola Tesla“ pretenduje da se razvije u regionalni centar. Preko tog aerodroma odvija se oko 90% ukupnog putničkog i teretnog saobraćaja. Opremljen je putničkim i robnim terminalom, poletno sletnom stazom, platformom za prihvat vazduhoplova, pratećom infrastrukturom za odvijanje putničkog i teretnog saobraćaja. Aerodrom „Konstantin Veliki“ u Nišu osposobljen je za odvijanje regionalnog saobraćaja. Aerodrom u Beogradu i Nišu imaju kapacitete, koji nisu dovoljno iskorišćeni, ali i nedostatak kargo resursa kao i nedostatak povezanosti sa železničkom mrežom.

Svetska ekonomska kriza se negativno odrazila na poslovanje nacionalnog avioprevoznika „Jat Airways“ tako da je u redovnom i čarter saobraćaju u 2009. godini smanjen obim aktivnosti. U 2010. godini učešće ovog vida saobraćaja neznatno je poraslo u odnosu na 2009. godinu iznosi 3,2%. Za pružanje usluga prevoza putnika i tereta, „Jat Airways“ raspolaže flotom od 16 aviona prosečne starosti preko 20 godina. Velika tehničko-tehnološka zastarelost flote, visok nivo buke i prepreke koje se odnose na zaštitu životne sredine predstavljaju kočnicu postizanju konkurentnost u odnosu na avio kompanije zemalja Evropske unije.

Zakonska regulativa u avio saobraćaju je stara i neprimenljiva samo je Zakon o vazdušnom saobraćaju delimično usaglašen sa *acquis communautaire*.¹²⁶ Započet je i projekat „Jedinstveno nebo Evrope“ čije cilj da se omogući avio kompanijama da sleću bez posebnog bilateralnog sporazuma, kako bi se uspostavili jednaki uslovi konkurencije u vazduhoplovstvu.

Unapređenje aerodromske infrastrukture ima za cilj da se aerodrom „Nikola Tesla“ razvije u važan regionalni tranzitni putnički i kargo čvor, a aerodrom „Konstantin Veliki“ za turističke letove i kao alternativni aerodrom. Neophodno je u aerodromsku infrastrukturu uvesti savremenu informacionu tehnologiju, ostvariti povećanje nivoa bezbednosti saobraćaja, unaprediti zaštitu životne sredine kao i uskladiti propise kojima je uređena oblast vazdušnog saobraćaja sa propisima Evropske unije.



Slika 21. Aerodromi u Srbiji Izvor: Generalni master plan transporta u Srbiji

¹²⁶ *acquis communautaire* - jedan od najznačajnijih pravnih i političkih principa evropskih integracija

Aerodromi „Nikola Tesla“ i „Konstantin Veliki“ su u vlasništvu države a za njihovo unapređenje potrebno je uključiti i različite oblike privatnih ulaganja kroz potpuno i delimično iznajmljivanje aerodromskih objekata i usluga. Zbog privlačenja robe i putnika neophodno je aerodrome povezati sa adekvatnim železničkim i drumskim vezama. Izgradnjom železničke putničke i kargo stanice usloviće proširenje Aerodroma „Nikola Tesla“ sa hotelskim kompleksom, autobuskim terminalom i višespratnim parkingom. Potrebno je unaprediti i infrastrukturu za robni saobraćaj izgradnjom kargo terminala, platforme i piste za kargo avione. Aerodrom „Konstantin Veliki“ će se razvijati za prihvatanje turističkih aviona i kao alternativna vazдушna luka aerodromu „Nikola Tesla“. Usled toga potrebno je proširiti poletno sletnu stazu, izgraditi rulne staze, platformu, poboljšati radio-navigacionu opremu i izgraditi terminal. Sredstva potrebna za realizaciju navedenih investicija iznose 150 miliona evra. Potrebno je uraditi Strategiju izvodljivosti za sekundarne aerodrome koji bi se razvili privlačenjem stranih investicija i uspostavljanjem regionalne povezanosti vazдушnim putem.

Nov Zakon o vazдушnom saobraćaju regulisaće osnovne smernice za unapređenje bezbednosti u saobraćaju u vazduhoplovstvu, zaštitu vazdušnog prostora, vazdušnog saobraćaja kao i zaštitu od buke. Potrebno je Zakon o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazдушnom saobraćaju i prateće pravilnike uskladiti sa regulativom i direktivama Evropske unije.

3. Povezanost energetike i saobraćaja

Istorijski razvoj ljudskog društva pokazuje da su izvori i vrste korišćenja energije jedan od bitnih, a vrlo često odlučujućih faktora, koji utiču na stepen njegovog razvoja i oblike organizovanosti. U svom razvoju čovek se trudio da što uspešnije ovlada prirodnim izvorima snage i da ih stavi u svoju službu. Počev od pronalaska vatre ljudsko društvo postepeno savlađuje i iskorišćava prirodne fenomene, pre svega izvore energije u različitim njenim oblicima.

Poznato je da je industrijska revolucija u stvari započela pronalaskom i korišćenjem parne mašine kao oruđe za proizvodnju energije koja je po svojoj snazi, racionalnosti i ekonomičnosti znatno prevazilazila do tada postojeće primenjivane oblike energije. Time je pokrenut proces industralizacije u zemljama koje se danas nalaze na najvišem stepenu svog industrijskog razvika. Dolazi do porasta masovne proizvodnje, proširenja tržišta i povratnog dejstva povećane potražnje na ubrzanje procesa robne proizvodnje. Proces industralizacije je baziran na novim otkrićima i stavljanju u službu novih energetskih izvora. Otuda bi se moglo govoriti o izrazitoj zavisnosti nivoa i strukture privrednog razvoja ljudskog društva, od tehničke i ekonomske osposobljenosti da koristi savremene oblike energetskih izvora tj. da proizvodi i racionalno koristi najefikasnije i ekonomičnije oblike energije.

Energetika se javlja kao osnova na kojoj se zida čitava industrijska nadgradnja i naslanjaju svi ostali oblici organizacije ljudske delatnosti. Nije slučajno da se kao jedan od osnovnih pokazatelja ekonomske razvijenosti pojedinih zemalja uzima portošnja

energije po stanovniku, a naročito količina utrošene električne energije kao najsavršenijeg oblika koji se može racionalno koristiti na današnjem stepenu tehničkog razvoja.

Napred je već istaknuto da saobraćaj po svom karakteru i mestu koje ima u procesu društvene reprodukcije zavisi od nivoa, strukture privrednog razvoja, s jedne strane, a s druge on se javlja kao značajan faktor privrednog razvitka svake zemlje. Saobraćaj je prema tome funkcija razvoja privrede, ali i bitan činilac koji deluje na njeno funkcionisanje.

Saobraćaj je funkcija razvoja privrede tako da postoji određena međuzavisnost i korelacija između nivoa, strukture i dinamike razvitka privrede u jednoj zemlji i nivoa, strukture i dinamike razvoja saobraćajnog sistema, a posebno strukture tržišta transportnih usluga.

Bitna su dva osnovna domena ispoljavanja uticaja energetike, odnosno proizvodnje, oblika i načina korišćenja energije na saobraćaj, i to:¹²⁷

1. Uticaj oblika i vrste energije na tehničku strukturu, efikasnost i kvalitet saobraćajnih sredstava i vršenje saobraćajnih usluga – tj. uticaj na nivo i strukturu saobraćajnog sistema.
2. Uticaj vrste, oblika i načina korišćenja energije kao i razmeštaja energetske izvora na formiranje potražnje za saobraćajnim, odnosno na obim i strukturu prevoza.

Ovo su dva bitna domena posmatranja zavisnosti saobraćaja od oblika i vrste energije i međusobnog dejstva energetike i saobraćaja. Oba ova domena ispoljavanja međusobnog uticaja su vrlo značajna. Oni obuhvataju niz različitih problema i elemenata. Međuzavisnost energetike i saobraćaja je kompleksna i vrlo izrazita. Može se slobodno reći da formiranje saobraćajnog sistema, kao skupa sredstava koji služe zadovoljenju potreba u prevozu materijalnih dobara, lica i prenosa vesti, njegov tehnički nivo i struktura najneposrednije zavise od razvoja proizvodnje i načina korišćenja energije.

3.1. Uticaj energetike na razvoj i strukturu saobraćajnih sistema

Pronalazak i eksploatacija pojedinih saobraćajnih sredstava neposredno su vezani za pronalazke i proizvodnju različitih oblika energije. Novi vidovi energije su vodili ka revolucionisanju različitih saobraćajnih sredstava, ili bitnom poboljšanju tehničko-tehnoloških i eksploatacionih karakteristika postojećih sredstava.

Korišćenje uglja kao energetske izvora predstavlja prvu tehničko-tehnološku revoluciju u transportu. Za parnu mašinu nije vezana samo industrijska revolucija već i prva revolucija u tehnici i tehnologiji saobraćajnih sredstava. Sa parnom lokomotivom pojavljuje se železnica kao potpuno novi, veoma moćni vid transporta, koji ubrzo postaje ne samo glavni transporter već i izraziti monopolista na kontinentalnom tržištu. Po

¹²⁷Vitasović B., *Kapija Srbije za 21. vek*, Beograd, 2004., str. 91.

osnovu korišćenja parne mašine dolazi do bitnog unapređenja pa i revolucionisanja tehničko-eksploatacionih karakteristika u do tada postojećim vidovima vodenog transporta: rečnom i pomorskom.

Pronalazak motora sa unutrašnjim sagorevanjem direktno je vezan za drugu tehničko-tehnološku revoluciju. Krajem 19-og veka pojavila su se dva nova transportna sredstva: automobil a kasnije i avion, koji koriste naftu i njene derivate, a time se u saobraćajni sistem uvode i nova dva vida transporta drumski i vazdušni. Osim pojave navedenih novih saobraćajnih sredstava i vidova transporta, motor sa unutrašnjim sagorevanjem i energija nafte obezbedili su preduslove i za bitno poboljšanje tehničko-eksploatacionih karakteristika i do tada postojećim vidovima transporta. Železnici, rečnom i pomorskom saobraćaju preko zamene parnog sa dizel pogonom.

Električna energija je, preko uvođenja elektro lokomotiva, obezbedila bitna poboljšanja u železničkom transportu, a zatim i u gradskom saobraćaju. Nuklearna energija je svoju prvu komercijalnu primenu našla u domenu saobraćaja, za pokretanje brodova. U novije vreme traži se tehnička rešenja za intezivniju primenu električne energije za pokretanje automobila, i do toga će svakako doći.

Treća tehničko-tehnološka revolucija u transportu vezuje se za korišćenje tehnologije integralnog transporta i informatičko- logistički sistem u procesima prevoza. Četvrta tehničko-tehnološka revolucija u transportu mogla bi biti primena električne energije kao pogonaskе energije transportnih sredstava. To bi unapredilo karakteristike i kvalitet drumskih transportnih jedinica u pogledu umanjenja njihovih negativnih eksternih efekata. Energetski izvori i promene u strukturi potrošnje energije bitno opredeljuju i strukturu tražnje za prevozom na transportnom tržištu. Energetske sirovine formiraju značajni deo tražnje za prevozom. Sirova nafta, derivati nafte, ugalj, gas, drvo, dr. kao energetski izvori, su masovne robe, relativno male pojedinačne vrednosti, koje treba transportovati na relativno velika rastojanja. Zato su strukturne promene u potrošnji energije bitno opredeljivale strukturu tražnje za prevozom, a preko toga i strukturu saobraćajnih sistema. Tako se struktura izvora energije kroz noviju istoriju menjala pa je u 18-om veku dominirala energija koja je poticala iz drveta, u 19-om osnovni izvor energije bio je ugalj, dok je u 20-om veku energija najvećom delom poticala iz nafte i gasa. U savremenom periodu, početkom 21-og veka u strukturi energetskih izvora dominiraju nafta i gas.

U 21-om veku nafta i gas i dalje čine dominantne energetske izvore, sa učešćem preko 60% tj. sa skoro 2/3 u strukturi energetske potrošnje u Evropi. Učešće uglja je oko 17%, nuklearne energije oko 14%, a obnovljenih izvora oko 6,5%. Ovakva struktura bitno opredeljuje i strukturu saobraćajnog sistema, pa početkom 21-og veka drumski saobraćaj predstavlja dominantni vid prevoza u kontinentalnom saobraćaju.¹²⁸

Izvori nafte i gasa, kao neobnovljivi, predstavljaju predmet najizrazitijih interesa koji proizvode najviše sukoba u savremenim međunarodnim odnosima. Naime, savremeni centri moći ne poklapaju se teritorijalno sa vlasincima izvora energije. Shodno tome, centri moći stalno proizvode sukobe da bi obezbedili kontrolu nad energetskim izvorima. Na duži rok ni sukobi ne pomažu. Zato se u narednom periodu mora obezbediti povećanje učešća obnovljivih energetskih izvora u strukturi energetske potrošnje što je

¹²⁸Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009. str. 77.

veoma težak zadatak. Time će se povećati učešće goriva za pogon transportnih sredstava iz obnovljivih (bioloških) izvora što će usloviti i promenu strukture tražnje za prevozom, kao i strukturu saobraćajnog sistema. U toj strukturi se mora povećati učešće energetski štedljivih vidova transporta.

U Srbiji učešće saobraćaja u ukupnoj potrošnji energije je značajno mada je u pojedinim periodima dolazilo i do relativnog opadanja da bi poslednjih deset godina došlo do relativnog porasta njegovog učešća u ukupnom energetskom bilansu. Ovo je pre svega posledica brze motorizacije odnosno porasta broja automobila u našoj zemlji. Strukturne promene su išle u pravcu stalnog opadanja smanjenja učešća uglja i rapidnog povećanja učešća tečnih goriva.

Tabela 40. Potrošnja goriva i elektroenergije poslovnih subjekata iz oblasti saobraćaja, skladištenja i veza, 2006-2010. u Republici Srbiji

	2006	2007	2008	2009	2010
Čvrsta goriva – ukupno, hilj. t	0,9	1,0	1,0	0,6	0,3
Železnički saobraćaj	0,9	1,0	1,0	0,6	0,3
Tečna gotiva – ukupno, hilj. t	260	263	273	270	311
Železnički saobraćaj	13	12	11	10	11
Drumski saobraćaj	76	80	85	88	102
Gradski saobraćaj	73	73	85	88	119
Saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima	18	17	18	17	14
Vazdušni saobraćaj	72	73	69	61	59
Pretovar	8,0	7,5	5,2	6,3	6,5
Elektroenergija – ukupno, hilj. MWh	...	...	...	...	...
Železnički saobraćaj	207	219	202	163	176
Cevovodni	...	...	...	...	...
Gradski saobraćaj	45	41	45	45	47
Pretovar	4,1	4,3	7,9	4,9	3,7

Izvor: prema podacima RZS., Beograd, 2011.

3.2. Uticaj saobraćaja na energetiku preko potrošnje energije i transporta energenata

Jaka korelacija koja postoji između energetske potrošnje i nivoa ekonomskog razvoja postavila je potrošnju energije u fokus svetske privrede. U razvijenim zemljama, saobraćaj učestvuje sa 20-25% u ukupnoj potrošnji energije. Povećanje stepena motorizacije i razvoj vazdušnog saobraćaja u velikim zemljama- Kini i Rusiji, dodatno su stimulisali rast i razvoj transportne industrije.

Saobraćaj se kao potrošač energije javlja u različitim oblicima koji obuhvataju sve one faktore koji su neophodni za funkcionisanje saobraćaja, od koji su najznačajniji:

- Proizvodnja i održavanje vozila. Energija koja se troši u proizvodnji, popravci i održavanju vozila je direktna funkcija kompleksnosti vozila, potrebnog materijala, veličine voznog parka (flote) i veka trajanja.
- Pogonska energija. Energija koja služi za obezbeđenje kretanja vozila.
- Izgradnja i održavanje transportne infrastrukture. Znatna količina energije potrebna je za izgradnju puteva, pruga, mostova, tunela, terminala, luka, aerodroma, rasvetu i signalno-sigurnosne uređaje.

Tesna veza između transporta i energije ogleda se i u mogućnosti interpretacije i upoređivanja transportnih troškova kroz potrošnju energije po jedinici transportne proizvodnje. Pri ovakvom pristupu se, međutim, moraju uzeti u obzir i ostali uticaji na cenu putničkog ili tonskog kilometara, kao što su karakteristike puta, nivo iskorišćenosti tj. procenat opterećenja prevoznih sredstava, takse na terminalima, efikasnost iskorišćenja pogonskog goriva, nivo zagušenja, ekološki eksterni efekti i ostalo.

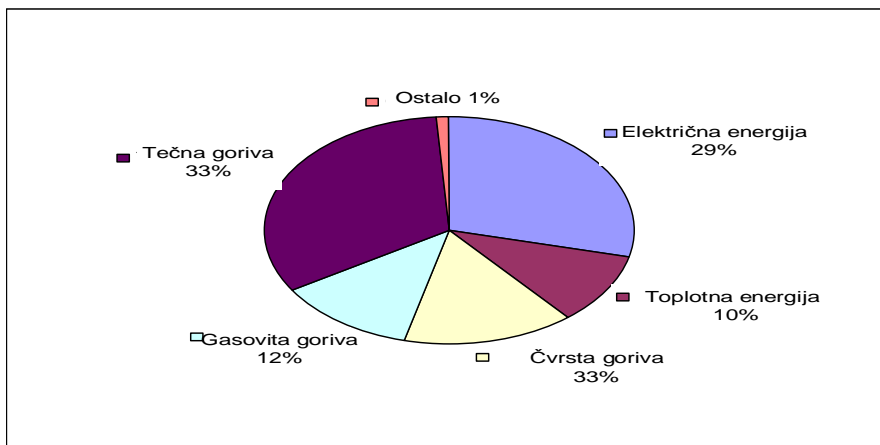
Kopneni saobraćaj je najveći potrošač energije, pri čemu je drumski saobraćaj zastupljen sa 85% ukupne potrošnje energije u saobraćajnom sektoru razvijenih zemalja. Dominacija drumskog saobraćaja na saobraćajnom tržištu, koja je prisutna 25 godina i u putničkom i u teretnom saobraćaju uslovlila je dodatne energetske zahteve. Sa druge strane, prisutno je smanjenje udela železničkog saobraćaja na saobraćajnom tržištu uprkos tome što mu je energetska efikasnost četiri puta veća u putničkom a dva puta veća u teretnom saobraćaju.

Vodni saobraćaj učestvuje sa 80% u ukupnom obimu svetske trgovine. Po svojim eksploataciono-tehničkim odlikama vodni saobraćaj je energetska najefikasniji vid prevoza. U ukupnoj potrošnji energije namenjene transportnim aktivnostima ovaj vid saobraćaja učestvuje sa svega tri do pet procenata.

Vazdušni saobraćaj predstavlja sastavni deo globalizacije transportne mreže. Avio industrija je zastupljena sa pet procenata ukupne potrošnje energije u saobraćaju. Vazdušni saobraćaj ima visok nivo energetske potrošnje što je posledica velikih brzina. U ukupnim troškovima avio industrije troškovi goriva su drugi po veličini i čine 13-20%.

Putnički saobraćaj je ukupno posmatrano veći potrošač energije u odnosu na teretni i učestvuje sa 60-70% u ukupnoj energetske potrošnji. Velika potrošnja energije je pre svega posledica visokog stepena motorizacije.

Teretni saobraćaj se odvija pretežno vodnim i železničkim putem, koji predstavlja i dva energetska najefikasnija vida prevoza. Posebno ekonomičan je saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima, jedan tegljač sa 15 barži je po kapacitetu ekvivalentan vozu sa 225 vagona ili čak 870 kamiona. Sa istom količinom goriva, istu količinu tereta tegljač može da preveze na oko dva i po puta veće rastojanje u odnosu na železnicu i na oko devet puta veće rastojanje u odnosu na drumski prevoz.



Grafikon 3. Finalna potrošnja energije po energentima u 2010. u Republici Srbiji
Izvor: prema podacima RZS, Beograd., 2011.

Od svih vrsta energenata u Srbiji se najviše koriste tečna goriva (nafta i derivati nafte) i električna energija, dok je potrošnja ostalih vrsta znatno manja.

Saobraćaj je skoro u potpunosti zavistan (98,63%) od nafte i njenih derivata. Za razliku od sektora industrije i elektroprivrede gde je potrošnja nafte relativno stabilna, u saobraćaju rastu potrebe za ovim neobnovljivim izvorom energije, što je posledica porasta transportnih zahteva.

Tabela 41. Ukupan energetske bilans u 2009. i 2010. godini u Republici Srbiji

finalna potrošnja za energetske svrhe	Prirodni gas		Nafta i derivati nafte		Ukupna električna energija		Toplota	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Industrija	22950	28126	11732	14744	23263	25656	11236	15900
Građevinarstvo			977	175	1116	576		
Saobraćaj	161	468	92404	92054	1807	806		
Domaćinstva	9252	10017	60	1312	51882	52723	15397	15947
Poljoprivreda	538	679	3554	2459	1066	1642	20	
Ostali potrošači	4446	4029	3706	4204	17381	17845	3973	3838
Ukupno	37352	43319	112433	114948	96515	99248	3626	35685

finalna potrošnja za energetske svrhe	Ugalj i proizvodi od uglja		Geotermalna energija		Ogrevno drvo	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Industrija	14828	17515			1659	2190
Građevinarstv	42	65			17	16
Saobraćaj	7	5			9	
Domaćinstva	10795	12434			9441	9051
Poljoprivreda	21	90	109	112	26	25
Ostali potrošači	6814	11762	95	112	793	489
Ukupno	32507	41871	204	224	11945	11771

Tabela 42. Ukupan energetske bilans u 2009. i 2010. godini u Republici Srbiji

Finalna potrošnja za energetske svrhe	Ukupno		Indeks 2010/2009
	2009	2010	
Industrija	85668	104131	122
Građevinarstv	2152	832	39
Saobraćaj	94388	93333	99
Domaćinstva	96832	101484	105
Poljoprivreda	5334	5007	94
Ostali potrošači	37208	42279	114
Ukupno	321582	347066	108

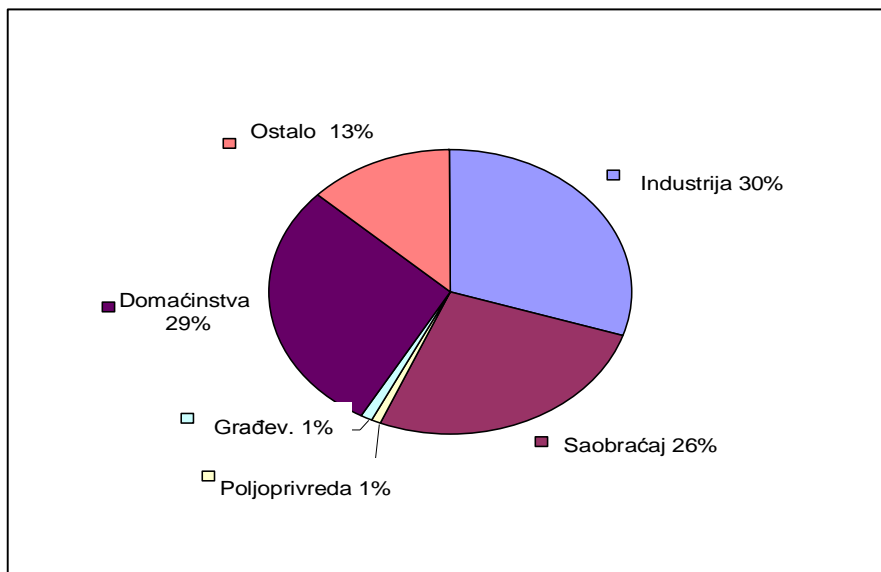
Izvor: prema podacima RZS, Beograd., 2011.

Prednost upotrebe nafte i njenih derivata u saobraćaju je pre svega u relativno jednostavnom čuvanju (skladištenju) i efikasnom sagorevanju u motorima vozila. Ostala fosilna goriva (prirodni gas, propan, metanol) takođe mogu biti korišćeni u saobraćaju ali

im je komplikovaniji sistem čuvanja. Za širu primenu ovih vrsta alternativnih goriva potrebna su mnogo veća ulaganja u postrojenja za distribuciju u odnosu na konvencionalna goriva. Manja energetska efikasnost u odnosu na benzin uslovljavaju potrebu za većim distributivnim kapacitetima.

Do koje mere će se u saobraćaju koristiti neobnovljivi izvori energije (fosilna goriva) predmet mnogih debata. Ukoliko se nastavi sa postojećom trendom potrošnje, rezerve bi mogle potrajati još 30 godina, ali postoji i problem ograničenosti proizvodnih kapaciteta koji ne mogu da zadovolje postijeći porast potražnje. Poboljšanje tehnologije eksploatacije je neophodan ali i složen i dugotrajan proces.

Primena ostalih vrsta goriva u saobraćajnom sektoru ima, kao što je navedeno ozbiljna ograničenja. Očekivani skok cena nafte može dovesti do recesije ekonomskih aktivnosti ali i podstaći istraživanja na polju alternativnih rešenja. Jedna od tehnologija je transformacija uglja u prečišćenu naftu koje se vrši na velikim temperaturama i pod velikim pritiskom. Isplativost ove tehnike tek treba da se potvrdi ali je njena implementacija svakako pogodna alternativa za zemlje koje su bogate ugljem.



Grafikon 4. Finalna potrošnja energije po sektorima u 2010. Godini u Republici Srbiji
Izvor: prema podacima RZS, Beograd., 2011.

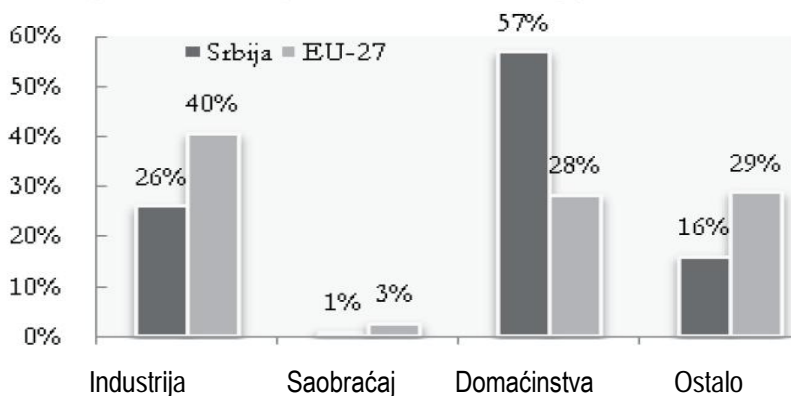
U Srbiji najveći potrošač u 2010. godini energenata bila je industrija dok je slede domaćinstvo i saobraćaj. Ostali prikazani sektori znatno manje koriste energiju u obavljanju sopstvene delatnosti.

Biogoriva kao etanol ili biodizel se mogu dobiti fermentacijom šećerne trske, kukuruza, cerealija i dr. Ograničenje u primeni ove vrste goriva je neophodnost velikog iskorišćenja zemljišta za uzgajanje i žetvu ovih biljaka. Ograničenje proističe iz limitirane sposobnosti apsrpcije solarne energije koja se transformiše u procesu fotosinteze. Ovako niska produktivnost ne može uspešno da zadovolji potrebe saobraćajnog sektora.

Vodonik se često pominje kao energetski izvor budućnosti, jer je duplo energetski efikasniji od benzina. Ograničenje u primeni predstavlja velika energija koja se troši u procesu proizvodnje, transfera i skladištenja vodonika. Proizvodnja vodonika zahteva električnu energiju. Vozila na vodonični pogon iziskuje dva do četiri puta veću energiju u odnosu na električni automobil, a veliki problem u eksploataciji predstavlja i zapaljivost ovog gasa.

Električna energija se takođe razmatra kao alternativni pogon. Osnovna prepreka u primeni električnih automobila predstavlja savlađivanje većih rastojanja i postizanje brzina koje imaju i konvencionalna vozila. Zbog potrebe punjenja baterija električni automobil se ne može koristiti za rastojanje veća od 100 km, a postignute brzine za sada ne premašuju 100 km/č. Nedavni razvoj hibridnih vozila (kombinacija motora sa unutrašnjim sagorevanjem i električnih baterija) predstavlja povoljnu kombinaciju energetske efikasnosti koju obezbeđuju električne baterije i većih rastojanja prevoženja koje obezbeđuju konvencionalni motori.

Troškovi uvođenja alternativnih izvora energije su veći u sektoru saobraćaja nego u ostalim sektorima privrede, u kojima solarna ili energija vetra zbog svojih komparativnih prednosti već nalaze široku primenu.



Grafikon 5. Uporedni pregled potrošnje električne energije po sektorima Srbije i EU-27
Izvor: *Potskrizni model ekonomskog rasta i razvoja Srbije*

Saobraćaj ima izuzetno povratno dejstvo na energetiku po osnovu transporta energetskih sirovina kao i finalnih energetskih proizvoda. Pojedini vidovi transporta isključivo služe za transport energenata kao što su: naftovodi, gasovodi i dalekovodi.

U uslovima kada su izvori nafte i gasa odvojeni od dominantnih potrošača vodi se žestoka borba tih centara moći da uspostave kontrolu nad tim izvorima. Pri tom nisu samo ugrožene države koje raspolažu ovim energetskim izvorima, već i zemlje preko kojih treba da se obezbedi distribucija ovih energenata. Srbija kao tranzitno područje za transport tih energenata, postaje i teritorija koja je veoma zanimljiva za proizvođače i potrošače ovih energetskih resursa. Kako će se naša zemlja snaći u tom ostvarivanju interesa ostaje da se vidi. U Evropi „Južni tok gasa“, „Severni tok gasa“, „Nabuko

gasovod", itd uz sve postojeće gasovode od Rusije ka Evropskoj uniji su kontraverze koje su upravo u periodu razrešavanja.

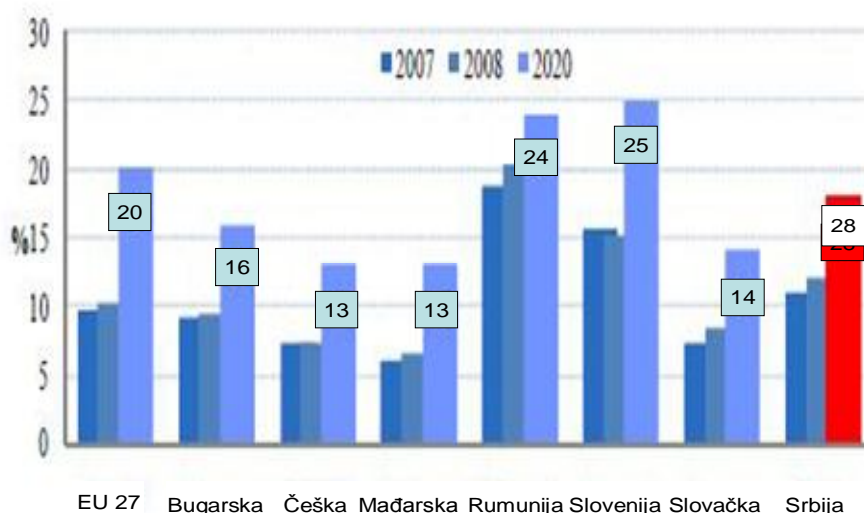
Dalekovodi za prenos električne energije su poseban vid transporta koji je u potpunosti integrisan u sistem elektroprivrede te se ne izučava u okviru saobraćajnog sistema.

Osim gore navednih specijalizovanih vidova transporta energenata i u svim drugim vidovima transporta imamo zastupljen transport energenata kao što je pomorski saobraćaj i kopneni.

Ekonomski i ekološki razlozi, kao i rast poterbe za sve intezivnijim korišćenjem postojećih energetske resursa koje bi pratio ubrzani industrijski razvoj, nalažu da Srbija razvija nove izvore energije i energetske efikasnost.

Povećanje energetske efikasnosti jedan je od najviših prioriteta u svim strateškim dokumentima u republici Srbiji. Energetska efikasnost je izuzetno važna i zahteva stvaranje adekvatnih pravnih okvira i podsticajnih uslova za primenu brojnih tehničkih mera koje dovode do njenog povećanja, kao i uticaj na ponašanje krajnjih korisnika putem podizanja svesti u ovoj oblasti.

U Srbiji se tek od 2004. godine kada je osnovana Agencija za energetske efikasnost, sistemski vodi računa o energetske efikasnosti, dok su se razvijene zemlje posvetile ovoj oblasti mnogo ranije, čak 70-tih godina prošlog veka. Od 2007. godine Agencija za energetske efikasnost je zvaničan partner Evropske kampanje za unapređenje svesti i promenu opšteg pogleda na energiju *Održiva energija u Evropi 2005-2008*.¹²⁹



Grafikon 6. Učešće obnovljivih izvora energije u potrošnji električne energije

Izvor: Izveštaj o razvoju Srbije 2010. godine

¹²⁹ Izveštaj o razvoju Srbije 2010., RS Ministarstvo finansija, Beograd, 2011., str. 169.

Agencija za energetska efikasnost sprovodi i predlaže aktivnosti u cilju povećanja energetske efikasnosti i povećanog korišćenja obnovljivih izvora energije, uključujući i pripremu tehničkih i drugih propisa.

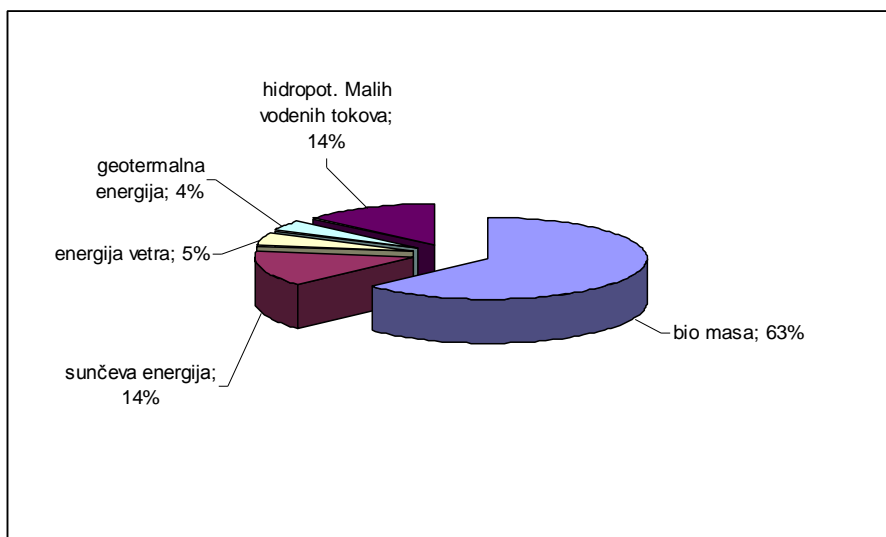
Na bazi orijentacionih procena, energetska efikasnost u Srbiji je za oko 2-3 puta veća nego u zemljama EU-15, što je posledica pada industrijske aktivnosti tokom dvadesetih godina, sporog oporavka industrije, niskih cena električne energije i neusaglašenosti cena energije i energenata koje nisu stimulatívne za racionalnu upotrebu energije.

Poslednjih godina obnovljivi izvori energije imaju sve veću ulogu u proizvodnji energije. Povećano korišćenje obnovljivih izvora energije doprinosi povećanju pouzdanosti snabdevanja energijom, omogućava uspostavljanje održivog razvoja energetike i poboljšanje standarda života, posebno u ruralnim regionima.

Evropski parlament je septembra 2008. godine usvojio paket propisa o klimatskim promenama koji ima za cilj da obezbedi smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte od 20%, unapređenje energetske efikasnosti od 20% i učešće obnovljive energije od 20% u ukupnoj potrošnji energije, u Evropskoj uniji do 2020. godine u odnosu na 1990. godinu.

Republika Srbija postala je 2009. godine članica i osnivač Međunarodne agencije za obnovljivu energiju. Tehnički iskoristiv energetska potencijal OIE u Republici Srbiji, veoma je značajan i procenjen je preko 4,3 miliona *tone* godišnje, pri čemu učešće pojedinih OIE u tom potencijalu iznose:

- oko 2,7 *Mtoe* godišnje (tj. oko 63% ukupnog potencijala) nalazi se u iskorišćenju biomase, (oko 1,0 milion *toe* čini potencijal drvene biomase, a više od 1,7 *Mtoe*, poljoprivredna biomasa);
- oko 0,6 miliona *toe* godišnje (tj. oko 14% ukupnog potencijala) nalazi se u vodotocima na kojima se mogu graditi male hidroelektrane.
- oko 0,2 *Mtoe* godišnje (tj. oko 4% ukupnog potencijala) nalazi se u postojećim geotermalnim izvorima (prirodni i vštački izvori termalne vode identifikovani su u oko 60 opština);
- oko 0,6 *Mtoe* godišnje (tj. oko 5% ukupnog potencijala) nalazi se u energiji vetra.
- oko 0,6 *Mtoe* godišnje (tj. oko 14% ukupnog potencijala) nalazi se u iskorišćenju Sunčevog zračenja.



Grafikon 7. Učešće pojedinih oblika obnovljivih izvora energije u energetsom potencijalu u Republici Srbiji. Izvor: prema podacima RZS, Beograd., 2011.

U cilju podsticanja korišćenja biomase za proizvodnju energije Vlada Republike Srbije je usvojila Akcioni plan za biomasu kojim je definisana strategija za korišćenje biomase kao obnovljivog izvora energije imajući u vidu potencijale nacionalne strategije, zakonske propise i evropske direktive. Osnovni ciljevi u oblasti obnovljivih izvora energije su: efikasnije korišćenje sopstvenih potencijala u proizvodnji energije, smanjenje gasova sa efektima staklene bašte, smanjenje uvoza fosilnih goriva razvoj saobraćaja i industrije i otvaranje novih radnih mesta.

4. Saobraćajna infrastruktura u funkciji razvoja industrije

4.1. Saobraćaj kao potrošač industrijskih proizvoda

Saobraćaj kao delatnost i svi učesnici u procesu saobraćaja javljaju se kao krupan potrošač niza industrijskih proizvoda. Za proizvodnju saobraćajnih sredstava i izgradnju saobraćajnica potrebne su ogromne količine mnogobrojnih sirovina, poluproizvoda i gotovih proizvoda. Industrija saobraćajnih sredstava ja danas jedna od najrazvijenih industrijskih grana. U najrazvijenijim zemljama industrija automobila služi kao neka vrsta barometra dinamike privrednog života.

Razvoj savremene tehnike i tehnologije u saobraćaju uslovljava proizvodnju različitih signalno-sigurnosnih, telegrafsko-telefonskih i radio uređaja, proizvodnju električne opreme, elektronskih aparata itd. Za izgradnju saobraćajnica, železničkih pruga, puteva i kanala troše se velike količine građevinskog materijala, proizvoda crne i obojene metalurgije, proizvoda drvne industrije itd. Istorijski podaci pokazuju da je u

periodu izgradnje železničkih pruga u visoko razvijenim zemljama i u SAD, samo za železničke šine utrošeno oko ¼ od ukupne svetske proizvodnje čelika.

Pomorski saobraćaj se javlja kao krupan potrošač niza industrijskih proizvoda. Imajući u vidu ukupnu većinu svetske trgovačke mornarice, u izgradnju brodova utrošeno je 300 miliona tona valjanog čelika. S obzirom, da je vek trajanja brodova oko 15 do 20 godina, to je za njihovu obnovu potrebno godišnje oko deset miliona tona čelika.

Drumski saobraćaj koristi velike količine mnogobrojnih vrsta industrijskih proizvoda kako za proizvodnju automobila tako i za izgradnju putne mreže. Godišnje se proizvodi od 25 do 30 miliona automobila. Za njihovu proizvodnju utroši se velike količine raznih vrsta industrijskih proizvoda kao što je čelik, gvožđe, gume, staklo itd. Velika ulaganja koja se vrše u izgradnju, modernizaciju i održavanje puteva takođe angažuju znatne količine industrijskih proizvoda, za čiju se proizvodnju ulažu značajna sredstva.

Saobraćajna preduzeća su krupni i značajni potrošači mnogih industrijskih proizvoda. Isto tako koriste kao svoja osnovna sredstva tj. sredstva za rad proizvode najznačajnih industrijskih grana: automobilske industrije, industrije šinskih vozila, brodogradnje, avio industrije. To znači da transport deluje kao akceleratorni faktor razvoja ovih i od njih zavisnih industrijskih grana. Razvoj saobraćaja je uslovio pojavu novih industrijskih grana koje su usled kompleksne međusobne povezanosti uticale na razvitak drugih grana koje njih snabdevaju sirovinama i drugim predmetima rada. Sadašnje stanje i dalji planovi za razvoj industrije transportnih sredstava i automobilske industrije obuhvaćeni su u Strategiji i politici razvoja industrije Republike Srbije 2011-2020. godine.¹³⁰

Industrijska politika Srbije u proteklom tranzicionom periodu bila je usmerena ka procesu privatizacije i restrukturiranju privrede, jačanju preduzetničkog sektora i stvaranju konkurentnog poslovnog ambijenta.

Na osnovu privatizacionog modela prodaje društvenog kapitala iz 2001. godine proces privatizacije u Srbiji se privodi kraju. Programom privatizacije preostalo je da se privatizuje još 300 preduzeća, od čega je 40 u industriji. Od ukupnog broja preduzeća saobraćajnih sredstava pritzavano je 38 a usled nepoštovanja ugovornih obaveza (neplaćanje rata, neodržavanje kontinuiteta proizvodnje, nepoštovanje investicionog i socijalnog programa, raspolaganje imovinom suprotno odredbama kupoprodajnog ugovora) poništeno je 16 kupoprodajnih ugovora podsektora Saobraćajna sredstava.

Kumulirani ekonomsko-finansijski problemi otežali su okončanje restrukturiranja i privatizaciju velikih industrijskih sistema. Postupkom restrukturiranja obuhvaćeno je 58 velikih preduzeća od kojih je 17 u podsektoru Saobraćajna sredstva.

Krajem 2008. godine i tokom 2009. godine privreda Srbije je bila pod uticajem svetske ekonomske krize, tako da dolazi do prekida u ulaznom trendu BDP iz prethodnih godina (prosečna stopa rasta BDP u periodu 2001.-2009. godine iznosila je 4,4%). Sektori koji su najviše pogođeni ekonomskom depresijom su upravo oni sektori koji su u prethodnom periodu beležili najniže stope rasta: industrija (posebno prerađivačka) i građevinarstvo. Od sektora usluga, značajan pad dodate vrednosti jedino je beležila

¹³⁰ *Strategija i politika razvoja industrije Republike Srbije 2011-2020.*, Vlada Republike Srbije, Beograd, 2011., str. 92.

trgovina dok su saobraćaj i telekomunikacije ostali i dalje najpropulzivniji sektor, sa stopom rasta od 6,5%.

U 2010. godini ne dolazi do značajnih promena u sektorskoj strukturi. Sektor industrije koji je beležio najveći pad dodate vrednosti u 2008. i 2009. godini je sektor koji u 2010. godini ostvaruje najveći oporavak, dok sektor usluga zadržava skoro identičnu stopu rasta kao u 2009. godini. Proizvodnja saobraćajnih sredstava u strukturi fizičkog obima prerađivačke industrije učestvuje sa 3,4% dok je učešće zaposlenih u proizvodnji saobraćajnih sredstava u odnosu na broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji 6,5%.

Industrijska politika Srbije za period 2011.-2020. godine biće usmerena na proces konzistentnog sprovođenja strukturnih reformi i usklađivanja i na stvaranje okruženja u kome svi učesnici u ovim procesima saraduju i stvaraju partnerstva, što će im omogućiti da rešavaju svoje probleme i odgovore na izazove sa kojima će se suočiti.

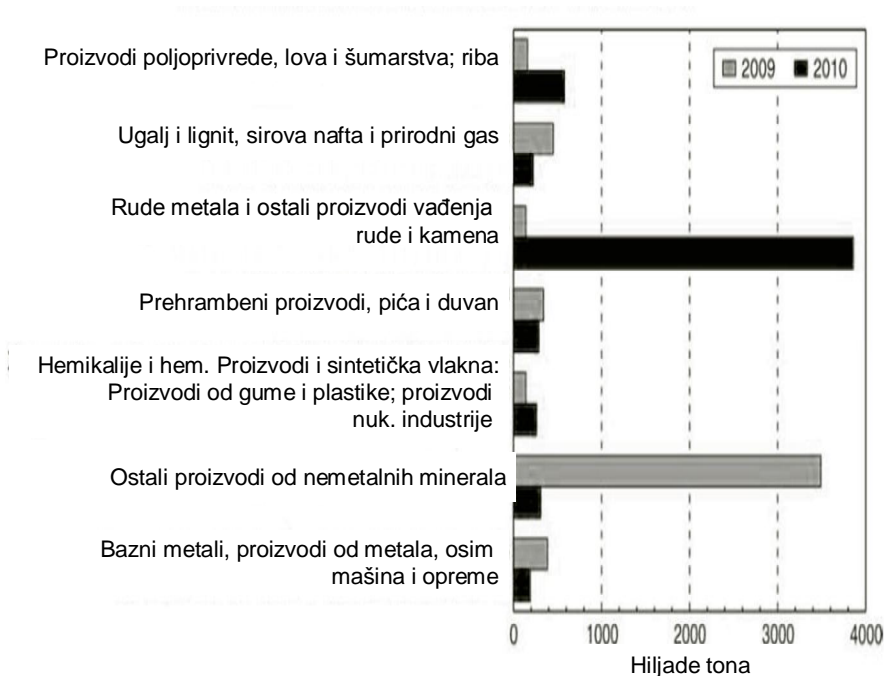
Strategija industrijskog razvoja „polaže nadu“ u razvoj prerađivačke industrije, pre svega automobilske i prehrambene od kojih se očekuje da obezbede stabilan rast proizvodnje i izvoza. Najveća očekivanja su na automobilskoj industriji koja bi na kraju tog perioda (2011-2020.) trebala da generiše više od petine ukupnog rasta izvoza prerađivačke industrije. Doprinos proizvodnji motornih vozila i prikolica iznosio bi 17,4% a proizvodnja ostalih saobraćajnih sredstava 3,3%, pri čemu bi prosečni međugodšnji rast proizvodnje prvih premašio 34%.

4.2. Saobraćaj kao faktor realizacije industrijskih proizvoda

Saobraćaj ima značajnu ulogu na razvoj industrije tako što obezbeđuje prenos industrijskih proizvoda i time omogućava njihovu realizaciju. Njegova uloga pre svega dolazi do izražaja kod prevoza masovnih količina proizvoda. Razvoj masovne proizvodnje industrijske robe moguće je pod uslovom da se tržište robe proširi, da proizvodi budu namenjeni ne samo za potrošnju na mnogo širem, velikom području. Kretanje robe, pa time i mogućnosti plasmana industrijskih proizvoda na udaljenim tržištima, uslovljen je stepenom razvoja transportnih sredstava.

Razvoj industrije došao je do izražaja tek posle pojave železnice i parobroda. Poseban je značaj usavršavanja saobraćajnih sredstava i komunikacija za period manufakture i njeno pretvaranje u industrijsku proizvodnju. Industrijska revolucija je obezbedila primenu nove tehnike i tehnologije. Nova tehnika je povećala produktivnost rada, što je dovelo do masovne proizvodnje. Masovna proizvodnja tražila je proširenje tržišta i prenos do udaljenih potrošača. Tako je došlo do ubrzanog razvoja nove saobraćajne tehnike i tehnologije, ali je nova saobraćajna tehnika, pre svega železnica, rečni i pomorski saobraćaj, u tom periodu dalje podsticala i omogućavala razvoj industrije. Odnosno, izgradnja modernih saobraćajnih sredstava, koja svojom transportnom sposobnošću, masovnošću brzinom i niskim troškovima prevoza omogućuju prevoze velikih industrijskih proizvoda, objektivno je omogućila razvoj industrije i stalni porast i proširenje proizvodnje niza industrijskih proizvoda. Najsavremenija tehnika i tehnologija primenjena u pojedinim industrijskim granama ne bi dala odgovarajuće ekonomske

efekte bez razvijenog saobraćajnog sistema tj. obim proizvodnje bi ostao u uskim okvirima, u malim količima, što bi ukočilo primenu nove tehnike i tehnologije.



Grafikon 8. Prevoz robe u drumskom saobraćaju, po značajnim vrstama roba
Izvor: Prema podacima RZS za 2010. godinu

U Srbiji u 2010. godini u bilansu industrije registrovan je rast u odnosu na 2009. godinu od 2,5%. Rast proizvodnje ostvaren je u dva industrijska sektora: rudarstvu 5,8% i u prerađivačkoj industriji 3,9%, dok je pad zabeležen u sektoru snabdevanja električnom energijom, gasom, parom i klimatizacijom 4,4%. Najveći uticaj na rast industrijske proizvodnje u 2010. godini, u odnosu na 2009. godinu imale su industrijske oblasti: proizvodnja hemikalija i hemijskih proizvoda, vađenje sirove nafte i gasa i proizvodnja električne opreme. Navedena kretanja saobraćaj je ispratilo u svom domenu.

5. Uticaj saobraćaja na razvoj poljoprivrede

Saobraćaj kao sektor privrede koji se bavi prenosom materijalnih dobara sa jednog mesta na drugo omogućava promet robe, odnosno zadovoljenje ostalih potreba za prevozom i tako čini deo infrastrukture koji je bitan za razvoj poljoprivrede. On utiče na razvoj poljoprivrede u više sfera, i to kako u sferi proizvodnje, tako i prometa poljoprivrednih proizvoda.

Saobraćaj utiče na proširenje poljoprivrednih površina jer doprinosi mogućnosti obrađivanja površina koje nisu obrađivane, koje još nisu privedene kultivisanju. Taj pravac dejstva saobraćaja na unapređenje i razvoj poljoprivrede uglavnom je značajan za one zemlje u kojima postoje još uvek ogromne, prostrane neobrađene površine. U Srbiji se takav vid dejstva saobraćaja ne postavlja i ne dolazi naročito do izražaja pošto kod nas takvih nekultivisanih ogromnih površina nema.

Poljoprivreda kao privredna delatnost zahteva primenu savremenih poljoprivrednih mašina, veštačkih đubriva, raznih zaštitnih sredstava, itd. Transportom se omogućuje dopremanje potrebnih mašina, alata, veštačkog đubriva i dr., do poljoprivrednih gazdinstva. Na taj način transport vrši funkciju povezivanja industrije sa poljoprivredom i doprinosi svojim posredovanjem njenom inteziviranju odnosno njeno pretvaranje iz ekstezivne u intezivnu.¹³¹

Specijalizacija i rejonizacija poljoprivrede ne može se zamisliti bez razvijenog saobraćajnog sistema. Samo ona poljoprivreda u kojoj se ne obavlja svaštarska proizvodnja, može davati proizvode na tržište. Međutim, činjenica je da rejonizacija i specijalizacija može biti uspešno sprovedena samo u slučaju ako poljoprivredni proizvođači u jednom rejonu budu sigurni da će svoje proizvode moći brzo i jeftino da transportuju na tržište i da ih realizuju, i isto tako, ako su sigurni da će one proizvode koji su njima potrebni moći da nabave po pristupačnoj ceni na svom lokalnom tržištu. Usled toga, u uslovima specijalizacije poljoprivredne proizvodnje, poljoprivredni proizvođač je dvostruko vezan za tržište. S jedne strane, kao prodavac svojih proizvoda, a s druge strane, kao kupac proizvoda koji su njemu potrebni. Da bi se to obezbedilo neophodno je da postoji razvijen saobraćajni sistem, koji će moći da brzo prevozi na tržište njegove proizvode, a da proizvode koji su njemu potrebni brzo dovozi na tržište koje je njemu pristupačno. Naime, razvoj saobraćajnog sistema i to kako izgradnja saobraćajnica, usavršavanje transportnih sredstava i sniženje transportnih troškova doprinose porastu poljoprivredne proizvodnje, a naročito stvaranju uslova za iznošenje poljoprivrednih proizvoda na tržište.

Agrarna politika, kao deo ekonomske politike jedne nacionalne ekonomije, koja je usredsređena na usmeravanje razvoja poljoprivrede i sa njom neposredno povezanih aktivnosti po različitim osnovama treba da vodi računa o razvoju i unapređenju saobraćajnog sistema kako bi se mogle zadovoljiti potrebe u prevozu poljoprivrednih proizvoda. Nije dovoljno imati samo izgrađenu mrežu magistralnih i ostalih glavnih putnih pravaca, već je neophodno omogućiti povezivanje velikog broja naselja u poljoprivrednim rejonima sa glavnom putnom mrežom. To znači da za potrebe unapređenja poljoprivrede i pretvaranje poljoprivrednog proizvođača u robnog treba podsticati modernizaciju sekundarne putne mreže, tj. onih puteva koji povezuju sela i poljoprivredne rejone. Inteziviranje poljoprivredne proizvodnje, u cilju efikasnijeg korišćenja poljoprivrednih mašina i veštačkih đubriva, ne može se obezbediti bez izgradnje onih puteva koji povezuju naselja sa poljoprivrednim površinama. Razvijen saobraćajni sistem, koji omogućava moderan i specijalizovan prevoz poljoprivrednih proizvoda, je značajan faktor razvoja i unapređenja poljoprivrede.

¹³¹ **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

Prema dugoročnoj strategiji razvoja privrede u Srbiji, povećanje proizvodnje hrane predstavlja jedan od osnovnih proizvodnih zadataka koji se ne može efikasno i pozitivno realizovati ako se istovremeno ne bude obezbedio odgovarajući razvoj transportnog sistema.

Tabela 43. Prevoz poljoprivrednih proizvoda, lova i šumarstva u RS u hilj.t

	2008	2009	2010	2009/08	2010/09
Proizvodi poljoprivrede, lova i šumarstva, riba i ostali proizvodi ribolova	161	158	579	98,14	366,46

Izvor: Prema podacima RZS za 2010. godinu

Usled povećanja aktivnosti u proizvodnji hrane, lova i ribolova prevoz navedenih proizvoda u 2010. godini u odnosu na 2009. godinu uvećan je 266,46 %.

6. Saobraćaj kao faktor razvoja turizma

Prostorna promena mesta turista jedan je od najvažnijih uslova za realizaciju turističkog putovanja. Saobraćaj, kao privredna delatnost, omogućuje prevoz turista od mesta njihovog stalnog boravka do turističke destinacije.

Nakon odluke o izboru atraktivnog motiva, potencijalni turista pravi analizu na koji će najbrži i najefikasniji način doći do turističke destinacije. Pri tome, gotovo svaki potencijalni turista, primenjuje poznatu filozofiju svakog putovanja: što brže, što udobnije i što jeftinije. To su, upravo, odrednice od kojih zavisi stepen posećenosti neke turističke destinacije. Osim toga, treba imati u vidu da turizam, bez kvalitetne saobraćajne povezanosti turističkih destinacija s turističkom tražnjom, nije kvalitetan turizam. Dobra saobraćajna povezanost i dostupnost predstavlja jedan od najznačajnijih faktora za razvoj masovnog turizma.

Razvoj turizma oduvek je bio povezan sa razvojem saobraćaja. Značaj i uloga saobraćaja u zadovoljenju turističkih potreba zavisi od veličine i stanja saobraćajne infrastrukture i saobraćajnih kapaciteta. Povezanost saobraćaja i turizma može se videti i iz same definicije turizma u kojoj se ističe da je turizam „putovanje izvan mesta stalnog boravka“, a upravo saobraćaj omogućava turistima komunikaciju, upoznavanje i otkrivanje novih destinacija, kao i sticanje novih saznanja.

Razvoj turizma i njegovih različitih oblika je bio značajno uslovljen razvojem različitih vidova saobraćaja. Tri fenomena koja su uticala na transfer individualnog u masovni turizam su: (1) železnica i organizovanje dužih putovanja, (2) automobil koji je zadovoljio individualnu tražnju u ogledu putovanja, i (3) avion koji svojim kvalitetom i brzinom nadmašio ostale vidove saobraćaja.

Na osnovu navedenog može se zaključiti koliko je pojava železnice, automobila i aviona uticala na pretvaranje turizma u masovni fenomen. Engleski filozof Boks u svojoj

knjizi „Istorija civilizacije“ je naveo „Lokomotiva je više doprinela zbližavanju ljudi, nego svi filozofi, pesnici i proroci od početka sveta“. Međutim to se odnosi ne samo na lokomotivu, nego i na ostala saobraćajna sredstva, naročito na automobil i avion.

Dok je razvoj železnice omogućio razvoj masovnog turizma, razvoj automobilske saobraćaja je doprineo njegovoj prostornoj disperziji i dinamici. Sa druge strane, uticaj turizma na razvoj drumskog saobraćaja ogleda se u podsticanju proširivanja i poboljšanja saobraćajne infrastrukture, ali i u permanentnom povećanju proizvodnje i usavršavanju vozila što ukazuje na postojanje međuzavisnosti između razvoja saobraćaja i razvoja turizma.

Razvojem turizma stvaraju se mogućnosti za pokretanje niza drugih privrednih delatnosti, što znači da turizam predstavlja značajan faktor za pokretanje ukupnog privrednog razvoja. Turizam ima veliki ekonomski značaj, jer aktivira veliki broj privrednih i neprivrednih delatnosti. Svojim delovanjem ubrzava njihov razvoj povećavajući ukupan nacionalni dohodak.

Uticaj saobraćaja na razvoj turizma može se sagledati na osnovu sledećih činjenica:¹³²

1. Izgradnja i modernizacija saobraćajne mreže je prvi i odlučujući elemenat u okviru saobraćajnog sistema koji deluje na razvoj turizma. Saobraćajna mreža je inicijalni faktor razvoja turizma, jer omogućava otkrivanje područja koja imaju potencijalne mogućnosti za razvoj turizma. Sa izgradnjom saobraćajne mreže stvara se mogućnost za prevoz putnika i za razvoj turizma. Zbog toga izgradnja saobraćajne mreže, pre svega, modernih saobraćajnica kako železničkih tako i drumskih, zatim ostalih objekata saobraćajne infrastrukture, predstavlja sastavni deo politike razvoja turizma u svakom području. Prirodne lepote, kulturne i istorijske znamenitosti pojedinih regiona ostaju nepoznate uloliko putnik-turista ne može brzo i efikasno dospeti do njih. Nema upoznavanja tih lepota i znamenitosti bez njihovog povezivanja modernim saobraćajnicama. Zbog toga je saobraćajna mreža bitan i odlučujući faktor razvoja turizma, kako u razvijenim regionima, tako i u područjima koja tek treba da se turistički otvaraju.

2. Transportna sredstva kao drugi elemenat saobraćajnog sistema deluje na razvoj turizma. Zadovoljenje turističkih potreba po obimu i kvalitetu zavisi od nivoa i kvaliteta tehničkih i eksploatacionih karakteristika saobraćajnih sredstava, od stepena njihove razvijenosti, i tehničke opremljenosti. Saobraćajna sredstva utiču na razvoj turizma svojom transportnom sposobnošću, brzinama prevoza, nivoom udobnosti, stepenom prilagođavanja potrebama u prevozu, elastičnošću, stepenom bezbednosti itd. Različite tehničko-eksploatacione karakteristike pojedinih saobraćajnih sredstava utiče na razvoj raznih oblika turizma.

Masovni turizam kao fenomen današnjeg stepena razvoja ljudskog društva bio je omogućen brzim razvojem transportnih sredstava velikih kapaciteta i brzina, ali i prodorom automobila kao elastičnog transportnog sredstva. Zahtevi današnjih turista su raznovrsni i u pogledu udobnosti prevoza. Različitu udobnost pružaju im transportna sredstva svojom opremljenošću za duža putovanja (spavaća kola u vozovima, specijalna

¹³²Zivković R., *Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2008., str. 92.

oprema u avionima, luksuzno opremljene kabine u brodovima). Sve je to omogućilo brzi razvoj turizma i proširilo broj, strukturu i kategorije stanovništva koje može koristiti turističke usluge.

3. Cene transportnih usluga jesu dalji značajan elemenat preko koga saobraćaj deluje na razvoj turizma. Od nivoa cena prevoznih usluga zavisi mogućnost pojedinih korisnika-turista da koriste određena prevozna sredstva, samim tim da preduzimaju putovanja na veće udaljenosti. Cena prevoznih usluga deluje i na strukturu prevoza turista pojedinim saobraćajnim sredstvima odnosno granama. Od visine cena prevoznih usluga zavisi, u znatnoj meri broj i struktura putnika, naročito kod onih saobraćajnih grana koje imaju visoke troškove prevoza (avionski saobraćaj).

Osim toga sistem i politika cena prevoznih usluga utiču i na opredeljenje pojedinih turista da koriste sopstvena prevozna sredstva – privatne putničke automobile. Naravno na izbor privatnog putničkog automobila kao prevoznog sredstva utiče i niz drugih značajnih razloga: veća elastičnost, prilagodljivost, nezavisnost od organizacije javnog saobraćaja itd. Sigurno je da su i cene prevoznih usluga jedan od značajnih faktora koji deluje na izbor transportnog sredstva. Zbog toga preduzeća svih saobraćajnih grana vode određenu politiku cena koja ima za cilj pridobijanje turista u turističkoj sezoni. Obično se daju povlastice za prevoz bilo za pojedinačna ili grupna ugovaranja.

Organizacija prevoza je značajan faktor koji utiče na pridobijanje turista od strane pojedinih saobraćajnih preduzeća. Prevoz turista se vrši sredstvima javnog saobraćaja: a) u okviru redovnih prevoza (redovni vozovi, redovne autobiske linije, linijski saobraćaj u pomorskom i rečnom brodarstvu, redovne vazduhoplovne linije), i b) u okviru posebnih – specijalno organizovanih prevoza (posebni turistički vozovi, posebni autobusi saobraćajnih ili turističkih organizacija, posebni izletnički brodovi, i posebni tzv. čarter letovi aviona). Osim toga potrebe turista mogu se zadovoljavati i organizacijom njihovog prevoza izdavanjem putničkih automobila pod zkup od strane pojedinih saobraćajnih ili turističkih organizacija, ili pak od strane specijalno za to organizovanih agencija.

U našoj zemlji je učešće pojedinih saobraćajnih grana u prevozu inostranih turista takvo da je najzačajnije učešće drumskog saobraćaja, zatim učešće železnice, vazdušnog saobraćaja i pomorskog saobraćaja. Analize pokazuju da je učešće automobilskog saobraćaja od 1964. godine do danas beležilo visok porast, a da se taj porast pre svega odnosi na prevoze turista privatnim putničkim automobilima.¹³³

Učešće pak saobraćajnih grana u prevozu domaćih turista je nešto drugačije, ali je i tu udeo drumskog saobraćaja znatno veći od ostalih saobraćajnih grana.

Najznačajni faktori od kojih zavisi potražnja za prevoznim uslugama u putničkom saobraćaju su sledeći:

1. Visina nacionalnog dohotka po glavi stanovnika, u jednoj zemlji. Ovaj faktor deluje na opšti i životni standard stanovništva. On utiče na:

- strukturu saobraćajnog sistema u jednoj zemlji,
- stepen motorizacije (broj stanovnika na jedan automobil),
- broj putovanja stanovništva,
- opšti kvalitet transportne usluge,

¹³³Tomka D., *Osnovi turizma*, Fakultet za sport i turizam–TIMS, Novi Sad, 2006/7., str. 15.

- strukturu tržišta transportnih usluga, a naročito sa aspekta izbora saobraćajnog sredstva.

Postoji značajna međuzavisnost između visine nacionalnog dohotka po pojedinim zemljama odnosno grupama zemalja i broja automobila u jednoj zemlji odnosno stepena motorizacije. Po pravilu zemlje sa visokim nacionalnim dohotkom imaju i visok stepen motorizacije. Takva zavisnost direktno deluje na formiranje obima i strukture potražnje u putničkom saobraćaju. U pogledu obima povećava broj putovanja jednog stanovnika godišnje, a u pogledu strukture orjentiše putnike pre svega na automobilski saobraćaj.

Raspodela nacionalnog dohotka na pojedine kategorije stanovništva jeste dalji značajan faktor formiranja potražnje u putničkom saobraćaju. Ravnomernija raspodela nacionalnog dohotka obezbeđuje proširenje broja putnika, povećava ukupnu potrošnju u putničkom saobraćaju i deluje kao stimulirajući faktor na razvoj putničkog, a u okviru njega i turističkog saobraćaja.

Visina ličnih dohotaka pojedinih kategorija zaposlenih lica i ukupnih prihoda domaćinstva utiče na formiranje potražnje u putničkom saobraćaju. Ovaj faktor deluje, naročito na:

- opšti nivo potrošnje stanovništva;
- struktura potrošnih fondova stanovništva;
- učešće ukupnih izdataka za saobraćajne usluge u ukupnim potrošnim fondovima stanovništva.

U putničkom saobraćaju visina ličnih dohodaka kod pojedinih kategorija stanovništva deluje na:

- izbor saobraćajnog sredstva od strane korisnika transportne usluge (putnika odnosno turiste).
- zahteve putnika u pogledu kvaliteta prevozne usluge, udobnosti, elastičnosti itd., što opredeljuje korišćenje transportnih sredstava sa specijalnom opremom (spavaća kola, prva klasa aviona, kabine u brodovima itd.).
- razvoj masovnog turizma putem korišćenja privrednih putničkih automobila jer kategorije stanovništva sa visokim ličnim dohocima u stanju su da nabave i koriste putničke automobile.

Za formiranje potražnje u putničkom saobraćaju od bitnog su značaja i motivi putovanja. Motivi putovanja mogu biti sledeći.¹³⁴

1. Poslovni odnosno službeni. Ova putovanja mogu biti ekonomskog ili vanekonomskog karaktera.

Tu spadaju:

- prevoz radnika od kuće do radnog mesta i natrag (odlazak i povratak sa posla);
- službena i poslovna putovanja u cilju obavljanja određenih zadataka vezanih za delatnost radne organizacije,

¹³⁴Spasić V., *Poslovanje turističkih agencija i organizatora putovanja*, Singidunum, Rading, Beograd, 2005., str.19.

- putovanja pojedinih poljoprivrednih proizvođača u cilju prodaje proizvoda na tržištu (putovanja privrednog karaktera);
 - putovanja đaka i studenata u školu (kao putovanja neprivrednog karaktera). Ovo putovanje u pogledu svoje frekvencije mogu biti svakodnevna ili se pak obavljaju od sličaja do slučaja.
2. Lični, tj. putovanja u cilju posete porodice, prijatelja i dr. Ova putovanja su neprivrednog karaktera i po previlu obavljaju se od slučaja do slučaja.
 3. Turistička tj. putovanja koja imaju za svrhu:
 - fizički i psihički odmor i rekreaciju;
 - razonodu i zabavu;
 - sticanje znanja o kulturnim i istorijskim spomenicima i prirodnim lepotama;
 - lečenje u medicinskim, klimatskim i banjskim lečilištima;
 - zdravstveni razlozi;
 - prisustvovanje sportskim takmičenjima, kulturnim priredbama.

Definisanje motiva putovanja neophodno je za istraživanje tržišta transportnih usluga u prevozu putnika. Da bi se mogla pravilno sagledati buduća kretanja na tržištu u putničkom saobraćaju potrebno je ispitati i upoznati sledeće elemente: a) karakteristike, broj i strukturu stanovništva u pojedinim područjima koje generišu sadašnje putničke tokove; b) karakteristike, broj i struktura stanovništva u područjima iz kojih se u sadašnjoj fazi ne javljaju redovni putnički tokovi; v) karakteristike sadašnjih i potencijalnih putnika (broj, struktura, visina dohotka i dr.), i g) motivi i svrha putovanja putnika.

Ova ispitivanja mogu se vršiti različitim metodama, koje imaju za cilj obezbeđenje primene marketing koncepcije u planiranju i prognozama razvoja putničkog saobraćaja, a u njegovom okviru i prevoza turista.

U Srbiji, u okviru Koridora 7 i 10 se nalaze i najznačajni gradski turistički centri i prirodne i antropogene turističke vrednosti, što ukazuje na postojanje turističke ponude koja, sa svijim sadržajima, ima potencijala da putnicima u tranzitu pruži usluge dužeg zaustavljanja, odnosno da postepeno preusmerava putnika u tranzitu u kategoriju stalnog posetioca. Jovan Cvijić, poznati naučnik, uočio je značaj saobraćajnih linija kroz Srbiju, upređujući Srbiju sa „kućom na drumu“; „evroazijskim mostom“ ili „kapijom istoka“. Isto tako, uvideo je i značaj tranzita, govoreći da je Srbija „medijum za parkiranje, projurivanje i protrčavanje“.

7. Saobraćaj i održivi razvoj

Industrijske revolucije su uticale na transformaciju načina života iz agrarnog u industrijski, iz ruralnog u urbani u većem delu populacije na zemlji.

Intenzivan tehnološki razvoj, intenzivna ekonomska aktivnost, povećanje proizvodnje i potrošnje karakteriše intenzivna eksploatacija i iscrpljivanje neobnovljivih resursa, ekološka degradacija neposrednog i šireg okruženja. Time se istovremeno

ugrožava, individualno i kolektivno, zdravlje ljudi, ali i globalne geofizičke pretpostavke života.

Uticaj (*U*) ljudskih aktivnosti na prirodnu sredinu je izražen kroz jednačinu koju su postavili naučnici (*John Holden and Paul Ehrlich (1974)*)¹³⁵:

$$U=PAT$$

Degradacija životne sredine je direktan rezultat:

- (R) - rasta populacije (broja stanovnika);
- (A) - obim konzumiranja prirodnih resursa (nivoa afluencije);
- (T) - veličine štete koja se nanese korišćenjem prijavih tehnologija kao na primer upotreba fosilnih goriva u proizvodnji i saobraćaju, upotreba pesticida itd.

Nemilosrdna eksploatacija prirodnih resursa planete postaje globalnog karaktera preteći opstanku celokupnog ekosistema planete a time i čovenčanstva. Na početku 21. veka ove promene su predmet sveopšteg interesovanja jer predstavljaju probleme koji se uočavaju:

- oštećenom biosferom i njenim ekosistemima,
- porastom populacije (u smislu snabdevanja energijom, vodom i hranom),
- iscrpljenim i umanjnim količinama neobnovljivih resursa,
- zagađenjem i degradacijom svih oblika životne sredine,
- globalnim promenama klime (porast srednje dnevne temperature, porast nivoa mora, promene u učestalosti i obimu, ali i vrstama padavina, izmene stanja i statusa vodenih resursa),
- uticaj na ekosisteme, poljoprivredu i šumarstvo
- degradacija ozonskog omotača
- narušavanjem ljudskog zdravlja i ugrožavanjem života,
- enormno velikim količinama svih vrsta otpada.

Usled navedenih problema nastao je koncept održivog razvoja, čiji koreni potiču iz 1972. godine kada se na konferenciji UN posvećenoj ljudskom okruženju 113 zemalja založilo za rešavanje problema ljudskog okruženja na globalnom nivou. UN 1983. godine formira Svetsku komisiju za zaštitu životne sredine i razvoj, koja 1987. godine objavljuje izveštaj pod nazivom „Naša zajednička budućnost“ u kome se po prvi put javlja sam pojam održivog razvoja. U njemu je održiv razvoj definisan kao „razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjih, bez ugrožavanja sposobnosti budućih generacija da podmiri njihove vlastite potrebe“ i od tada se ova definicija najčešće koristi. Održivi razvoj se sastoji od tri stuba: ekološkog, ekonomskog i socijalnog stuba, odnosno, zalaže se za omogućavanje održivog zadovoljavanja potreba ljudi podjednako u ekonomskoj socijalnoj i ekonomskoj sferi. Ovaj koncept u fokus stavlja kvalitet rasta, pri čemu on nije protiv samog rasta,

¹³⁵Holdren, J. P., Ehrlich, P. R., *Human Population and the Global Environment*, American Scientist, Stanford, 1974., str. 163.

nego protiv rasta po svaku cenu, i zalaže se za stvaranje održivih ekonomskih, socijalnih i ekoloških modela privredne ekspanzije. Suština koncepta održivog razvoja je pokušaj obezbeđenja intrageneracijske pravičnosti. Pravedna unutar generacijska raspodela resursa je ključno pitanje za obezbeđenje održivog razvoja. Obezbeđenje preduslova za održivi razvoj svakako je najaktuelnija tema savremenog sveta. Njoj su posvećene i namenske globalne svetske i regionalne konferencije, konvencije, deklaracije i strategije koje se na njima usvajaju. Prva Strategija održivog razvoja Evropske unije, usvojena je od strane Evropskog Saveta 2001. godine u Geteborgu. U 2006. godini navedena Strategija održivog razvoja je inovirana usled suočavanja sa neodrživim trendovima u vezi sa klimatskim promenama i korišćenjem energije, pretnjama javnom zdravlju i drugim izazovima koji vremenom postaju sve izraženiji. Glavni ciljevi inovirane Strategije održivog razvoja Evropske unije su:

- zaštita životne sredine,
- socijalni kapital i kohezija,
- ekonomski prosperitet,
- ispunjavanje međunarodnih obaveza.

Za ostvarenje tih ciljeva definisana su i određena načela politike Evropske unije koja podrazumevaju da treba naterati zagađivače prirodne sredine da plate prouzrokovane ekološke troškove. Ova Strategija identifikuje kao prioritete sledećih sedam ključnih izazova:

1. promenu klime i čistu energiju,
2. održivi saobraćaj,
3. održivu potrošnju i proizvodnju,
4. zaštitu i upravljanje prirodnim resursima,
5. javno zdravlje,
6. socijalnu uključenost, demografiju i migracije,
7. globalno siromaštvo i izazove održivog razvoja.

Saobraćaj je delatnost koja obezbeđuje infrastrukturu za funkcionisanje ukupne privrede i delatnost koja ima izuzetno izražene eksterne efekte po funkcionisanje privrede i procese privrednog razvoja. Zbog izraženih negativnih eksternih efekata saobraćaj u znatnoj meri opredeljuje ostvarivanje koncepta održivog razvoja. Oduzimanje zelenih površina, fragmentacija prirodnih staništa, promena klime, iscrpljivanje neobnovljivih prirodnih resursai potrošnja energije, buka, zagađenje vazduha, zemljišta i vode su samo neki od loših uticaja saobraćaja na životnu sredinu. Usled toga, neophodno je dugoročno sagledavanje strukture saobraćajnog sistema jer se pojedini vidovi transporta odlikuju izrazitom „ekološkom tolerantnošću“. Glavni vid transporta u savremenim saobraćajnim sistemima je drumski saobraćaj, koji je ekološki najtolerantniji, ali je za korisnike (privredu i stanovništvo) vid transporta koji se najčešće koristi. Velikom ekonomskom netolerantnišću odlikuje se i vazdušni transport, ali se i tražnja za njegovim korišćenjem povećava. Sa druge strane, ekološki tolerantniji vidovi transporta (vodeni saobraćaj i

železnica) imaju velikih problema da tržišno budu konkurentni tj. njihovo učešće se u strukturi saobraćajnih sistema smanjuje. U procesu eksploatacije, saobraćajna sredstva emituju raznovrsne gasove i druge supstance koje su izvor zagađenja vazduha, sa negativnim posledicama po životnu sredinu.

Tabela 44. Procenat štetnih gasova po vrstama saobraćaja

Udeo emisije po saobraćajnim granama (%)				
Štetni sastojak	Železnički saobraćaj	Drumski saobraćaj	Vazdušni saobraćaj	Vodni saobraćaj
Ugljenmonoksid (SO)	1	98	0,3	0,7
Azotni oksid (NO ₂)	4	90,5	0,5	5
Ugljnovodonik (CH)	1	95	1	3
Ugljendioksid (CO ₂)	4	80	11	5
Sumpordioksid (SO ₂)	10	74	2	14
Čvrste čestice	5	85	3	7

Izvor: Agencija za zaštitu životne sredine

Emisije štetnih materija zavise od karakteristika saobraćajnih mreža, inteziteta saobraćaja i vida transporta. Ovi aspekti se povezuju na sledeći način:

- Struktura mreže određuje prostornu raspodelu emisije štetnih materija. Centralizovana mreža ima koncentrisan saobraćaj pa samim tim i emisiju ali se ukupno troši manja količina energije. Disperzivna mreža može biti povoljnija na lokalnom nivou ali ukupno zahteva veću količinu energije.

- Intenzitet saobraćaja određuje stepen (nivo) emisiju štetnih materija.

- Vid saobraćaja određuje prirodu emisije. Različiti vidovi saobraćaja koriste različite vidove energije a samim tim i emituju različite zagađivače.

Prema istraživanjima Međunarodnog saveza železnica u Nemačkoj, odnosno Grupe 12 železnica Evropske zajednice, učešće emitovanja štetnih supstanci u procentima po saobraćajnim granama iznosi:

6 do 99%- kod drumskog saobraćaja,

3 do 26% - kod železničkog saobraćaja,

1 do 8% - kod vodnog saobraćaja.

Globalno posmatrano, samo 3% štetnih supstanci koje potiču iz saobraćaja odnosi se na železnički saobraćaj. Najveći deo štetnih supstanci nastaje sagorevanjem benzina i uglja. Železnica sa svojim karakteristikama ima očigledne prednosti, jer prevozi u svim vremenskim uslovima, po pravilu bez zastoja. Adekvatnim razvojem železničkog saobraćaja bitno bi se uticalo na smanjenje transportnih troškova i povećanje ukupne društvene racionalnosti, pre svega zbog znatno niže potrošnje pogonske energije u odnosu na ostale saobraćajne grane.

Pored štetnih emisija koje imaju trenutno dejstvo i inteziviraju se na lokalnom nivou, pojedine emisije imaju odložen odnosno dugoročani negativni efekat u vidu globalnog zagrevanja i klimatskih promena. Koncentracija ugljen dioksida, metana i azotarskog oksida koje nastaju sagorevanjem goriva u vozilima izazivaju efekat staklene bašte. Gasovi koji izazivaju efekat staklene bašte zadržavaju elektromagnetnu radijaciju i na taj način dovode do globalnog zagrevanja zemljine površine. Dodatno, neki od ovih gasova uništavaju i ozonski omotač koji štiti zemljinu površinu od ultraljubičastih zračenja. Prema podacima emisije efekata staklene bašte, saobraćaj i nije dominantan emitent, ali za razliku od većine sektora koji u poslednje vreme beleže trend smanjenja, saobraćaj je imao značajno povećanje emisije ovih gasova.

Održivi razvoj saobraćaja je u veoma izraženoj meri zavisn i od vrste energetskih izvora koji se koriste za pokretanje transportnih sredstava, kao i od energetske efikasnosti pojedinih vidova transporta.

Na osnovi istraživanja u Srbiji potrošnja ekvivalentne (specifične) energije veća je za isti transportni učinak za:

- 3,5 puta-kod autobusnog saobraćaja,
- 10,8 puta-kod putničkih automobila,
- 27,8 puta-kod vazdušnog putničkog saobraćaja u odnosu na potrošnju električne energije u železničkom saobraćaju.

Kod prevoza robe, potrošnja energije je za 13 puta već u javnom drumskom saobraćaju, 23 puta; u saobraćaju za sopstvene potrebe, 3,7 puta; u rečnom saobraćaju nego kod prevoza robe u železničkom.

Buka postoji kao problem u naseljenim mestima u Srbiji i predstavlja rizik po zdravlje stanovništva. Osnovni uzroci buke u životnoj sredini jesu svi vidovi saobraćaja i razna industrijska postrojenja. Problemi su sledeći: nije usklađena regulativa s regulativom Evropske unije, ne postoje savremeni propisi za merenje buke, buka se ne prati redovno osim u nekim većim gradovima i ne postoje planovi za rešavanje buke ni na jednom nivou.

Saobraćajna buka zavisi od:

- protoka saobraćaja i gustine saobraćaja
- brzine kretanja vozila
- kategorija vozila
- kao i doba dana (efekat saobraćajne buke je znatno veći noću).

Buka kao jedan od najrasprostranjenih i najneprijatnih uticaja koji se sreću u gradu utiču na pažnju, snižavanje radne sposobnosti, neurovegetativni sistem, oštećuje sluh i niz različitih promena u organizmu.

Železnica se protiv buke bori zvučnim barijerama, ili ugradnjom izo prozora na zgradama. Takođe postoje i tehnološki napreci u zameni monoblok kočnica sa k-blok (kompozitni materijali) kočnicama.

Upros značajnim naporima za povećanje bezbednosti u saobraćaju, saobraćajne nezgode, zbog svojih raznovrsnih negativnih efekata, pre svega gubitka ljudskih života, ostaju globalna briga čovečanstva.

Postojeća praksa sistema bezbednosti saobraćaja nije omogućila odgovarajuće prikupljanje, obradu i dostupnost podataka na osnovu kojih bi se mogli proceniti društveno-ekonomski troškovi posledica saobraćajnih nezgoda. Umesto toga, oni se procenjuju na osnovu modela razvijenih u drugim zemljama. Istaživanja su pokazala da Srbija godišnje gubi oko 1,71% BDP-a zbog posledica saobraćajnih nezgoda. Prema Izveštaju o kapacitetima za upravljanjem bezbednošću saobraćaja u Srbiji i primenjenoj metodologiji u materijalu Svetske banke, ti troškovi se procenjuju čak i do 2,3% BDP-a.

Prema Strategiji održivog razvoja u Republici Srbiji, ciljevi održivog razvoja u sektoru saobraćaja obuhvataju:¹³⁶

1. smanjenja udela saobraćaja u zagađenju vazduha i emisiji buke tako što će se poboljšati kvalitet motornog goriva i vozila i smanjiti upotreba fosilnih goriva,
2. uključivanje Republike Srbije u transevropsku mrežu s većom bezbednošću u saobraćaju;
3. podizanje kvaliteta saobraćajnih usluga i usluga saobraćajne infrastrukture,
4. povećanje intermodalnog transporta u ukupnom prevozu robe i putnika tako što će se korišćenje rečnog i železničkog saobraćaja povećati;
5. izgradnju jedinstvenih sistema prevoza putnika koji će biti prilagođeni korisniku, na regionalnom nivou u Republici Srbiji;
6. jačanje spoljne dimenzije tržišta-tranzitnog saobraćaja, izvoza i uvoza robe i usluga;
7. dalju operacionalizaciju i razradu pomenutih ciljeva kroz strategiju razvoja saobraćaja Republike Srbije.

Svaki od navedenih ciljeva može da bude zaseban predmet proučavanja, ali podizanje kvaliteta saobraćajne infrastrukture može se smatrati prioritetom.

Primena strategije održivog razvoja koja podrazumeva povezivanje ekonomske efikasnosti i društvenog progressa sa zaštitom životne sredine i prirodnih resursa je jedan veliki izazov, a istovremeno i zajednička briga društvene zajednice u celini. Glavni izazov za transportni sektor je implementacija ekološke održivosti uz očuvanje konkurentnosti na

¹³⁶ Nacionalna strategija održivog razvoja Republike Srbije, Vlada Republike Srbije, Beograd, 2008., str. 110.

transportnom tržištu, što pre svega podrazumeva investicije u nove tehnologije kao i rekonstrukciju i modernizaciju postojeće infrastrukture.

Modernizacija i rekonstrukcija infrastrukture postaje uslov opstanka i stvaranja mogućnosti za značajnije uključivanje na tržište transportnih sredstava. Način da se sagleda doprinos modernizacije i rekonstrukcije održivom transportu je analiza indikatora kojima se utvrđuje doprinos projekata modernizacije.

Indikatori kojima se opredeljuje kvalitet održivosti transporta kada je reč o projektu modernizacije infrastrukture, grupisani su u odnosu na tri osnovna kriterijuma: ekonomski, društveni, životnu sredinu i prirodne resurse. Zatim se unutar svakog kriterijuma definisane oblasti i u odnosu na njih skup indikatora koji su za njih vezani.

Tabela 45. Pregled indikatora doprinosa projekta modernizacije infrastrukture održivom transportu po kriterijumima i oblastima

Kriterijum	Oblast	Indikatori
Ekonomski	Uslovi investiranja	Projekat doprinosi povećanju stranih investicija
		Projekat doprinosi postojećim aktivnostima u datoj oblasti
	Održivi transfer tehnologije	Najbolja dostupna tehnologija
		Tehnologija u skladu sa zahtevima lokalnih uslova
	Ekonomski razvoj regiona	Projekat doprinosi razvoju nerazvijenih oblasti
		Projekat doprinosi infrastrukturnom razvoju regiona / lokalne zajednice
	Potrošnja i proizvodnja	Projekat doprinosi smanjenju stvaranja otpada
Projekat doprinosi upravljanju otpadom u skladu sa zahtevima zaštite životne sredine		
Sektorski prioriteti	Projekat doprinosi sektorskim prioritetima	
Zaposlenost	Projekat doprinosi povećanju broja radnih mesta	
Društveni	Učešće zainteresovanih strana	Projekat doprinosi učešću zainteresovanih strana u procesu pripreme i realizacije projekta
		Projekat doprinosi jačanju podrške od strane zainteresovanih strana na lokalnom nivou
	Poboljšanje životnih uslova	Projekat doprinosi povećanju zaposlenosti na lokalnom / regionalnom nivou
		Projekat doprinosi povećanju prihoda na lokalnom / regionalnom nivou
	Jačanje kapaciteta	Projekat doprinosi povećanju transfera znanja i iskustava potrebnih za korišćenje i održavanje tehnologije/opreme
		Projekat doprinosi povećanju učestvovanja lokalnih kompanija u procesu realizacije projekta
Projekat doprinosi osposobljavanju lokalnog stanovništva za primenu novih znanja, tehnologija i veština		

Životna sredina i prirodni resursi	Energetski resursi (zamena goriva, energetska efikasnost, obnovljivi izvori)	Projekat doprinosi racionalizaciji potrošnje energetskih resursa
		Projekat doprinosi povećanju energetske efikasnosti transporta
	Vazduh	Projekat doprinosi smanjenju emisije štetnih gasova i drugih zagađujućih materija
	Voda	Projekat doprinosi održivom korišćenju voda
	Zemljište	Projekat doprinosi sprečavanju degradacije zemljišta
		Projekat doprinosi održivom korišćenju zemljišta
Biodiverzitet	Projekat doprinosi očuvanju lokalnog i regionalnog biodiverziteta	

Izvor: Tomović-Pejčić-Tarle, Modernizacija infrastrukture na Koridoru 10 i principi održivog transporta

Ako se indikatori shvate kao stepen ispunjenja određenog kriterijuma za određenu oblast, ovakvim pristupom stvara se dobra osnova za utvrđivanje doprinosa projekata modernizacije infrastrukture. U tabeli 14. dat je pregled indikatora za svaki kriterijum i oblast kojoj on pripada za predloženi projekat, a doprinos projekta održivom transportu i indirektno razvoju se smatra značajnim ako za svaki kriterijum i oblast unutar njega postoji bar jedan indikator.

Očuvanje životne sredine, unapređenje i stimulisanje svih vrsta čistih tehnologija za izgradnju i održavanje javnih puteva predstavljaju osnovu politike Republike Srbije, što se odnosi i na stimulisanje korišćenja „čistih“ vozila i mašina.

Novе tehnologije i materijali za izgradnju i održavanje javnih puteva mogu se primenjivati samo uz međunarodno validne dokaze o neškodljivosti i sprečavanju nepovoljnog uticaja na životnu sredinu, uključujući vazduh, zemljište, površinske i podzemne vode, a u skladu sa standardima Evropske unije.

III DEO STRATEŠKI ASPEKT RAZVOJA SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE SRBIJE

1. Strateški pravci razvoja saobraćajne infrastrukture¹³⁷

Strateški pravci razvoja saobraćajne infrastrukture determinisan je obimom i „intezivnošću“ investicija u saobraćajnu deladnost, dugim rokovima gradnje saobraćajnica, dugim vekom eksploatacije infrastrukture i visokim fiksnim troškovima koji opterećuju normalan povraćaj investicije na uložena sredstva. Ulaganje u saobraćajnu

¹³⁷ **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

infrastrukturu tretira se kao strateško opredeljenje svake zemlje jer ima multiplikatorske efekte na razvoj privrede u celini, na primer tako što usmerava privredu ka efikasnijim vidovima transporta, što ima za posledicu smanjivanje učešća transportnih troškova u ceni fanalnih proizvoda.

Veći broj istraživanja i analiza, sprovedenih od strane naučno-istraživačkih instituta i pojedinaca, obezbedili su dobru osnovu za definisanje pravilne globalne strategije razvoja saobraćajnog sistema Srbije u narednom periodu. Polazeći od postojećeg stanja u saobraćajnom sistemu nametnula se neophodnost utvrđivanja kratkoročnih i dugoročnih ciljeva kod utvrđivanja pravca i prioriteta njegovog razvoja. Tim povodom Vlada Republike Srbije je 2007. godine donela sveobuhvatni dokument pod nazivom Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine.

Strategijom se utvrđuje stanje u različitim oblastima transporta, uspostavlja se koncept razvoja infrastrukture i transporta, definišu se dugoročni i oročeni ciljevi razvoja transportnog sistema i akcioni plan za njihovu realizaciju, a imajući u vidu potrebu za održivim razvojem transporta u Republici Srbiji. Smernice za takav razvoj postavljene su na nivou celog sistema i bazirane su na principima bezbednosti, intermodalnosti, primene savremenih tehnologija, komplementarnog korišćenja svih vidova saobraćaja i racionalnog korišćenja raspoloživih kapaciteta i resursa u državi u korist svih građana Republike Srbije.

Osnovni koncept Strategije određen je dugoročnim ciljem – članstvom u Evropsku uniju, koji je Republika Srbija postavila kao svoj strateški i nacionalni interes. Potrebno je da Republika Srbija definiše svoju evropsku poziciju; kreira i primeni transportnu politiku kojom će iskoristiti sopstvene prilike i koncentrisati se na svoje prednosti; odredi svoju poziciju prema susedima; definiše transportne politike prema svakoj susednoj zemlji.

Kod formiranja dugoročne strategije razvoja transportne mreže veoma je važno objektivno i jasno razdvojiti ciljeve Republike Srbije i regiona jugoistočne Evrope i uočiti razlike kako bi se interesi uskladili na obostranu korist.

1.1. Obnova transportnog sistema

Da bi pozitivno uticao na ekonomski razvoj, transportni sistem mora da dostigne određeni nivo razvoja. Postojeće stanje tog sistema može se objasniti posledicama ekonomskog pada u periodu od 1990. do 2000. godine i sporog oporavka. Da bi se dostigao nivo države kandidata i države članice Evropske unije potrebno je dostići nivo razvoja koji je uporediv sa tim državama. Strategija razvoja određuje korake na tom putu i ukazuje na prioritete.

Faze razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji su: obnova, rekonstrukcija, modernizacija i izgradnja. Brzina realizacije navedenih faza varira, razlikuje se po vidovima saobraćaja i zavisi od političkih interesa. Evropske unije i drugih članica međunarodne zajednice, međunarodnih finansijskih institucija, finansijske sposobnosti države i razvoja političke situacije u Republici Srbiji.

U fazi obnove transportnog sistema cilj je da se transport dovede u projektovano stanje kao osnov za dalja ulaganja. Posle ove faze svi delovi teritorije Republike Srbije biće dostupni za transport, štete na infrastrukturi biće potpuno otklonjene i na mrežama svih vidova saobraćaja biće obezbeđen osnovni nivo usluge. Finansiranje ove faze obavlja se uz podršku dugoročnih kredita međunarodnih finansijskih institucija, donacija i domaćih izvora.

1.2. Rekonstrukcija infrastrukturnih objekata

U fazi rekonstrukcije infrastrukturnih objekata cilj je dostizanje nivoa koji je uporediv i kompatibilan sa nivoom u državama članicama Evropske unije radi ujednačavanja karakteristika transportne infrastrukture i tokova.

Polazeći od definisanog cilja doneti su programi rekonstrukcije infrastrukturnih objekata: a) tekuće i investiciono održavanje infrastrukturnih objekata, kojima se obezbeđuje uslov za normalno i bezbedno odvijanje saobraćaja (redosled prioriteta pri tome ide od međunarodne, preko magistralne, regionalne do lokalne saobraćajne infrastrukture); b) tekuće i investiciono održavanje mobilnih tj. pogonskih i transportnih kapaciteta i jedinica, koje treba da vrati u funkciju raspoložive imobilizirane kapacitete (lokomotive, vagoni, brodove, kamione, autobuse itd.); c) nabavka novih kapaciteta, za kojima postoji potreba a koji nisu raspoloživi u postojećem inventarskom parku, kao i onih koji moraju zadovoljavati novousvojene standarde za međunarodne prevoze.

1.3. Modernizacija i izgradnja saobraćajnih mreža

Usmeravanje panevripskih koridora preko određenih prostora i država podrazumeva ozbiljnu obavezu podizanja tehničko-tehnološkog i eksploatacionog nivoa saobraćajnica prema kriterijumima i tehničkim standardima koje preporučuje Evropska komisija. Veći deo puga na Koridoru 10 je još pre trideset godina bio osposobljen za tehničke brzine 120 do 160 km/č. Obaveza svih železničkih uprava koje se nalaze na Koridoru 10 je da unarednom periodu svoje pruge podignu na viši tehničko-tehnološki nivo, koji treba da omogući odvijanje saobraćaja od najmanje 120 do 160 km/č.

Postojeće stanje železničke infrastrukture na Koridoru 10 kroz Srbiju karakteriše tehnička nepouzdanost zbog starosti i dugogodišnjeg nedovoljnog održavanja pruga i ulaganja u modernizaciju. Zbog toga su i brzine kojima saobraćaju vozovi znatno niže od brzine koje dozvoljava geometrija pruga, a na mnogim delovima su, zbog lošeg stanja pruge, uvedene lagane vožnje. Pored toga, na 14% dužine Koridora pruga još nije elektrificirana, a brojna ukrštavanja pruga sa putevima u nivou znatno umanjuju bezbednost železničkog i drumskog saobraćaja.

Imajući u vidu, opisano postojeće stanje infrastrukture na Koridoru 10 kroz Srbiju i činjenicu da je Panevropski koridor 10 „kičma“ infrastrukturnog železničkog sistema Republike Srbije može da se kaže da je za Železnice Srbije u narednom periodu projekat rekonstrukcije i modernizacije pruga na Koridoru 10 radi dostizanja

projektovanih brzina prioritet. Realizacija ovog projekta predstavlja važan korak u ostvarenju strateških ciljeva Željeznice Srbije, koji se odnose na povećanje kompatibilnosti, transportne efikasnosti i intezivnijeg učešća Željeznica Srbije u funkcionisanju evropskog transportnog tržišta. Osnovne komponente projekta su rekonstrukcija i modernizacija železničke geodetske elektronske mreže, na svim magistralnim prugama koje se nalaze na Koridoru 10 kroz Srbiju.

Modernizacija magistralnih pruga na Koridoru 10 će doprineti i realizaciji osnovnih principa održivog razvoja u saobraćaju koji se odnose na:

- unapređenje bezbednosti saobraćaja i pouzdanosti reda vožnje vozova;
- unapređenje nivoa i kvaliteta usluga železničke infrastrukture i prevoza;
- unapređenja primene evropskih standarda;
- unapređenje pristupačnosti železničke infrastrukture i prevoznih usluga,
 - unapređenje zaštite životne sredine masovnijim korišćenjem železnice sa ekološki zdravijim i energetski efikasnijim transportnom sredstvima;
- unapređenje doprinosa železnice regionalnom razvoju.

Doprinos modernizacije infrastrukture na Koridoru 10 kroz Srbiju moguće je pratiti tradicionalnim pokazateljima koji se odnose na kvalitet transportnog sistema kao što su.

Kapacitet – zadovoljenje transportne usluge po količini u potrebno vreme na određenom pravcu;

Brzina – vreme trajanja putovanja od mesta polaska do odredišta;

Pouzdanost – garantovanje određenog vremena transporta koji se unapred može predvideti, tako da se unapred može odrediti vreme stizanja na cilj,

Komfor – široka skala uslova pod kojima se transportna usluga obavlja;

Bezbednost – verovatnoća da se transportna usluga obavi bez nezgode odnosno bez štetnih posledica;

Ekonomičnost – ukupan iznos direktnih i indirektnih troškova koji nastaju u realizaciji transportne usluge;

Ekologija – emisija štetnih gasova i uticaj na globalno zagrevanje;

Sigurnost – lična sigurnost i vanredne situacije.

U fazi modernizacije i izgradnje, cilj je da saobraćajna mreža Republike Srbije bude kompatibilna sa saobraćajnom mrežom Evropske unije sa tendencijom dalje modernizacije. Nakon sprovođenja ove faze Republika Srbija će biti spremna da se pridržava najvećeg dela standarda Evropske unije u oblasti transporta, biće uspostavljeni transportni lanci, a transportno tržište Republike Srbije biće konkurentno. Sredstva za finansiranje ove faze obezbeđuju se iz fondova Evropske unije, kredita međunarodnih finansijskih institucija i domaćih izvora.

2. Strateški ciljevi razvoja saobraćajne infstrukture

Poštujući viziju razvoja transportnog sistema Republike Srbije do 2015. godine, definisani su opšti ciljevi Strategije, i to:

- 1) Transportna mreža Republike Srbije integrisana u Transevropsku transportnu mrežu. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je obaviti rehabilitaciju, rekonstrukciju i izgradnju Panevropskih Koridora 7 i 10; sistemskim pristupom razviti i racionalizovati transportnu mrežu; poštujući pri tome princip održivog razvoja Republike Srbije. Pravac Beograd - Južni Jadran, pravci 3, 4, 5, 6, 7, 10, i 11 kao i određene poprečne veze Osnovne mreže prihvaćeni su kao deo Transevropske transportne mreže (TEN);
- 2) Efikasno korišćenje komparativnih prednosti svakog vida saobraćaja. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je razmotriti i smanjiti eksterne troškove i uvesti pravično određivanje naknada za korišćenje transportne infrastrukture za sve vidove saobraćaja. Jačanjem intermodalnog transporta potrebno je izvršiti usmeravanje transportnih zahteva ka društveno prihvatljivijim vidovima saobraćaja,
- 3) Podizanje kvaliteta usluga transportnog sistema. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je povećati efikasnost svih vidova saobraćaja i celog transportnog sistema, boljom organizacijom transportnih operacija sa aspekta ekonomičnosti, bezbednosti i zaštite životne sredine i primenom ciljno orijentisanog planiranja i upravljanja saobraćajnim tokovima. Potrebno je razviti jedinstven transportni sistem, prilagođen zahtevima korisnika i efikasno i efektivno zadovoljenje potreba za individualnom mobilnošću. Usvojene su komplementarne politike razvoja inteligentnih transportnih sistema za primenu u različitim vidovima saobraćaja na celoj teritoriji Republike Srbije;
- 4) Povećanje nivoa bezbednosti i sigurnosti transportnog sistema. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je smanjiti broj poginulih na putevima i broj nezgoda u vodnom, železničkom i vazдушnom transportu. Transport opasnih tereta usklađen je sa propisima Evropske unije;
- 5) Jačanje transportnog tržišta i njegova postepena deregulacija. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je: obezbediti uslove za poboljšanje konkurentnosti između vidova saobraćaja i unutar vidova na transportnom tržištu, uspostaviti regulatorne, operativne i upravljačke funkcije u oblasti transporta; obaviti postepenu i opravdanu deregulaciju i liberalizaciju transportnog tržišta i kompenzaciju efekata takvih mera, jačati konkurentnost domaćih prevoznika na domaćem i međunarodnom tržištu; uspostaviti saradnju državnih organa i privrednih subjekata u oblasti transporta u cilju razvoja transportnog tržišta;
- 6) Smanjenje negativnog uticaja transporta na životnu sredinu, u skladu sa principima održivog razvoja. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je transportni sistem Republike Srbije razviti u skladu sa principima održivog razvoja, zaštite životne sredine (smanjenje zagađenja vazduha, buke i uzroka globalnog zagrevanja) i društvene odgovornosti,
- 7) Uspostavljanje stabilnog finansiranja razvoja transportnog sistema. U okviru realizacije ovog cilja potrebno je stvoriti uslove za održiv razvoj transportnog sistema kroz stabilne izvore finansiranja u budžetu i drugim izvorima

finansiranja i obezbediti efikasno održavanje transportnog sistema i efikasnost i efektivnost sistema gradskog i prigradskog prevoza putnika.

Realizacija strateških ciljeva u oblasti transporta ne može se postići samo linearnim sledom aktivnosti, a mnogi faktori koji deluju paralelno i istovremeno mogu da uspore ili ubrzaju dostizanje ciljeva. Ovi faktori mogu proizlaziti iz unutrašnjeg ili međunarodnog okruženja i mogu se manifestovati u različitim periodima i na različite načine. U strateškom pristupu razvoja oblasti transporta, treba iskoristiti prednosti i prilike koje se ukazuju, otkloniti slabosti i izbeći probleme koji stoje na putu.

3. Opšti okviri za definisanje saobraćajne politike

Polazeći od iskustava razvijenih evropskih zemalja u oblasti transporta, politika razvoja transporta u Republici Srbiji treba da bude u funkciji subsidijarnih ciljeva i da se bazira na analizi efektivnosti i efikasnosti pojedinih oblasti. To bi trebalo da omogući izbor i ponudu optimiziranih opcija, koje se postižu korišćenjem intermodalnih rešenja.¹³⁸

Infrastrukturni karakter delatnosti saobraćaja je najbitniji polazni element koji mora da bude uvažen kod definisanja konzistentnog i prihvatljivog koncepta saobraćajne politike. Shodno tome, infrastrukturni karakter saobraćaja znači da je to delatnost koja obezbeđuje preduslove za funkcionisanje ukupne privrede, svakog njenog pojedinačnog organizacioni-poslovnog subjekta, kao i preduslov koji bitno utiče na kvalitet života savremenog čoveka kao pojedinca.

Delatnost saobraćaja, kao infrastrukturne delatnosti, ima izrazite eksterne efekte za sve druge preduzetne subjekte. Naime, infrastrukturni karakter saobraćaja rezultira u činjenici da njegova racionalnost i efikasnost značajno opredeljuje preduslove racionalnosti i efikasnosti privrede. Obezbeđenje tih preduslova zahteva velika ulaganja, koja ne mogu da obezbede pojedinačni vlasnici kapitala. Iako bi čak i imali potreban kapital postoji problem motivacionog mehanizma koji bi ih vodio ka donošenju individualne odluke o ulaganju u saobraćajnu infrastrukturu. Ne samo zato što su dugi rokovi gradnje i dugi rokovi trajanja kapaciteta saobraćajne infrastrukture, već što su dugi rokovi povraćaja uloženi sredstava.

Eksterni efekti saobraćaja mogu biti pozitivni i negativni, u zavisnosti od toga kako transport funkcioniše. Osim povoljnog preduslova za racionalnost i efikasnost, transport ima i negativne eksterne efekte na prirodnu sredinu odnosno na održivi razvoj.

Politika razvoja saobraćajnog sistema u Republici Srbiji zasniva se na sledećim principima:

- politika razvoja transporta mora biti fokusirana na obezbeđenje kvaliteta života, očuvanje životne sredine, dobrobiti i mobilnosti pojedinca,
- aktivni pristup transportu utiče na razvoj transportnog sistema i ne odgovara samo na tražnju prilagođavajući se događajima.

¹³⁸ **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

- politika transporta vodi računa o dugoročnim ciljevima države i usklađuje ih sa potrebama pojedinaca;
- politika razvoja transporta je aktivna u oblastima gde su bezbednost, zdravlje stanovništva ili očuvanje životne sredine ugroženi neumerenim rastom transportnog sistema.
 - država treba da obezbedi jednake uslove za korišćenje transportne infrastrukture, ograniči nekontrolisani razvoj pojedinih segmenata i stimuliše konkurenciju vidova saobraćaja.

4. Regulacije u saobraćaju

Saobraćajna politika kao sinteza javnih interesa spada u sektorska područja opšte ekonomske politike. Mere koje su direktno usmerene na oblast saobraćaja, posredno dotiču na različite načine sve druge privredne sektore, jer ima integrativnu i svepružajuću ulogu u ekonomskim sferama društvenog života. Veoma često je saobraćajna politika uslovljena funkcionalnim (fiskalnim, kreditnim, deviznim i drugim merama) i prostornim segmentima opšte i posebnih ekonomskih politika. Javni interesi i raspoloživi kapital opredeljuju ciljeve saobraćajne politike i područja i prioritete ulaganja. Investiciona politika nailazi na velike teškoće obzirom na dugoročnost i visoku kapitalnu intezivnost ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu.

Država se, naime, na saobraćajnom području ne ograničava samo na direktnu ili indirektnu pomoć i kontrolu, kao u slučaju drugih sektora privrede (industrija, poljoprivreda i dr.), već deluje dosta šire.¹³⁹ Stoga postavljanje adekvatne saobraćajne politike nije ni malo jednostavan zadatak. Postojanje znatnih razlika u potrebama, kao i vremenskih i prostornih diferencija, uzrok je brojnih mimoilaženja pri koncipiranju saobraćajne politike i utanačavanje ekonomskih načela na kojima ona treba da se zasniva. Samo dobra i jasno definisana ekonomska politika za duži vremenski period može biti osnov relevantne saobraćajne politike čvrsto opredeljene u pogledu izgradnje infrastrukture (pruga, puteva, pristaništa, luka, aerodroma i dr.). Mnoštvo privrednih i transportnih problema upravo proističe iz nedostataka i nedovoljne određenosti jasno definisane ekonomske i saobraćajne politike.

Cilj svake države je uvođenje efikasnog i konkurentnog tržišta transportnih usluga koje služi interesima nacionalne ekonomije i društva u celini. Pri tome se poseban naglasak stavlja na bezbednost i očuvanje životne sredine. Efikasan, konkurentan, bezbedan i ekološki prihvatljiv transport podrazumeva otvaranje za pozitivne inicijative i fondove privatnog sektora, suštinske investicije u javni prevoz, uzimanje u obzir implikacije koje razvoj saobraćaja ima na životnu sredinu, unapređivanje bezbednosti prevoza, snažnije korišćenje cenovnog mehanizma za davanje signala provajderima transporta i korisnicima prevoznih usluga o nivo transportnih troškova. Da bi se takav sistem transportnih usluga postigao država svojom ekonomskom politikom usmerava

¹³⁹Devetaković S., Jovanović Gavrilović B., Rikalović G., *Nacionalna ekonomija*, 2006., str. 200.

tržišna kretanja i predupređuje negativne efekte koje stihijnost tržišnog delovanja može da prouzrokuje. Posebno je neophodno regulisanje transportnog tržišta kada je u pitanju njegova imperfektnost, izraženi eksterni efekti kao i naglašeni javni interes za funkcionisanje transportnog tržišta.

4.1. Imperfektnost transportnog tržišta

Alokatorska funkcija tržišta podrazumeva da je tržišni mehanizam najpogodniji način efikasne alokacije raspoloživih resursa i faktora proizvodnje za obavljanje pojedinih privrednih aktivnosti. Efikasna alokacija znači da tržište alokaciju reaspoloživih resursa obavlja tako da se minimiziraju angažovani resursi u obavljanju posmatrane privredne aktivnosti, čime se maksimizira rentabilnost privređivanja i ostvaruje ekonomija korišćenja ograničenih resursa. Ukoliko ne postoji savršenost tržišne strukture onda je nemoguće efikasno obavljati alokatorsku funkciju tržišta odnosno javlja se potreba za uvođenjem i korišćenjem regulativnih mehanizama. Objektivna analiza ukazuje da transportno tržište ima izražene nedostatke u svojoj strukturi, posebno su izraženi elementi imperfektnosti, što upućuje na potrebu njegove značajne regulacije.

Imperfektnost transportnog tržišta posledica je kako karakteristika transportne ponude tako i karakteristikama tražnje za prevozom.

Elementi ponude koju utiču na nesavršenost strukture transportnog tržišta su nefleksibilnost faktora proizvodnje u transportu, kao i nemogućnost fleksibilnog prilagođavanja obima ponude zahtevima tražnje u kraćim, pa i relativno dužim, vremenskim periodima. Ovo se posebno odnosi na infrastrukturne a manje na mobilne (vučne i prevozne) kapacitete.¹⁴⁰ Naime, infrastrukturni saobraćajni kapaciteti zahtevaju ogromna ulaganja i predstavljaju kapitalno najintezivnije privredne investicije. Istovremeno su rokovi izgradnje ovih kapaciteta veoma dugi, i posebno su dugi rokovi trajanja i eksploatacije. Infrastrukturni kapaciteti su integrisani u dato područje na kome su razmešteni, što prouzrokuje jednostranu orijentaciju ka tržištu odgovarajućeg gravitacionog područja. Shodno tome, ovi kapaciteti se u potpunosti oslanjaju na tražnju koje generiše dato gravitaciono područje i ne mogu se koristiti za zadovoljavanje tražnje koja se ispoljava na drugim područjima. Ukoliko se pretpostavljena tražnja ne realizuje, ponuda infrastrukturnih kapaciteta ostaće neiskorišćena, a samim tim ulaganja u ove kapacitete ne mogu se ni reprodukovati.

Pored nefleksibilnosti ponude infrastrukturnih kapaciteta izražena je i nefleksibilnost ponude mobilnih kapaciteta. I ovi kapaciteti se odlikuju velikom intezivnošću investicija, dugim rokovima izgradnje i reprodukovanja (pomorski i rečni brodovi, avioni, lokomotivski i vagoni park železnice i dr.). Ta nefleksibilnost takođe uzrokuje elemente imperfektnosti transportnog tržišta. Oni su posebno izraženi kod redovnog saobraćaja koje se obavlja utvrđenim redovima vožnje.

Elementi tražnje za prevozom takođe otežavaju efikasno ostvarivanje funkcija tržišta u uslovima dejstva autonomnih tržišnih mehanizama. One karakteristike tražnje

¹⁴⁰Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009. str. 310.

koje rezultiraju u umanjenim mogućnostima fleksibilnog prilagođavanja promenama u transportnoj ponudi. Ispoljavanje tražnje za prevozom i tačno definisanim vremenskim intervalima i na strogo definisanim relacijama, između tačno definisanih prostornih tačaka izvorišta i odredišta prevoza, bitno opredeljuje nefleksibilnost tražnje. Prostorna određenost i nemogućnost da se ispoljena tražnja zadovolji izvan relacije na kojoj se ispoljava, još je kritičniji faktor njene ne fleksibilnosti. Takođe, vremenska neravnomernost tražnje, uslovljena dnevnim, sedmičnim, sezonskim konjukturim i cikličnim faktorima i kretanjima, imaju bitne tržišne implikacije. Transporteri će izbegavati slučajeve u kojima bi značajnom vremenskom periodu imali neiskorišćene kapacitete. Autonomni tržišni mehanizam ne bi dao zadovoljavajuće rešenje što upućuje na nesavršenost tržišta transportnih usluga. Cenovna neelastičnost tražnje je još jedna karakteristika koja uzrokuje elemente imperfektnosti transportnog tržišta. Naime ona ukazuje na smanjenje mogućnosti korišćenja klasičnog tržišnog cenovnog mehanizma za uspostavljanje ravnoteže na transportnom tržištu koji se uspostavlja po cenu pretvaranja značajnog dela tražnje u nezadovoljenje potrebe. Svako nezadovoljenje potrebe za prevozom ima dalekosnažne posledice u ukupnoj privredi što se mora uzeti u obzir kod analize efikasnosti tržišnih mehanizama na transportnom tržištu.

4.2. Eksterni efekti

Funkcionisanje saobraćajnog sistema omogućuje funkcionisanje privrede na svim nivoima, ali i izaziva niz neposrednih i posrednih efekata, koji se sa stanovišta ljudske zajednice, mogu oceniti i negativno. Naime, veoma diskutabilno je pitanje da li resurse koji se mogu iscrpiti, odnosno koji se ne mogu obnoviti, sme ekonomska nauka da tretira kao ekonomsko dobro, posebno u slučaju čovekove okoline koja dugoročno predstavlja uslov opstanka ljudske vrste. Brojnost, multipliciranost i međusobna zavisnost dejstva saobraćaja na okolinu, niz drugih pozitivnih i negativnih efekata saobraćajnog sistema dodatno komplikuje i onemogućuje jednoznačnu opredeljenost prema pojedinim delovima saobraćajnog sistema i selektivan pristup u konkretnim slučajevima. Iz tog razloga se težište razmatranja prenelo više na praktične aspekte koji se bave utvrđivanjem društveno poželjnih orijentaciji razvoja saobraćajnog sistema s aspekta zadovoljenja potreba prevoza kao internih kriterijuma i s aspekta minimuma šteta za čovekovu okolinu kao eksternih kriterijuma.

Negativni uticaji saobraćaja na okolinu su očigledni eksterni efekti koji teško da mogu biti kontrolisani privatnim aktivnostima. Iz tih razloga, država treba regulatornim merama da usmerava i kontroliše negativni uticaj saobraćajnog sistema na čovekovu okolinu. Sledeće činjenice potkrepljuju ovu tezu:¹⁴¹

a) svojinska prava u domenu okoline nisu definisana, te je njeno korišćenje za korisnike praktično besplatno;

¹⁴¹Pejčić Tarle S., *Saobraćajna ekonomika i politika*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2005., str. 80.

- b) zagađenje je često prouzrokovano iz više različitih izvora, a štetne posledice zajednički podnose različite kategorije oštećenih,
- v) neizvesnost u pogledu dimenzija šteta u budućnosti i mogućnosti kontrole rizika uveliko komplikuju situaciju;
- g) privatne preferencije potcenjuju rizik vezan za male verovatnoće pojedinih događaja, koji mogu biti vezana za ozbiljne posledice ugrožavanja života.

Istraživanja u nizu zamalja različite strukture i nivoa razvoja su nedvosmisleno pokazala ono što se u savremenoj politici i već godinama zastupa - da sa aspekta društvenih troškova, uključivanjem eksternih efekata saobraćaja, železnički saobraćaj ima dovoljno komparativnih prednosti, da uz sve dosadašnje nasleđene interne i eksterne probleme dugoročno mora da opstane kao važan deo saobraćajnog sistema. Tek su drastični poremećaji ekološke ravnoteže lokalne i neizvesnosti na globalnom nivou dovele razvijene zapadne zemlje do relativnog osporavanja doskora jednog od apsolutnih simbola individualne slobode - putničkog automobila.

Radi toga te zemlje su počele da definišu takvu politiku zaštite čovekove sredine da je saobraćajna politika postala njoj podređena sa zadatkom da obezbedi saobraćajni sistem koji će zadovoljiti potrebe konkretnog društva, uz najmanje dugoročne negativne posledice po okolinu.

Evropske zajednice pokazala su da društveni troškovi po osnovu eksternih efekata znatno se razlikuju u drumskom i železničkom saobraćaju.

U putničkom drumskom saobraćaju su 4,4 puta veći društveni troškovi nego u železničkom saobraćaju, dok je u robnom saobraćaju taj odnos još veći, skoro dvadeset puta.¹⁴² Na osnovu ovog proračuna, predlaže se da na realne privatne troškove svakog korisnika saobraćajnog sistema se doda i odgovarajući porez na hiljadu putničkih, odnosno tonskih kolometara radi bolje raspodele resursa u saobraćaju:

Tabela 46. Dodatni porez na hiljadu pkm i tkm (ECU – Centralni kompjuter automobila)

Vrsta saobraćaja	Drumski (p. automobili)	Železnica
Putnički	4,0	0,9
Robni	7,8	0,4

Izvor: Rothengatter (OECD)

Međutim, uprkos ozbiljnom zalaganju niza institucija, sličan sistem naknada utvrđen na savremenoj saobraćajnoj politici u praksi funkcioniše samo u Švedskoj.

Procenjeni troškovi eksternih efekata u 17 zemalja Evrope po saobraćajnim granama iznose po najnovim procenama neuporedivo više, što se vidi iz naredne tabele:

¹⁴²Pejčić Tarle S., *Saobraćajna ekonomika i politika*, op. cit. str. 91.

Tabela 47. Relativni eksterni troškovi saobraćaja u zapadnoj Evropi

	Putnički saobraćaj ECU 1000 pkm	Robni saobraćaj ECU/1.000 tkm
Drumski saobraćaj	50,1	58,4
Železnički saobraćaj	10,0	7,3
Vazdušni saobraćaj	17,8	93,2
Vodeni saobraćaj	-	6,1

Izvor: INFRAS, IWW: *External Effects of Transport*, Zurich, Karlsruhe, 1994.

Struktura eksternih troškova u putničkom i robnom saobraćaju se prema tim procenama razlikuje, što se uočava iz narednih tabela:

Tabela 48. Struktura relativnih eksternih troškova saobraćaja u putničkom saobraćaju (u % prema ECU/pkm)

	Drumski saobraćaj		Železnički saobraćaj	Vazdušni saobraćaj
	Putnički automobil	Autobusom		
Nezgode	64,6	46,1	19,0	
Buke	9,0	20,6	31,0	16,7
Zagađenje vazduha	13,2	20,1	20,0	28,1
Klimatske promene	13,2	13,2	30,0	55,2
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: INFRAS, IWW: *External Effects of Transport*, Zurich, Karlsruhe, 1994.

Tabela 49. Struktura relativnih eksternih troškova saobraćaja po granama u robnom saobraćaju (u % prema ECU/tkm)

	Drumski	Železnički	Vazdušni	Vodni
Nezgode	38,0	12,2		-
Buke	21,7	63,5	17,7	-
Zagađenje vazduha	22,2	9,5	28,2	68,8
Klimatske promene	18,1	14,8	54,1	31,2
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: INFRAS, IWW: *External Effects of Transport*, Zurich, Karlsruhe, 1994.

Eksterni efekti saobraćajnog sistema pružaju argument kojim se zagovara regulisanje transportnog tržišta. Uz istaknute elemente imperfektnosti transportnog tržišta, eksterni efekti pružili su osnovu za značajno prisustvo države u domenu regulisanja uslova funkcionisanja ovog tržišta. Nameće se pitanje širine, načina i primenjivanja mera države a da se ne eliminiše dejstvo tržišnih zakona koje sa sobom nosi opasnost odlaska u drugu krajnost a time i u nesagledive negativne posledice.

Smatra se da intervencionizam države na transportnom tržištu, zbog ekstrinhih efekata, ima za posledicu negiranje suverenosti korisnika prevoza. Razlike koje se mogu pojaviti između preferencija korisnika u pogledu vrste prevozne usluge, i zahteva i želja države izraženih kroz saobraćajne regulatorne mere, često su, konfliktnog karaktera. Države te nesuglasice teže da prevaziđu tako što tržišne parametre modifikuju u smislu da, preko regulisanja cena i ponude, korisnikov izbor prevozne usluge bude usklađen sa društveno-politički opredeljenim i željenim standardima.

4.3. Javni interes

Pored eksternih troškova, javni interes predstavlja još jedan od izuzetaka koji narušava pravilo o nesmetanom funkcionisanju privrede zasnovane na slobodnom tržištu. Kao i u slučaju nesavršene konkurencije, javni interes i eksterni efekti pružaju racionalan razlog za državnu intervenciju u privredi.¹⁴³

Cilj državne intervencije na transportnom tržištu u uslovima nesavršene konkurencije i neutralisanju negativnih eksternih efekata jeste kreiranje veće tržišne efikasnosti. Dok je državna intervencija koja se obrazlaže razlozima javnog interesa, ima za cilj modifikaciju očekivanih rezultata tržišne konkurencije u skladu sa definisanim ciljevima, koji se političkom odlukom proglašavaju za javni interes.

Javni interes predstavlja ono što donosioci ekonomsko-političkih odluka proglaše za pitanje od posebnog društvenog značaja. Pitanja koja se mogu proglasiti od opšteg značaja, a samim tim i javnog interesa mogu biti različita.

Ekološki aspekt razvoja dobija protekom vremena sve više na značaju, pa mu se u savremenom periodu u razvijenom delu sveta poklanja sve veća pažnja. Pitanje kvaliteta životne sredine predstavlja izuzetno značajno pitanje koje se u interesu svih stanovnika, a istovremeno je nesporno da autonomni tržišni mehanizmi ne mogu da obezbede rešenja koja se u tom domenu žele postići. S obzirom, da se saobraćaj javlja kao jedan od najvećih zagađivača životne sredine, jasno je da se regulacija transportnog tržišta ispoljava u stimulisaniu ekoloških tolerantnijih u odnosu na ekološki netolerantne vidove transporta. Politika proizvodnje i potrošnje energije je takođe jedno od pitanja koje se često artikuliše kao pitanje od posebnog javnog interesa. To je posledica posebnog značaja koje energetika ima po ukupan društveno-ekonomski razvoj svih zemalja i njihovih privreda. Kao opšti interes se proglašava što veće učešće sopstvenih energetskih resursa, a po mogućnosti i ekološki tolerantnijih vidova energije, u ukupnoj postojećoj i perspektivnoj potrošnji. I energetika i saobraćaj su delatnosti koje obezbeđuju infrastrukturne pretpostavke za funkcionisanje ukupne privrede i života stanovništva, koje su i međusobno snažno uslovljene. Usmerenost regulative transportnog tržišta ka ostvarivanju ovog javnog interesa, znači usmeravanje tražnje ka energetski štedljivim i vidovima transporta koji troše energiju iz sopstvenih resursa.

¹⁴³ **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

Za javni interes mogu biti proglašena i pitanja koja se tiču samo saobraćajnog sistema. Pitanje bezbednosti saobraćaja kao problema javnog interesa ima opravdanje, s obzirom na dramatične posledice koje ugrožavanje bezbednosti ima po ljude u savremenom periodu. Takođe, zaštita železnice ili realizacija pojedinih razvojnih programa može biti proglašeno za pitanja od javnog interesa jer obezbeđuju zaposlenost određenih privrednih kapaciteta, pokretanje razvojnih kapaciteta i sl.

Izdizanje pojedinih pitanja na nivo opšteg interesa uvek podrazumeva odgovarajuću političku odluku a mere države usmerene ka realizovanju ciljeva proglašenih za javni interes menjaju uslove konkurencije na transportnom tržištu.

5. Instrumenti regulisanja transportnog tržišta

U kreiranju strategije razvoja saobraćajnog sistema koristi se jedan integrisan pristup primene različitih instrumenata sa ciljem da se utiče na potrebe i ponašanje učesnika u saobraćaju i transportu. On uključuje sledeće instrumente: planske, regulativne, informativne, tehnološke i ekonomske.

Planski instrumenti obuhvataju sve one instrumente koji se odnose na planiranje načina korišćenja i namene zemljišta u cilju stvaranja uslova za razvoj održivih transportnih sistema, odnosno sve one mere koje će omogućiti optimalno planiranje nove saobraćajne infrastrukture. Ovi instrumenti za cilj imaju smanjenje obima prevoza i same dužine putovanja, čime se povećava transportna efikasnost, odnosno smanjuje potrošnja energije, buke i drugih negativnih eksternih efekata koji nastaju po osnovu saobraćaja i transporta.

U transportnom sektoru izuzetno značajnu ulogu imaju regulativni instrumenti, što potvrđuje i činjenica da mnoge zemlje imaju veoma jasna i čvrsta pravila koja regulišu obezbeđivanje i upotrebu saobraćajne infrastrukture i transportnih usluga. Oni se definišu na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou i odnose se na uspostavljanje određenih standarda, ograničenja ili administrativnih procedura u obezbeđivanju i korišćenju saobraćajne infrastrukture i transportnih usluga.

Informativni instrumenti odnose se na različite edukativne kampanje i promocije koje za cilj imaju podizanje javne svesti o potrebi očuvanja životne sredine, smanjenju zagađenja i povećanju bezbednosti u saobraćaju, zatim na kampanje i promocije koje informišu javnost o mogućnostima korišćenja alternativnih vidova prevoza. Ovi instrumenti se, takođe, odnose i na različite obuke i treninge vozača, s ciljem da se poveća bezbednost u saobraćaju i da se utiče na njihov način vožnje i pravilno održavanje vozila, čime se postiže efikasnija potrošnja goriva, niži operativni troškovi i niža emisija polutanata.

Tehnološki instrumenti se odnose na tehnološko unapređenje postojećih goriva, upotrebu čistijih goriva (tečni gas, prirodni zemni gas, biogas, električna energija, vodonik, pogonske ćelije i dr.), tehnološko unapređenje samih vozila koje dovode do povećanja njihove energetske efikasnosti, primenu različitih komunikacionih i informacionih tehnologija u saobraćaju i transportu i sl.

Investicije u saobraćajnu infrastrukturu znatno prevazilaze prihode koje država ostvaruje po osnovu njene upotrebe. To znači da korisnici saobraćajne infrastrukture samo delimično nadoknađuju troškove koji nastaju po osnovu obezbeđivanja (izgradnje, održavanja i modernizacije) i upotrebe saobraćajne infrastrukture, dok se ostatak nadoknađuje iz državnog budžeta.

Jedan od ključnih ciljeva upotrebe ekonomskih instrumenata je njihovo korišćenje radi obezbeđivanja sredstava za pokrivanje infrastrukturnih troškova. Pored toga, ciljevi upotrebe ekonomskih instrumenata sve više su usmereni ka podsticanju korišćenja energetski efikasnijih vidova transporta i tipova vozila. Najčešći ekonomski instrumenti koji se kotiste na transportnom tržištu su takse, carinske dažbine i različite vrste poreza. Poseban značaj imaju takse i porezi preko kojih se obezbeđuju naknade za korišćenje infrastrukture, a samim tim i reprodukovanje ulaganja u infrastrukturu. Ekonomski instrumenti monetarnog tipa su u funkciji posrednog regulisanja odnosa na transportnom tržištu. Njima se opredeljuju uslovi finansiranja reprodukcije, izgradnje, modernizacije i rekonstrukcije infrastrukturnih, kao i uslovi nabavke mobilnih transportnih kapaciteta. S obzirom na veliku intezivnost u saobraćajne kapacitete, transporteri najveći deo sredstava neophodnih za proširenu reprodukciju nisu u mogućnosti da obezbede iz sopstvenih sredstava, pa su po pravilu upućeni na sredstva kredita. U takvoj situaciji država, preko monetarno-kreditne politike, visine kamatnih stopa, dužine roka otplate kredita i sl. može značajno da stimuliše ili destimuliše ulaganja u razvoj saobraćajne ponude, a samim tim i da bitno utiče na konkurentsku poziciju transportera na tržištu.

6. Harmonizacija uslova funkcionisanja u oblasti saobraćaja

Harmonizacija uslova funkcionisanja na transportnom tržištu je pretpostavka njegovog liberalizovanja. Postoje brojni razlozi za ujednačavanje uslova privređivanja, počev od tehničkih propisa i standarda, preko uslova razvoja i reprodukovanja infrastrukture, ekonomske zasnovosti i realnosti cena koštanja, politike cena do nediskriminatorskih monetarnih i fiskalnih rešenja i zahvatanja.

Teškoću za obezbeđenje ravnopravne startne pozicije pojedinih vidova transporta predstavlja nasleđe iz prošlosti usled neravnopravnog tretmana pojedinih saobraćajnih grana u bližoj i daljoj prošlosti. Koncept nediskriminatorskog, ravnopravnog tretmana svih vidova saobraćaja podrazumeva da njihova cena koštanja treba da sadrži realan iznos svih troškova koje oni prouzrokuju. Cena koštanja prevoza treba da sadrži: troškove poslovanja (amortizacija transportnih kapaciteta, materijalni troškovi i troškovi rada); troškove infrastrukture (naknade za korišćenje infrastrukture u realnom iznosu); i eksterne troškove (troškove zagađivanja životne sredine).

Ujednačavanje uslova funkcionisanja na transportnom tržištu stvara pretpostavke i za liberalizovanje pristupa tržištu i liberalizovanje prevoznih cena. Harmonizacija uslova privređivanja obezbeđuje pretpostavke za uklanjanje neposrednog regulisanja i kontrole prevoznih cena od strane države. U uslovima razvijenog tržišta, samostalnost transportera u formiranju cena podrazumeva da te cene moraju biti

konkurentne odnosno njihova visina ne može biti nezavisna od reakcije tržišta. Tržišna konkurentnost potiskuje visinu i strukturu troškova, pa se nameće pitanje kako visini tržišno prihvatljivih prevoznih cena prilagoditi visinu jediničnih sredstava.¹⁴⁴

6.1. Harmonizacija uslova funkcionisanja u slučaju dinamičnog razvoja saobraćajne infrastrukture

Stanje infrastrukture bitno opredeljuje mogućnosti ispoljavanja raspoloživih konkurentskih prednosti svakog pojedinačnog vida transporta, a time i svakog pojedinačnog transportera. Karakteristike infrastrukture, izražene u velikoj intezivnosti investicija, dugim rokovima trajanja i povraćaja uloženi sredstava, kao i funkcije koje ona ima kao opšti uslov ne samo razvoja i funkcionisanja transporta već ukupne privrede, razlozi su koji su ispoljeni u domenu nesavršenosti strukture transportnog tržišta.

S obzirom, da u domenu infrastrukture dolazi do neefikasnosti autonomnih tržišnih mehanizama u alociranju raspoloživih resursa kao posledica toga država preuzima nadležnosti i odgovornosti za politiku razvoja infrastrukture. Na taj način država preuzima značajnu ulogu u definisanju ukupne ponude na transportnom tržištu, kao i za definisanje uslova konkurencije između pojedinih vidova transporta i njihovih transportera.

Izgradnja, modernizacija i rekonstrukcija, puteva, pruga i drugih saobraćajnica, luka, pristaništa, aerodroma, sa pripadajućim objektima i uređajima, predstavlja značajan domen u kome je neophodno obezbediti harmonizaciju uslova privređivanja prevoznika na transportnom tržištu. Prvi razlog za izneti stav je činjenica da razvoj infrastrukture opredeljuje preduslove za postojanje i egzistiranje pojedinih vidova transporta na pojedinačnim segmentima transportnog tržišta. Ako nema infrastrukture datog vida transporta, nema ni njegovih transportera na datom segmentu tržišta, pa nema ni povoda za harmonizovanje njegovih uslova privređivanja sa konkurencijom. Naime, stepen razvijenosti i gustina saobraćajne mreže je preduslov koji obezbeđuje širinu prisustva transportera na tržištu. Jasno je da svi vidovi transporta ne mogu i ne treba da imaju isti stepen razvijenosti i rasprostranjenosti infrastrukture. U nekim slučajevima je to pitanje raspoloživosti prirodnih uslova a u drugima pitanja objektivnog vrednovanja mogućnosti ispoljavanja konkurentskih prednosti pojedinih vidova transporta (železnički, vazdušni, drumski) na konkretnim tržišnim segmentima. Danas postoji visok stepen saglasnosti oko uloge pojedinih vidova transporta, i mogućnosti tržišnog valorizovanja i potvrđivanja ekonomsko-eksploatacionih prednosti kojima oni raspolažu.

Dugoročnost efekata razvojne infrastrukture opredeljuje pozicije transportera na tržištu u postojećim i relativno dugim perspektivnim uslovima. Kao što se dugo njihovi efekti ispoljavaju, tako se i u relativno dugom periodu bezbeđuju preduslovi harmonizovanja konkurencije po osnovu dinamičnog razvoja infrastrukture. Problemi u harmonizovanju elemenata uslova konkurencije koji proizilaze po osnovu dinamičnog razvoja infrastrukture proširuju se zbog ograničenih resursa koji ne omogućavaju

¹⁴⁴Božić V., *Ekonomija saobraćaja*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2009. str. 328.

istovremeno realizovanje projekata izgradnje, modernizacije i rekonstrukcije infrastrukture u svim vidovima saobraćaja.

Polazeći od značaja, kod infrastrukturnih kapaciteta se uspostavlja hijerarhija od međunarodnog, preko nacionalnog, regionalnog do lokalnog nivoa. Različiti nivoi u hijerarhijskom poretku infrastrukturnih kapaciteta po pravilu su praćeni i sa različitim nivoima nadležnosti i odgovornosti odnosno različitim nivoima na kojima se donose odluke o njihovoj proširenoj reprodukciji. Odnosno definišu se programi dinamičnog razvoja u kojima se određuju prioriteti ulaganja, što svakako predstavlja krucijalno pitanje za harmonizaciju uslova konkurencije u ovom domenu. Izbor prioriteta treba da podrazumeva ravnopravan status svih vidova transporta, i vrednovanje ekonomskih, društveno-socijalnih, energetskih i ekoloških aspekata i efekata izgradnje, modernizacije i rekonstrukcije njihovih infrastrukturnih kapaciteta. Prioritetnost ulaganja u bilo koji vid transporta uvek je u funkciji poboljšanja kvaliteta ponude i podizanja nivoa njegove konkurentnosti.

Harmonizacija u uslovima dinamičnog razvoja infrastrukture podrazumeva određenu institucionalizaciju odnosno formiranje odgovarajućeg vladinog organa za razmatranje, istraživanje i pripremu predloga vezanih za problematiku infrastrukture kao celine.

6.2. Harmonizacija uslova funkcionisanja u slučaju nepromenjenog nivoa saobraćajne infrastrukture

Ciljevi funkcionisanja saobraćajne infrastrukture su realne cene koštanja transportnih usluga kod svih vidova transporta i normalno reprodukovanje uloženi sredstava u infrastrukturi.

Kod svih vidova saobraćaja uračunavanje realnog iznosa troškova infrastrukture u cenu koštanja prevoznih sredstava je značajan element koji bitno opredeljuje konkurentnost transportera na transportnom tržištu. Kada se u cenu koštanja uračunavaju troškovi ispod njihovog realnog iznosa, dati transporteri na tržištu imaju veštački povećanu konkurentnost dok cena koštanja sa nerealno visokim troškovima infrastrukture veštački umanjuje konkurentnost transportera. Problem realnog uračunavanja troškova infrastrukture u cenu koštanja rešen je u vazdušnom, pomorskom i rečnom saobraćaju jer su infrastrukturni kapaciteti organizaciono izdvojeni od transportera te brigu o njihovoj reprodukciji vode aerodromska, lučka i pristanišna preduzeća.

Harmonizacija uslova privređivanja po osnovu nepromenjenog stanja je posebno ispoljena na relaciji između železničkog i drumskog saobraćaja. U železničkom saobraćaju infrastruktura je bila organizaciono spojena sa eksploatacijom u okviru jednog železničkog preduzeća. To preduzeće je, osim proizvodnje prevoznih usluga, na sebe preuzimalo održavanje infrastrukturnih kapaciteta, kao i obavezu obezbeđivanja proste reprodukcije sredstava uloženi u infrastrukturu. S obzirom, da je kod železničkog saobraćaja učešće troškova infrastrukture u ceni koštanja značajno dolazi do uvećanja te cene a samim tim i do uvećanja prodajne cene usluga i konkurentne pozicije železnice

na tržištu. Nepovoljni konkurentski položaj železnice, između ostalog, smanjivao je njeno tržišno učešće, umanjivao rast obima prevoza i onemogućavao pokrivanje troškova prihodima od prevoza. Gubitke u poslovanju kod železničkog saobraćaja nadoknađuje država ali tako da obezbeđuje i deo sredstava za nepromenjenu reprodukciju infrastrukture, tako da u konačnom rezultatu železnica i ne snosi ukupan iznos tih troškova.

Obezbeđivanje nepromenjenog nivoa funkcionisanja infrastrukture drumskog saobraćaja koncipiran je tako da država, naplatom naknada od direktnih korisnika, treba da obezbedi reprodukovanje uložениh sredstava. U razvijenim zemljama ovaj cilj je dostignut pa se deo od naplaćenih naknada može iskoristiti i za razvoj infrastrukture drumskog saobraćaja. U manje razvijenim zemljama naknade od korisnika ne mogu da obezbede prosto reprodukovanje ulaganja tako da u tim zemljama država obezbeđuje sredstva i za deo nepromenjenog nivoa reprodukcije infrastrukture.

Generalno je prihvaćen stav da svaki korisnik treba da snosi deo troškova infrastrukture koji objektivno i prouzrokuje odnosno srazmera između prouzrokovanih troškova i plaćenih naknada nije egzantno uspostavljena. Istraživanja su potvrdila zavisnost između težine i veličine vozila i prouzrokovanih troškova infrastrukture. Posebno je je utvrđena zavisnost trošenja puta od osovinskog opterećenja na vozilima. Progresivan rast trošenja puta sa rastom osovinskog opterećenja, rezultirao je u progresiji naknada za infrastrukturu koju plaćaju veća i teža vozila. Ocena je da komercijalna vozila ne snose realan iznos prouzrokovanih troškova, što se kompenzuje povećanim opterećenjem lakih vozila sa troškovima iznad stvarno prouzrokovanih. Praksa je pokazala da je konkurentsko preimućstvo drumskog saobraćaja na tržištu, osim njegovim objektivnim ekonomsko-eksploatacionim prednostima, dobrim delom upravo uslovljeno i neuračunavanjem realnog iznosa infrastrukture u cenu koštanja.¹⁴⁵

Rešenja koja se predlažu idu i za tim da drumski i železnički saobraćaj pod istim uslovima snose troškove svoje infrastrukture. Država po ovom rešenju bi trebala da preuzme brigu oko finansiranja izgradnje, modernizacije i održavanja železničke infrastrukture, analogno putnoj mreži, a da železnička preduzeća, kao i drumski prevoznici, plaćaju naknade za korišćenje infrastrukture.

6.3. Harmonizacija u domenu eksternih troškova

U zavisnosti od stepena efikasnosti i racionalnosti saobraćajni sistemi izazivaju pozitivne i negativne efekte u okviru funkcionisanja privrede i u svakodnevnom životu ljudi. Pri tom različiti vidovi transporta se međusobno bitno razlikuju prema stepenu njihove ekološke prihvatljivosti, a samim tim i prema visini prouzrokovanih eksternih ekoloških troškova o čemu je bilo reči u prethodnom delu rada.

Ekološki troškovi, u ranijem periodu, nisu uzimani u razmatranje kod analize i ocene razvojnih procesa dok je danas postalo veoma aktuelno. Naime, ekološki troškovi

¹⁴⁵ **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

se moraju uzeti u razmatranje kod korišćenja resursa u bilo kom privrednom domenu, a posebno u domenu saobraćaja. Najpre treba otkloniti uzroke nastajanja ovih troškova odnosno preduzeti niz mera i akcija da se negativni efekti po ekologiju i bezbednost svedu na što je moguće manju meru. Primena novih tehničkih standarda kod konstrukcije i proizvodnje transportnih sredstava obezbeđuju njihovu veću ekološku tolerantnost u eksploataciji. Rezultati su prisutni, ekološka tolerantnost se povećava, ali negativni uticaji na sredinu i eksterni troškovi se ne mogu eliminisati.

Rešavanje problema eksternih troškova moguće je postići i vrednovanjem ekoloških resursa ravnopravno sa drugim resursima koji se koriste u proizvodnji transportnih usluga. Harmonizacija uslova privređivanja podrazumeva uvođenje realnih eksternih troškova u cene koštanja prevoznih usluga. Ekološka tolerantnost postaje bitan element troškovne, i na njoj zasnovane cenovne konkurentnosti vidova transporta, a smim tim i pojedinačnih transportera. Ovakvo rešenje je u funkciji zaštite opšte društvenih interesa, jer je zdrava sredina interes svih.

7. Saobraćajna politika Evropske Unije i njen uticaj na saobraćajnu infrastrukturu Srbije

Evropska zajednica od osnivanja posebnu pažnju posvećuje problemu saobraćaja, što je potvrđeno Rimskim ugovorom (1957. godine), ali je činjenica da se dugo godina nije našao pravi okvir za razvoj efikasne saobraćajne politike. Prvi put je 1992. godine, kako je zakonski program jedinstvenog tržišta napredovao, komisija Evropske zajednice objavila „Zelenu Knjigu“, a zatim i „Belu Knjigu“, o budućnosti zajedničke saobraćajne politike. U centru pažnje, naročito prvog dokumenta, bio je održivi saobraćaj i njegovi efekti na ukupnu saobraćajnu politiku. Ovi dokumenti označavaju novu agendu za „uređenje“ saobraćajnog sistema Evropske zajednice, u svetlu uspostavljanja jedinstvenog tržišta, koje je neposredno generisalo dodatnu potražnju transportnih usluga, kao i pritisak na saobraćajne kapacitete. Dodatno, u ovim dokumentima je saobraćaj okarakterisan kao glavni izvor različitih uticaja na životnu sredinu, naročito atmosferskih zagađenja, buke i promene namene zemljišta.

U toku deset godina uglavnom je postignut osnovni cilj: otvaranje i liberalizacija saobraćajnog tržišta, dok se posledice uglavnom vezuju za porast zahteva u sektoru drumskog transporta zbog nižih cena. Identifikovani su alarmantni trendovi vezano za zagušenja, zagađenja, rast u sektoru drumskog saobraćaja koji je neusaglašen sa ekonomskim rastom, kao i neizbalansiran rast po vidovima transporta.¹⁴⁶

¹⁴⁶Videti: **Grujić D., Vojnović B.**, *Uticaj saobraćajne politike Evropske unije na regionalni razvoj i saobraćajnu infrastrukturu*, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope, Ekonomski fakultet Niš/2013. str. 253-263.

7.1. Zajedničko saobraćajno tržište

Zajednička politika Evropske unije u oblasti saobraćaja je u toku uspostavljanja unutrašnjeg tržišta od kraja osamdesetih godina značajno napredovala. Od 1993. godine postoji zajedničko tržište, na kojem transportna preduzeća bez graničnih prepreka mogu svuda slobodno da nude svoje usluge. Time je evropska integracija u oblasti saobraćaja doprinela, pre svega, samoj transportnoj privredi, koja ima oko 10 miliona zaposlenih i preko 10% udela u društvenom proizvodu. Ona, istovremeno, služi i funkcionalnoj sposobnosti unutrašnjeg tržišta: slobodno kretanje lica, roba i usluga u prostoru bez unutrašnjih granica koje se može obezbediti samo ako prevoz lica i tereta neometano funkcioniše.

Mere koje je Evropska unija do sad preduzela radi uspostavljanja Zajedničkog saobraćajnog tržišta i njegovog funkcionisanja odnosi se, u prvom redu, na privrednu delatnost transportnih preduzeća. Komercijalne transportne usluge preduzeća drumskog saobraćaja, rečnog brodarstva, avio i pomorskih kompanija su, shodno principu slobodnog prometa usluga, oslobođene diskriminacije na osnovu državljanstva. One podležu opštim tržišno-privrednim okvirnim uslovima saobraćajne politike Evropske unije.

Pre početka evropske integracije, vlade mnogih država članica svoju politiku oblikovale su prema sopstvenim nacionalnim merilima. Pri tom, težile su, na primer, zaštititi svojih državnih železnica od delatnosti drumskog saobraćaja koji se širio, zapošljavanje domaćih flota rečnog i pomorskog saobraćaja, i prisustvu nacionalnih aviokompanija u međunarodnom saobraćaju. Ovi nacionalni sistemi pravne regulative štite nacionalna tržišta. U međunarodnom saobraćaju oni su zahtevali mnoštvo bilateralnih i multilateralnih spozozuma sa jakim pograničnim kontrolama.

Da bi se otklonile ove prepreke za Zajedničko saobraćajno tržište, Evropska unija je trasirala put za razgradnju državnih intervencija po pitanju cena i kapaciteta ponuda saobraćajnih preduzeća (liberalizacija). Evropska unija je izabrala slobodnu inicijativu preduzeća kao najpovoljnije rešenje za celokupnu privredu, suverene okvirne uslove je, analogno tome, prilagodila i ograničila na meru stvarnih želja javnog interesa. Njih čine: unapređenje bezbednosti saobraćaja, ujednačavanje tehnoloških standarda, socijalna zaštita radnika, dovoljna saobraćajna iskorišćenost površina, zaštita od buke i druga ekološka zaštita, kao i uvođenje putarina. U interesu jedinstvenih uslova konkurencije uzajamno su usaglašeni dotični državni propisi (harmonizacija). Potom su, osnivanjem unutrašnjeg tržišta, uklonjene pogranične kontrole.

Tokom integrisanja sektora saobraćaja postalo je jasno da sama liberalizacija i harmonizacija nisu dovoljne da bi se uveo efikasan i ekološki prihvatljiv ukupan sistem prevoza roba i putnika širom Evrope. Nasleđene strukture preduzeća često stoje na putu konkurentskoj sposobnosti, upravo kod onih nosilaca saobraćaja, železnica rečnog brodarstva koji su za životnu sredinu, u poređenju sa ostalim, povoljniji. Osim toga, logistički optimalan sistem transporta zahteva, ne samo konkurenciju, već i tesnu

saradnju transportnih preduzeća radi obrazovanja transportnog lanca „od vrata do vrata“.¹⁴⁷

Stoga, zajednička saobraćajna politika obuhvata i različite mere restrukturiranja, pre svega železnica. Ovde je, u prvom redu, reč o razdvajanju šinske mreže od železničkih preduzeća, kako bi se omogućilo osnivanje privatnih, nadnacionalnih društava, koja bi svoje usluge mogla da ponude na šinskoj mreži više država.

Evropska unija unapređuje i kombinovani saobraćaj, naročito kombinovanje šinskog i drumskog saobraćaja. Konkurencija ne bi trebala da se javi između nosilaca saobraćajne delatnosti u onoj meri u kojoj bi trebalo da se pojača između saobraćajnih preduzeća koja nude široku logistiku paletu transporta „od vrata do vrata“, koristeći, pri tom, različite tehnike transporta.

Za povećanje efikasnosti i poboljšanje kvaliteta saobraćajnog sistema Evropska unija u smislu ekološke prihvatljivosti, osim toga, služi i čitav niz drugih mera u oblasti saobraćajnih infrastrukturnih taksi, saobraćaj i ugljen-dioksid, ekološke tehnologije, menadžmenta avio-saopbraćaja, kao i istraživanja i razvoja.

7.2. Transevropske saobraćajne mreže

Od stupanja na snagu Mاستrihtskog ugovora (1993. godine), Evropska unija je pored saobraćajne politike dobila zadatak izgradnje i proširenja Transevropske mreže u oblasti infrastrukture saobraćajnih puteva (TEM-SI). U svrhe razvoja TEM-SI Evropska unija unapređuje međunarodno povezivanje nacionalnih mreža otklanjanjem uskih grla, zatvaranjem praznina, kao i usklađivanjem tehničkih standarda. Smernice za izgradnju TEM-SI donete su odlukom Evropskog parlamenta i Saveta. Evropska unija pruža investicionu pomoć infrastrukturnim projektima od zajedničkog interesa, za koje na raspolaganju stoje budžetska sredstva i krediti Evropske investicione banke.

Belom knjigom Evropske unije je u prioritete svrstan razvoj mreže glavnih transportnih koridora. Osnovni zadatak transevropske mreže je da omogući formiranje jedinstvenog tržišta i harmoničniji razvoj na celoj teritorijazajednice. Njegova realizacija zasniva se na dva osnovna pravca razvoja:

- transevropske transportne saobraćajne i energetske mreže, i
- informacione i komunikacione mreže.

Definisani su sledeći ciljevi politike strukturiranja i razvoja transevropske transportne mreže:

- prostorna kompetitivnost – iskazana potrebom za bržim, bezbednijim jeftinijim transportom, kako bi se omogućilo povećanje kompetitivnosti područja, odnosno nivoa infrastrukturne opremljenosti evropskog prostora;
- prostorni balans odnosno uravnoteženost – izbegavanje prevelike koncentracije bogatstva i stanovništva u razvijenim regijama i urbanim centrima, u prvom redu

¹⁴⁷Vajdenfeld V., Vesels V., *Evropa od A do Š*, Fondacija Konrad Adenauer, Bon, 2002., str. 220.

jačanjem veza i povećanjem saobraćajne i komunikacijske dostupnosti manje razvijenih, perifernih i retko naseljenih regija; i

- kvalitet prostora – izražen optimalnom kombinacijom postojećih oblika transporta (multimodalnost, interoperativnost), radi poboljšanja performansi transporta i smanjenja negativnih uticaja na životnu sredinu.

Razvoj transevropske transportne mreže može da doprinese ravnomernijoj prostornoj distribuciji odnosno razmeštaju stanovništva i ekonomskih aktivnosti u Evropskoj uniji, u prvom redu povećanjem potencijalne kompetitivnosti perifernih regija kroz poboljšanje njihove saobraćajne dostupnosti u odnosu na centralne evropske regije. S druge strane, razvoj transportne mreže može da izazove povećanje postojećih problema, te se predviđa preduzimanje dodatnih, preventivnih mera. Zbog velikih distanci između priključnih tačaka na transportnu mrežu, postoji rizik formiranja „praznih“ međuprostora s ograničenim mogućnostima pristupa, što ta područja stavlja u nepovoljan saobraćajni i ekonomski položaj i dovodi do stagnacije u razvoju. To se može izbeći, pod uslovom da povećanje gustine sekundarne transportne mreže (nacionalne i regionalne) prati širenje transevropskih mreža, čime bi se ostvarila veća dostupnost takozvanih praznih međuprostora.

Prioritetni pravci budućeg razvoja transevropske mreže su:

- primena integrisanih intermodalnih rešenja, kojima se obezbeđuje uvođenje ekološki pogodnih transportnih sistema i efikasnije korišće i povezivanje postojeće infrastrukture, što zahteva unapređenje koordinacije transportnih politika i operatera;
- poboljšanje javnih transportnih sistema na nivou regiona, lokalnih zajednica i urbanih centara, razvojem novih, odnosno višenamenskim korišćenjem postojećih železničkih pruga i putničkih linija, redefinisanjem javnih transportnih usluga i politike cena, u skladu s regionalnim potrebama i mogućnostima, i
- liberalizacija konkurencije različitih vrsta transportnih sistema i operatera, radi prilagođavanja usluga potrebama korisnika.
- Opredeljenja za proširenje Evropske unije na zemlje centralne, istočne i jugoistočne Evrope, postavila su zahteve za definisanjem osnovne mreže saobraćajnica, koja treba te zemlje da poveže sa zapadnoevropskim zemljama. Rezultat napred navedenog je definisanih 10 Panevropskih koridora.¹⁴⁸

I Helsinki – Talin – Riga - Kaunas i Klaipeda – Varšava –Gdanjsk - Krak
A - od Sankt Peterburga prema Rigi – Kalinjingrad - Gdanjsk-Libek - Put Baltika(E67) –
Helsinki - Varšava.

II Berlin – Poznanj – Veršava – Brest – Minsk – Smoljensk –Moskva -
Nižnji Novograd.

III Brisel – Ahen – Keln – Drezden – Vroclav – Katovice – Krakov – Lavov
– Kijev

¹⁴⁸ <http://www.pks.rs/e-learning/fiata/osnove/geografija/koridor.htm>

- IV Drezden – Nirnberg – Prag – Beč – Bratislava – Đer –Budimpešta – Arad – Bukurešt – Konstanca – Sofija – Solun – Plovdiv -Instambul
- V Venecija – Trst – Kopar – Ljubljana – Maribor – Budimpešta –Užgorod – Lavov - Kijev - Krak A – Bratislava – Žilina – Košice - Užgorod
Krak B – Rijeka – Zagreb - Budimpešta
Krak C –Ploč – Sarajevo – Osijek - Budimpešta
- VI Gdanjsk – Katovice - Žilina, sa zapadnim krakom od Katovica i Brna
- VII Reka Dunav
- VIII Drač – Tirana – Skoplje – Bitolj – Sofija – Dimitrovgrad –Burgas - Varna
- IX Helsinki – Viborg - Sankt Peterburg – Pskov – Moskva –Kalinjingrad – Kojev – Ljubaševka – Rozdina – Kišinjev – Bukurešt –Dimitrovgrad - Aleksandropolis, sa krkom od Ljubaševka - Rozdilijana do Odese Krak A –Helsinki - Sankt Peterburg - Moskva
Krik B – Kalinjingrad - Kijev
Krak D –Kalinjingrad – Vilnius - Minsk
- X Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skoplje – Vels -Solun
Krak A –Grac – Maribor - Zagreb
Krak B – Bidimpešta - Novi Sad - Beograd
Krak C Niš – Sofija – Dimitrovgrad - Istambul preko Koridora 4
Krak D –Ves-Prilep-Bitolj-Florina-Igumenica.

Sa navedenim panevropskim koridorima kompletira se osnovna mreža saobraćajne infrasrkture u okviru Evropske unije, kao i zemalja koje su potencijalni kandidati za članice Evropske unije.

Uloga transporta i infrastrukture u regionalnoj saradnji na zapadnom Balkanu smatra se ključnim faktorom u sveukupnom ekonomskom, socijalnom i razvoju životne sredine u regionu zapadnog Balkana. Razvoj Osnovne regionalne saobraćajne mreže u jugoistočnoj Evropi predstavlja sjajnu priliku za zemlje zapadnog Balkana da spoje svoje interese i teže ka rešenjima koja imaju ekonomske i socijalne prednosti, kao i rešenjima koja su ekološki prihvatljiva.

Srbija je potpisivanjem Memoranduma o razumevanju o razvoju Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (2004.), uspostavila osnovne modalitete regionalne saradnje u oblasti transporta i uspostavljena je Transportna opservatorija za jugoistočnu Evropu. Sprovedenje regionalnih infrastrukturnih projekata za Srbiju ima pozitivan uticaj na nacionalnu ekonomiju odnosno rašavanje problema visoke nezaposlenosti. Bolje prilike za zaposlenje i veća mobilnost radne snage doprinose socijalnom razvoju. S obzirom da transport ima značajan uticaj na životnu sredinu, presudno je da pitanja životne sredine budu uzeta u obzir prilikom razvoja Osnovne regionalne saobraćajne mreže.

7.3. Ekonomski efekti integracije Srbije u Evropsku uniju u oblasti saobraćaja¹⁴⁹

Prisutni proces stabilizacije i pridruživanja Evropskoj uniji predstavlja čitav niz aktivnosti i odnosa između zainteresovanih država, kao i postepeno usvajanje prava Evropske unije. Proces podrazumeva sprovođenje Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, u određenim etapama- procena opštih uslova i priprema administrativnih struktura, kao i pregovori, potpisivanje i efikasno sprovođenje.

Međunarodni dokument Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju uspostavlja okvir za uzajamnu saradnju i postepeno približavanje evropskim standardima, a nudi mogućnost saradnje i pristup tržištu Evropske unije unutar kojeg je omogućeno slobodno kretanje ljudi, roba, usluga i kapitala.

U uslovima sve intezivnije saradnje, pripremljena je Bela knjiga sa ciljem da predstavi pozitivno zakonodavstvo za prilagođavanje i integraciju zemalja u unutrašnje tržište Evropske unije. Dokument je neophodan instrument koji olakšava primenu propisa, upućuje na prioritete u procesu prilagođavanja i na neophodne institucije za primenu procesa.

Uspostavljanje niza bilateralnih i multilateralnih sporazuma između zainteresovanih država i Evropske unije, kompleksno je vezano za jedinstveno tržište i značajnu dominantnu oblast **saobraćaj** koji doprinosi slobodnom kretanju ljudi i protoku robe. Stvaranje unutrašnjeg tržišta saobraćajnih usluga oslanja se na liberalizaciju mera i njihovo usaglašavanje.

Kompleksnost saobraćaja sa nacionalnom strukturom i politikom oslanja se na prelazne periode i privremene izuzetke u pojedinim oblastima. Pravni okvir unutrašnjeg tržišta saobraćaja je uspostavljen i regulativa zajednice se uključuje u nacionalnu zakonsku regulativu. Usaglašavanje propisa za sve vidove saobraćaja ima za cilj prestrukturiranje i uspostavljanje celovitog i uravnoteženog multimodalnog saobraćajnog sistema koji je prilagođen Evropskoj uniji, a obezbeđuje koordinirani razvitak i postepenu liberalizaciju saobraćajnog sistema.

Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine je ciljno orjentisana i zasnovana na opredeljenju Republike Srbije ka članstvu u Evropskoj uniji, težnji ka održivom razvoju transportnog sistema i stabilnosti institucija.

Prilikom izrade Strategije korišćena su međunarodna dokumenta:

- Bela knjiga *EK*¹⁵⁰ „Evropska transportna politika za 2010. godinu“.
- Odluke *ESMT* o Panevropskim koridorima i oblastima
- Završni izveštaj *HLG*¹⁵¹, 2005. godine
- Program pomoći *EK* na izradi studijske i projektne dokumentacije (*EAR*¹⁵²)
- Planovi međunarodnih finansijskih institucija (*EIB*¹⁵³, *EBRD*¹⁵⁴, *WB*¹⁵⁵)

¹⁴⁹Videti šire: **Grujić D., Vojnović B.**, *Uticaj saobraćajne politike Evropske unije na regionalni razvoj i saobraćajnu infrastrukturu*, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope, Ekonomski fakultet Niš/2013. str. 253-263.

¹⁵⁰*EK* – Evropska komisija

¹⁵¹*HLG* – Grupa na visokom nivou za proširenje glavnih Transevropskih transportnih osa na susedne države i regione

¹⁵²*EAR* – Evropska agencija za reprodukciju

- Studija *REBIS*¹⁵⁶
- Višegodišnji planovi *SEETO*

Na osnovu navedenih dokumenata može se zaključiti da se razvoj saobraćajnog sistema u Republici Srbiji u velikoj meri usmerava prilagođavanjem svih elemenata regulativi i planovima Evropske unije.

Strateške preporuke približavanja saobraćajnog sistema Srbije Evropskoj uniji na kraći rok vezane su pre svega za: revitalizaciju saobraćajnog sistema u svim njegovim segmentima, kontinuirano tekuće i investiciono održavanje infrastrukture, tekuće i investiciono održavanje mobilnih (transportnih i pogonskih) kapaciteta i nabavku novih kapaciteta, posebno u slučajevima prostog obnavljanja postojećih kapaciteta koji se ne mogu vratiti u funkciju ili se njihovo vraćanje ne isplati.

Na srednji i duži rok, strategijom saobraćajnog sistema zemlje treba obezbediti realizovanje najmanje tri strateška cilja: 1) brži razvoj i podizanje na viši tehnički, tehnološki i organizacioni nivo ukupnog saobraćajnog sistema, čime se stvaraju pretpostavke za efikasnije i racionalnije zadovoljavanje potreba za prevozom, ali i dostizanje evropskih standarda i normi u svim vidovima saobraćaja, 2) uspostavljanje takve strukture saobraćajnog sistema i tržišta prevoznih usluga koja odgovara valorizaciji konkurentskih prednosti svih saobraćajnih grana na pojedinim relacijama i 3) dalje integrisanje domaćih u evropske saobraćajne tokove, prema usaglašenim koridorima na nivou Evropske unije.

Za realizaciju gore navedenih ciljeva potrebna je harmonizacija zakonodavstva sa pravnim tokovima Evropske unije, implementacija standarda Evropske unije u oblasti transporta kao i uspostavljanje stabilnog sistema finansiranja saobraćajne infrastrukture, praćenog kompletnom pripremom projektne dokumentacije.

Približavanje Srbije Evropskoj uniji otvara pristup znatno većim finansijskim sredstvima kroz fondove Evropske unije, naročito u sektoru transporta. U svetlu Evropske unije, itegracija i dostupnosti fondova Evropske unije postavlja se neizbežno pitanje sposobnosti efektivnog i efikasnog korišćenja i upravljanja ovim sredstvima, što zahteva odgovarajući apsorpcioni kapacitet institucija kao i veću sposobnost u pripremi i realizaciji projekata u skladu sa pravilima Evropske unije.

Izrađeni Transport master plan Republike Srbije pruža analizu potreba za investicionim ulaganjima u saobraćajnu infrastrukturu po vidovima transporta za period 2009-2027. godine. Za ukupne investicije data su dva scenarija minimalni scenario i razvojni scenario:

¹⁵³ *EIB* - Evropska investiciona banka

¹⁵⁴ *EBRD* – Evropska banka za obnovu i razvoj

¹⁵⁵ *WB* – Svetska banka

¹⁵⁶ *REBIS* – Regionalni projekat za transportnu infrastrukturu Balkana

Tabela 50. Minimalni scenario u milionima evra 2009-2027

	Investicije	Održavanje	Ukupno
Železnice	112	2.128	2.240
Putevi	336	4.600	4.936
Vodni saobraćaj	9	43	52
Vazdušni	66	250	316
Intermodalni	17	9	26
UKUPNO	540	7.030	7.570

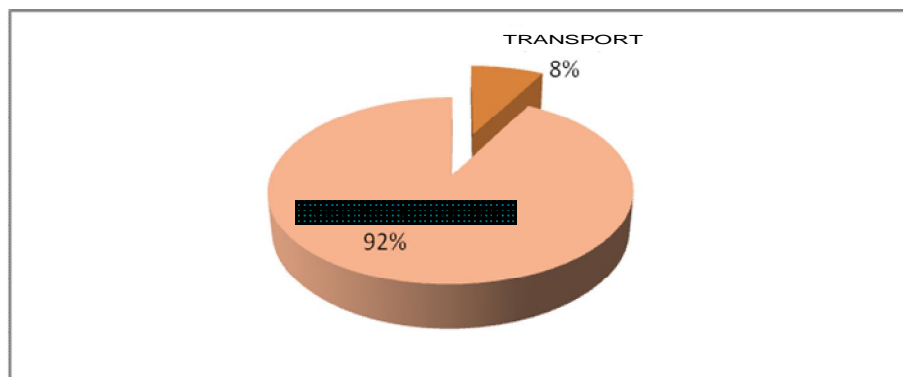
Izvor: Generalni master plan transporta Srbije

Tabela 51. Razvojni scenario u milionima evra 2009-2027

	Investicije	Održavanje	Ukupno
Železnice	5.100	2.346	7.446
Putevi	8.707	5.044	13.751
Vodni saobraćaj	349	126	475
Vazdušni	105	270	376
Intermodalni	88	48	136
UKUPNO	14.349	7.833	22.183

Izvor: Generalni master plan transporta Srbije

U periodu od 2000-2006. godine Evropska unija je pružila Srbiji finansijsku pomoć iz sredstava *CARDS*¹⁵⁷ programa (pomoć Zajednice za rekonstrukciju, razvoj i stabilizaciju). Sredstva *CARDS* programa imala su karakter obnove i otklanjanja posledica konflikata između zemalja Zapadnog Balkana. U ovom periodu kroz program *CARDS* implementirano je ukupno 1,2 milijarde eura od čega je na projekte u oblasti alocirano oko 100 miliona eura što predstavlja približno 8% od ukupnog iznosa.



Grafikon 9. *CARDS* program 2000-2006.

¹⁵⁷ *CARDS* – Program pomoći Evropske unije

Cilj IPA¹⁵⁸ Evropske unije je da pruži podršku zemljama u ispunjavanju političkih, ekonomskih kriterijumima kao i u procesu harmonizacije zakonodavstva sa Evropskom unijom i izgradnji administrativnih kapaciteta u sprovođenju reformi koje proces evropskih integracija podrazumeva. Takođe, cilj IPA je da pripremi zemlju za korišćenje strukturnih i kohezionih fondova Evropske unije, koji su dostupni državama članicama Evropske unije. Navedena sredstva dostupna su kroz sledeće komponente:

1. Pomoć u tranziciji i izgradnja institucija
2. Prekogranična saradnja
3. Regionalni razvoj (transport, zaštita životne sredine i regionalna konkurentnost)
4. Razvoj ljudskih resursa
5. Ruralni razvoj

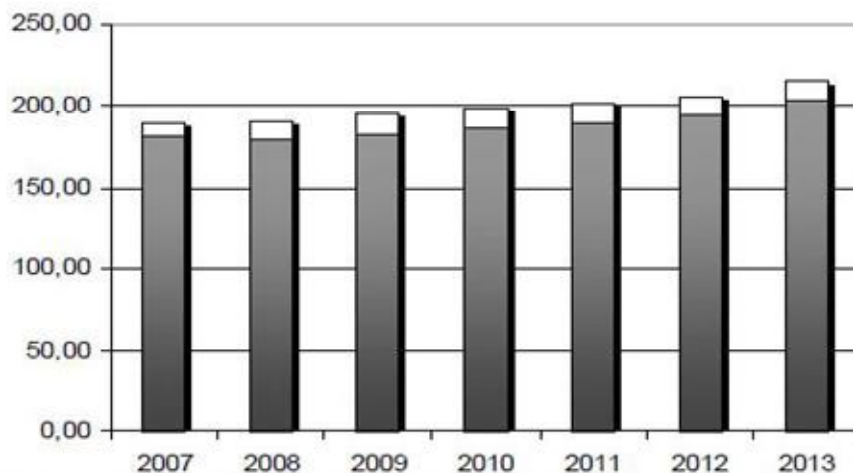
Srbiji kao potencijalnom kandidatu za članstvo u Evropsku uniju za sada je omogućeno korišćenje kroz prve dve IPA komponente. Sa sticanjem statusa kandidata i uspostavljanjem akreditovanog sistema decentralizovanog upravljanja fondovima omogućiće se pristup korišćenju sredstava kroz ostale tri IPA komponente. Međutim, do trenutka ispunjavanja navedenih uslova, mera i aktivnosti iz komponente 3, 4 i 5 je moguće finansirati kroz komponentu 1.

Tabela 52. Podela IPA sredstava prema komponentama u (u milionima evra)

Kompon.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pomoć u tranziciji i izgradnja institucija	181,49	179,44	182,55	186,21	189,96	193,80	203,10
Prekogr. saradnja	8,20	11,46	12,25	11,75	11,92	12,09	11,63
	189,70	190,90	194,80	197,96	201,88	205,89	214,73

Izvor: Evropska komisija – Višegodišnji indikativni finansijski izvori

¹⁵⁸IPA¹⁵⁸ - Instrumenti za pretprijetnu pomoć



Grafikon 10. IPA sredstava prema komponentama u (u milionima evra)
Izvor: Evropska komisija – Višegodišnji indikativni finansijski izvori

Programiranje IPA vrši se u skladu sa prioritetima identifikovanim u Multi indikativnom programskom dokumentu (MIPD) koji, u saradnji sa državom korisnicom IPA, izrađuje Evropska komisija na period od tri godine. Konačnu odluku o finansiranju godišnjeg programa pomoći koji sadrži paket projektnih predloga donosi Evropska komisija nakon internih konsultacija među službama komisije i IPA Komiteta koji čine države članice Evropske unije.

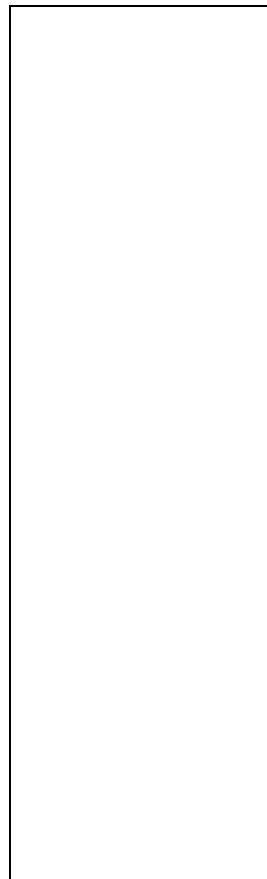
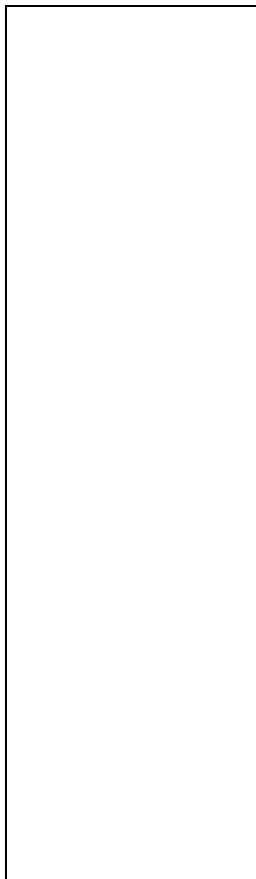
U narednoj tabeli dat je prikaz prioriteta u oblasti transporta identifikovanih u Izveštaju o napretku, MIPD-u i u nacionalnoj Strategiji za transport.

Tabela 53. Sektor transporta – prioriteti

Program izveštaj za 2009.	MIPD	Transportna strategija 2008-2015
- Srbija je nastavila da aktivno učestvuje na implementaciji Memoranduma o razumevanju na razvoju Regionalne transportne mreže Jugoistočne Evrope (<i>South East Europe Core regional Transport Network</i>) kao i u radu Transportne Observatorije Jugoistočne	- Neophodna primena obaveza preuzetih potpisivanjem Memoranduma o razumevanju o razvoju Osnovne regionalne saobraćajne mreže jugoistočne Evrope i Adenduma o železnicama	- Integrisanje transportne mreže Srbije u TEN-T; - Koridor 10; I rute 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11 Osnovne regionalne transportne mreže jugoistočne Evrope (uključujući i međusobne veze) za

<p>Evrope – <i>South East Europe Transport Observatory (SEETO)</i>;</p> <ul style="list-style-type: none">- Nacionalni Savet za Infrastrukturu je usvojio Nacionalni Plan izgradnje putne i železničke infrastrukture Republike Srbije u periodu od 2008. do 2012. godine i Akcioni Plan za izgradnju putnog i železničkog Koridora 10 za 2009;- Neophodno je finalizovati Generalni master plan za Transport koji će identifikovati projekte u sektoru transporta u svim vidovima saobraćajne infrastrukture do 2027;- Uprkos ostvarenom napretku neophodno je nastaviti sa usaglašavanjem zakonodavstva sa EU <i>acquis</i> naročito u drumskom saobraćaju u oblastima transporta robe, opasnih materija, i transporta putnika;- U železničkom transportu više pažnje trebalo bi posvetiti postepenom otvaranju tržišta; amandmani na Zakon o železnici koji bi omogućili ovu reformu nisu usvojeni; Neophodno je da Direkcija za železnice u celini obavlja funkciju regulatornog tela; neophodno je obezbediti odvajanje upravljanja	<p>jugoistočne Evrope, kao i podrška ivenstijama u regionalnu infrastrukturu (<i>SEETO</i> višegodišnji planski dokumenti), intermodalnu transportnu mrežu i pretovarne uređaje,</p> <ul style="list-style-type: none">- Olakšavanje investicija međunarodnih finansijskih institucija za pripremu i implementaciju projekata na Osnovnoj regionalnoj transportnoj mreži,-Razvoj punog potencijala i konkurentnosti transportnog sistema Srbije sa ciljem socio-ekonomskog razvoja, posebno Koridora 10 (drumskog i železničkog) i Koridora 7 (Dunav).	<p>razvoj železničkog i drumskog transporta,</p> <ul style="list-style-type: none">- Koridor 7: Rehabilitacija unutrašnjih plovnih puteva putem bagerovanja i čišćenja, kao i instalacije signalizacionih i komunikacionih uređaja (uključujući i njihovo održavanje);- Jačanje intermodalnog transporta; izgradnja intermodalnih terminala na glavnim koridorima i usklađivanje sa zakonodavstvom EU do 2010,-Unapređivanje bezbednosti saobraćaja i sigurnosti transportnog sistema
---	---	---

infrastrukturu od pružanja transportnih usluga.
- U sektoru vodnog saobraćaja neophodan je razvoj infrastrukture, naročito na Dunav i Savi kao i na intermodalnih terminalima i lukama; Neophodan je veći napredak na uvođenju intermodalnog transporta intermodal transport;
- U oblasti avio saobraćaja neophodna je implementacija sporazuma *ECAA Agreement*; Administrativni kapaciteti ministarstva za infrastrukturu moraju da se unaprede kako bi preuzeli obaveze koje proističu iz usklađivanja zakonodavstva sa EU transport *acquis*.



Izvor: Serbia 2009 Progress Report,

http://www.europa.rs/upload/documents/key/_documents/2009/sr_rapport_2009_en.pdf

U periodu od uspostavljanja novog instrumenta za predpristupnu pomoć IPA, u sektor transporta uloženo je oko 72 miliona evra. Implementacija pojedinih projekata je u toku, dok su za određene projekte tenderi tek objavljeni. Za realizaciju ovih projekata nadležna je Delegacija Evropske unije u Beogradu.

Sredstva namenjena komponenti 3 Regionalni razvoj podržavaju infrastrukturne projekte čija je minimalna vrednost 10 miliona evra. Prioritetne oblasti definisane u okviru komponente regionalnog razvoja odnose se na:

- transportnu infrastrukturu - unapređenje veza i međusobne operativnosti između nacionalnih i transevropskih mreža (prioriteti- Koridor 10 i Koridor 7),
- životnu sredinu,
- regionalnu konkurentnost.

Osnovni preduslovi za korišćenje sredstva za finansiranje prioriteta u okviru IPA komponente 3, 4 i 5 su kandidatski status Srbije za članstvo u Evropsku uniju i

uspostavljen i akreditovan sistem za upravljenje fondovima Evropske unije. Decentralizovani sistem upravljanja fondovima Evropske unije predstavlja postepeni prenos nadležnosti u upravljanju fondovima sa Delegacije Evropske komisije na zemlju korisnika fondova i podrazumeva preuzimanje obaveza i odgovornosti u sledećim poslovima: sprovođenje tenderskih procedura, zaključivanje ugovora, plaćanje i kontrolu trošenja sredstava.

Prioriteti i mere za sprovođenje utvrđenih prioriteta u okviru komponente 3 se definišu u okviru višegodišnjeg Operativnog programa. Operativni program obuhvata srednjoročne potrebe i ciljeve, opis izabranih i strateških ciljeva, strateške prioritete kao i finansijske procene za svaku godinu tj ukupni finansijski doprinos Evropske unije i nacionalnog kofinansiranja.

Operativni program za komponentu 3 takođe sadrži indikativan spisak većih projekata u oblasti transporta i životne sredine.

Iznos sredstava za komponente 3, 4 i 5 iz već opredeljenog IPA budžeta za Srbiju se utvrđuju naknadno tokom pripreme Strateškog koherentnog okvira i operativnih programa u pregovorima sa Evropskom komisijom.

Kako bi se Srbija što bolje pripremila za buduće strukturne i kohezione fondove Evropske unije, u ovom trenutku neophodno je što bolje iskoristiti sredstva već dostupna kroz Instrument za pretpristupnu pomoć (IPA) i što bolje se pripremiti i izgraditi institucije i kapacitete za efikasno korišćenje novih i po obimu sredstva znatno većih fondova.

U tom smislu, radi obezbeđenja sredstava iz Evropske unije fondova i njihove uspešne realizacije, neophodno je uvesti koncept strateškog planiranja, obezbediti adekvatnu pripremu projekata i projektne dokumentacije kao i osposobljavanje ljudskih kapaciteta i stvaranje projektnih timova koji će raditi na realizaciji projekata i brzo odgovoriti na sve izazove koje realizacija Evropske unije projekata sa sobom nosi.

ZAKLJUČCI

Osnovni elementi razvojne poljoprivredne politike za budućnost

Brojni problemi koji postoje i vezuju se za agrar i poljoprivrednu proizvodnju u zemljama zapadnog Balkana, nameću nam kao imperativ donošenje dugoročne razvojne politike u oblasti agrara, koja bi jasno definisala kako proizvodne prioritete u narednom vremenskom periodu, tako i određene strategije iz oblasti tehnološkog razvoja, strukturnih promena, investicione politike, korišćenja prirodnih resursa itd.

Donošenje dugoročne razvojne politike u oblasti agrara podrazumeva određenu izmenu postojećih uslova privređivanja i trenutnog ekonomskog položaja poljoprivrede, politike cena, mehanizama za usmeravanje proizvodnje, kreditne i poreske politike itd.

Najvažniji aspekt stvaranja dugoročne razvojne politike u oblasti agrara trebalo bi da predstavlja suštinsko menjanje dosadašnjeg odnosa prema poljoprivredi, u tom smislu da se poljoprivredna proizvodnja sa svim svojim specifičnostima ravnopravno tretira sa ostalim privrednim oblastima.

Poljoprivredna proizvodnja mora biti ekonomski isplativa za sve one subjekte koje mesto boravka vezuje za selo. Pravilan izbor dugoročne proizvodne strategije, intenziviranje poljoprivredne proizvodnje kao i promena njene strukture predstavlja drugi veoma bitan aspekt stvaranja dugoročne razvojne politike u oblasti agrara.

Optimalni razvoj biljne i stočarske proizvodnje predstavlja jedan od veoma bitnih uslova uspešnog i dugoročnog razvoja poljoprivrede u dužem vremenskom intervalu. Osnovni pravac dugoročne razvojne politike trebao bi da bude usmeren ka povećanju prinosa i bržem razvoju intenzivnih grana koje bi omogućile povećanje dohotka kako po jedinici proizvodnje, tako i po zaposlenom radniku. Stočarska proizvodnja bi trebala predstavljati stub definisanim metodama razvoja poljoprivrede.

Obim i dinamika investicionih ulaganja u poljoprivredi, u velikoj meri su odgovorni za budući tempo i pravac razvoja poljoprivredne proizvodnje. Zadatak agrarne politike upravo bi se odnosio na obezbeđivanje transfera jednog dela akumulacije iz drugih privrednih oblasti u poljoprivredi pošto poljoprivreda svojom vlastitom akumulacijom nije u mogućnosti da obezbedi potreban tempo razvoja.

Kada je reč o politici cena možemo reći da su ovde prioritetni sledeći principi:

- d) neophodno je održavati cenovne paritete između poljoprivrednih proizvoda i proizvoda drugih privrednih delatnosti,
- e) uspostavljanje cenovnih pariteta između različitih grupa proizvoda i vrsta proizvodnje u okviru same poljoprivrede,
- f) održavanje relativne stabilnosti cena koje predstavlja osnovni preduslov stabilnim uslovima privređivanja.

Politika cena u poljoprivredi trebalo bi da vodi računa o tome da cene ne budu niti previsoke, niti preniske. U slučaju previsokog nivoa cena poljoprivrednih proizvoda dolazi do povećanog rizika od troškovne inflacije. Samim tim, poljoprivrednim

proizvođačima je omogućeno da uz manju proizvodnju i prodaju ostvaruju isti ili čak viši nivo dohotka. Sve ovo utiče na još veći pad produktivnosti rada u poljoprivredi.

Pored politike cena, agrarna politika bi trebala koristiti i određene instrumente indirektnog subvencionisanja poljoprivredne proizvodnje. Na taj način se postižu brojne prednosti: poljoprivredni proizvođač se usmerava na racionalniju upotrebu svog dohotka, dolazi do većih investicionih ulaganja itd.

Poreska i kreditna politika takođe bi trebale imati zapaženo mesto u sprovođenju dugoročne razvojne politike u oblasti agrara. Davanjem povoljnih kredita i određenim poreskim olakšicama, stimulisala bi se produktivnija poljoprivredna proizvodnja i veća specijalizacija naročito stočarske proizvodnje.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da pod terminom pravilno shvaćene dugoročne razvojne politike u agraru podrazumevamo skup čitavog niza različitih politika koje moraju imati visoko sinhronizovano i usklađeno međusobno delovanje. Agrarnoj politici u ovim upravo nedostaju dugoročni strategijski planovi bez kojih ćemo teško rešiti ovako širok i kompleksan problem koji se tiče sela i poljoprivrede.

Na osnovu svega do sada rečenog možemo zaključiti da u poslednjih nekoliko decenija privrednog razvoja, poljoprivreda beleži izrazito zaostajanje u odnosu na naš ostali razvitak, a pogotovo u odnosu na razvijene zemlje sveta.

Razlozi ovakvog zaostajanja su mnogobrojni, ali najvažnije treba tražiti u zaostajanju materijalne proizvodnje koja za posledicu ima deficitarnost određenih roba, negativan trgovinski bilans hrane, nestabilno tržište, rast troškova života, povećanje broja nezaposlenih, opadanje životnog standarda ogromne većine stanovništva, kao i nedovoljno korišćenje raspoloživih zemljišnih i drugih kapaciteta.

Svemu ovome trebalo bi dodati i nedovoljno uvažavanje mesta i uloge poljoprivrede u privrednom sistemu naše republike. Ovo je posledica jednostranog shvatanja pojma industrijalizacije i njenog sprovođenja po svaku cenu, kao i zapostavljanja proizvodnih potencijala poljoprivrede. Investicije za podizanje industrijskih kapaciteta u većini slučajeva bile su u prvom planu. Razvijana je prerađivačka industrija bez obzira na zanemarljivu sirovinsku osnovu i ekonomsku opravdanost samog razvoja.

Zadrugarstvo je zajedno sa kooperacijom gotovo potpuno zapostavljeno. Sve u svemu, možemo zaključiti da je intenzifikacija poljoprivredne proizvodnje u Srbiji gotovo potpuno izostala, što se naročito ogleda u nerazvijenosti stočarstva. Intenziviranje razvoja stočarstva predstavlja jedan od glavnih i prioriternih zadataka naše buduće agrarne politike.

Naša dosadašnja agrarna politika bila je nedovoljno precizirana, nekoordinirana i nedosledno sprovedena. U oblasti poljoprivrede ovaj negativan trend je najizrazitiji. Situacija će utoliko biti gora, sve dotle dok se poljoprivreda konačno ne shvati kao privredna grana u kojoj se stvara dohodak i u kojoj je dohodak prioritetni motiv proizvođača.

Poljoprivreda bi u bližoj budućnosti trebala postati jedna od vodećih globalnih primarnih strategija ukupnog privrednog razvoja Srbije. Samim razvojem poljoprivrede i povećanjem ukupnog obima poljoprivredne proizvodnje, stvorili bi se povoljniji uslovi za rešavanje problema nezaposlenosti u našoj republici.

Problem zapošljavanja prisutan je u većem ili manjem stepenu u svim sredinama, kako na privrednom nedovoljno razvijenom, tako i na ekonomski razvijenom području. Na osnovu prethodnih analiza može se doći do zaključka da je problem nezaposlenosti postao jedan od najvećih problema naše privrede, koji sa sobom nosi kako ekonomske, tako i političke i socijalne posledice. Ovaj problem je došao do izražaja naročito posle privredne reforme zahvaljujući restriktivnoj investicionoj politici i niskom stepenu privrednog rasta.

Slabi rezultati u zapošljavanju rezultat su više faktora: poremećenih privrednih kretanja, snažnog procesa deagrarizacije, neusaglašenog kadrovskog obrazovanja sa potrebama privrede, otežanih ekonomskih odnosa sa inostranstvom, itd.

Očito je da su izostali očekivani rezultati zapošljavanja u agroindustrijskom kompleksu i maloj privredi. Nezaposlenost je naročito izražena u velikim gradovima gde je radni odnos praktično jedini izvor egzistencije i gde izdržavanje većeg broja članova porodice, u uslovima visoke inflacije i recesije postaje sve oštriji društveni i lični problem većeg broja porodica, posebno onih sa niskim i srednjim primanjima.

Ustavno pravo na rad ne može ostati monopol zaposlenog dela stanovništva. To pravo pripada i onima koji su danas nezaposleni.

Stoga, dužnost je zaposlenih da stvaraju uslove za to da i oni koji nisu zaposleni što pre dodju u položaj da koriste ustavna prava koja su zaposleni već ostvarili. Odgovornost zaposlenih radnika za razvoj zaposlenosti ne bi smela biti verbalna i deklarativna, već bi morala poprimiti sasvim konkretne oblike koji će garantovati da se takva obaveza realizuje otvaranjem određenog broja radnih mesta, odnosno obezbeđenjem potrebne akumulacije za otvaranje novih radnih mesta u drugim preduzećima.

Republika Srbija se nalazi u velikoj krizi. Duskora je u njenom okruženju vođen rat. U ovakvim okolnostima niko ne pokazuje pravu spremnost da rizikuje novac i ulaže u neizvesnost. Nije samo problem kako zaposliti višak kadrova, nego i kako izdržavati zaposlene koji trenutno ne obavljaju funkciju na svom radnom mestu.

Ukoliko se problem zapošljavanja ne bude efikasno rešavao, pod socijalnim i političkim pritiscima visoke nezaposlenosti, zapošljavanje može da preraste iz sfere ekonomskih u sferu političkih intervencija, što ne bi bilo dobro za privredu uopšte, a zatim i za zapošljavanje.

Ne treba zaboraviti činjenicu da je izostala podrška međunarodnih finansijskih institucija, a u međuvremenu je razorena dinarska i devizna štednja građana koja bi dobro došla kao nužan i dosta siguran izvor akumulacije.

Isto tako, ne treba zaboraviti ni psihološko stanje građana u ovakvoj situaciji. Zahtevi za pomoć naših građana od strane finansijskih institucija u vidu kredita su otežani u sadašnjoj situaciji. Građani imaju problema u podiznju svoje dugogodišnje uštedevine iz banaka, što nije problem od juče, dok s druge strane banke ulažu ogromna finansijska sredstva u velelepne zgrade i objekte, kao da za taj iznos sredstava nije postojala bolja investiciona alternativa koja bi doprinela povećanju proizvodnje, prodaje, otvaranju novih radnih mesta, većem dohotku i ukupnom privrednom razvoju. Neophodno je odgovarajućim merama što pre zaustaviti odlazak i onako malog broja aktivnog

stanovništva sa sela, kao i stimulisati što brži povratak nedovoljno zaposlenog gradskog stanovništva na seoske posede i poljoprivredu.

Za otklanjanje problema nezaposlenosti neophodno je izvršiti niz promena u samom privrednom sistemu. Planskim pristupom u resavanju ovih problema neophodno je nastojati da se što više iskoriste napred navedene mogućnosti zapošljavanja. Time bi se izbegli pomenuti ograničavajući faktori koji u velikoj meri otežavaju realizaciju postavljenih ciljeva u okviru politike zaposlenosti kao dinamizirajućeg faktora razvoja poljoprivrede u Srbiji.

Zaključci u vezi demografskih kretanja u Srbiji u cilju ravnomernijeg privrednog razvoja

Osnovni zaključci koje možemo izvući na osnovu prethodne analize mogli bi se sistematizovati u sledećih nekoliko stavki:

- a) Srbija ima relativno povoljnu društvenu i ekonomsku strukturu ukupnog stanovništva i spada u one teritorijalne celine koje su naročito u prošlosti doživele ubrzani proces deagrarizacije, pre svega pod uticajem ukupnog privrednog razvoja.
- b) Ukupna ekonomska struktura stanovništva i njene promene nisu više pod izrazitim uticajem izmene demografskih i ekonomskih strukturnih promena poljoprivrednog stanovništva.
- c) Ekonomsko aktiviranje žena predstavlja značajan faktor ukupnog razvoja kako u ekonomskom, tako i kulturnom pogledu.
- d) Negativne tendencije se ogledaju u pogledu poremećaja polne strukture ekonomsko aktivnih poljoprivrednika, pošto se poljoprivredna proizvodnja i dalje velikim delom zasniva na ženskoj radnoj snazi.
- e) Ekonomska aktivnost žena i dalje je svojim znatnim delom u okviru poljoprivrednih delatnosti, ali je taj procenat i dalje daleko niži od procentualnog učešća ekonomski aktivnih žena u nepoljoprivrednim delatnostima.

Na osnovu svega do sada rečenog očigledno je da mere demografske i ekonomske politike u Srbiji moraju biti takve, da se zapažene negativne tendencije otklone, a pozitivne podstaknu da budu još dinamičnije.

Neke od mogućih mera demografske i ekonomske politike trebale bi se odnositi na sledeće aktivnosti:

- a) podspešivanje razvoja onih grana, odnosno poljoprivrednih oblasti koje će omogućiti sprečavanje daljeg odliva muške radne snage sa sela
- b) omogućavanje razvoja onih oblasti u nepoljoprivrednim delatnostima u izrazito poljoprivrednim delovima Srbije, koje će omogućiti ekonomsko aktiviranje ženske radne snage sa individualnog gazdinstva

- c) sprečavanje dalje demografske degradacije sela, a samim tim i ekonomske nemoći poljoprivrede u raspoloživoj radnoj snazi
- d) mere ekonomske i demografske politike se moraju usaglašavati i dopunjavati, inače neki od navedenih negativnih procesa vremenom će ugroziti pozitivne promene društvene i ekonomske strukture u Srbiji.

Možemo izvesti određene zaključke vezane za stanovništvo u Srbiji:

- a) Srbija spada u red onih teritorijalno privrednih i društvenih celina koje su sudeći prema društveno-ekonomskoj strukturi stanovništva, razvijene sa stanovišta snabdevenosti osnovnim radnim resursom koji može bitno da podstakne ubrzani privredni razvoj.
- b) Proces deagrarizacije u Srbiji odvijao se uglavnom pod uticajem ukupnog privrednog razvoja Jugoslavije.
- c) Zapaža se prisustvo značajne demografske i kulturne zapostavljenosti sela koje se ogleda u nepovoljnoj starosnoj strukturi stanovništva u poljoprivredi.
- d) Politika i rejting ženske radne snage u Srbiji, koja je što se ekonomskog aktiviranja tiče još uvek pod uticajem poljoprivrednog stanovništva, nije na odgovarajućem nivou.

Da bi se barem neki od ovih problema rešili neophodno je izvršiti odgovarajuće korigovanje:

- demografske politike u cilju sprečavanja pada nataliteta
- agrarne politike u cilju sprečavanja daljeg pogoršanja starosne i polne strukture poljoprivrednog stanovništva
- politike ukupnog privrednog razvoja.

Zaključci u vezi problema zapošljavanja u agraru, kao podsticaja privrednog razvoja

Kada se postavlja pitanje teorije i politike privrednog razvoja Republike Srbije, problemu povećanja zaposlenosti kroz razvoj poljoprivrednog sektora pripada centralno mesto. Postoji veliki broj pitanja u vezi privrednog razvoja Srbije na koje je veoma teško dati precizan odgovor. Pitanja vezana za problem nezaposlenosti u poljoprivredi u potpunosti potvrđuju napred navedenu konstataciju.

Sasvim sigurno možemo reći da je problem nezaposlenosti postao jedan od najtežih i najsloženijih društvenih, ekonomskih, socijalnih i političkih problema. U poslednje vreme to je problem o kojem se sasvim sigurno najviše govori (u porodici, privatnim, društvenim, državnim i drugim organizacijama, formalnim ili neformalnim razgovorima).

U ne baš tako dalekoj prošlosti o ovom problemu je napisan veliki broj referata i monografija, uradjeno je mnoštvo studija i održano sijaset simpozijuma i okruglih stolova. Medjutim, i pored svega toga, čini se da mnoštvo elemenata koji karakterišu ovaj problem još nije dovoljno proučen i na pravi način shvaćen. Savremeni problemi

nezaposlenosti su toliko složeni i dinamični, da je za vođenje aktivne politike zapošljavanja, neophodno njihovo temeljno poznavanje, kao i redovno praćenje i proučavanje.

Stalno produbljivanje problema nezaposlenosti, međutim, ne sme nas navesti na konstataciju o konstantno lošoj politici privrednog razvoja u Srbiji i nepostojanju adekvatnih rešenja za prevazilaženje ovog problema. Kao što je u prethodnom delu navedeno, nema dileme da postoji uzajamni odnos između nivoa privredne razvijenosti i obima zaposlenosti.

Međutim, ako posmatramo savremene tendencije kretanja zaposlenosti na nivou svetske zajednice, videćemo da ne postoji određeni nivo privrednog razvoja koji bi sam po sebi garantovao punu zaposlenost ili bar približno punu zaposlenost.

Probleme nezaposlenosti, i to u veoma ozbiljnim razmerama, danas možemo sresti u velikom broju zemalja sa različitim nivoom privredne razvijenosti. Upravo zbog toga, ni veoma visoki nivoi privrednog razvoja određenog broja zemalja nisu omogućili tim zemljama imunitet od određenih strukturnih oblika nezaposlenosti.

Takođe, danas je sve jasnija hipoteza da je moguće ostvariti određeni pomak privrednog rasta u pozitivnom smeru, a da se to ne reflektuje na postizanje pune, ili barem približno pune zaposlenosti. Ovo se posebno odnosi na situacije kada postoji očekivanje da se problemi nezaposlenosti reše isključivo podizanjem nivoa privredne razvijenosti. Naime, ako se malo dublje unesemo u prirodu ovog problema, vidimo da su savremena ekonomska kretanja u svetskim razmerama svojom duboko protivrečnom prirodom učinila da mnoge prilično nelogične pojave postanu moguće (privredni razvoj beleži uzlaznu putanju, dok je stanovništvu sve gore i gore).

Inače, ovom prilikom moramo istaći da je postojalo vreme kada su se problemi nezaposlenosti mogli i zanemariti, odnosno treba reći da u našim uslovima problemi nezaposlenosti imaju svoju istorijsku genezu. Danas međutim, nezaposlenost je uz narušenu društveno - političku situaciju u Srbiji i njenom okruženju, najveći problem društva i privrednog sistema uopšte.

Kao prvo, problem nezaposlenosti, sasvim sigurno postaje masovna i trajna pojava u našim uslovima koja nema privremeni karakter.

Drugo, zapaža se pojava produženja prosečnog trajanja nezaposlenosti onih lica koja su nezaposlena.

Treće, danas problemi nezaposlenosti postoje u uslovima koji su znatno nepovoljniji nego ranije gledano sa stanovišta uslova života. U vreme velikog pada životnog standarda sve je teže porodicama da izdržavaju svoje nezaposlene članove. Svemu ovome možemo dodati i to da je rizik od nezaposlenosti upravo najveći kod onih porodica koje su i onako najugroženije. Sve ovo je posledica potpunog prepuštanja problema nezaposlenosti spontanim mehanizmima tržišta.

Četvrto, problemi nezaposlenosti naročito pogodjaju mladju generaciju. Ozbiljnost ovog problema je tolika da neki našu nezaposlenost već nazivaju "omladinskom nezaposlenošću". Takođe, raste i relativan procenat onih lica koja prvi put traže zaposlenje, a koja su po pravilu obrazovana. Sve ovo uslovljava produženje perioda nesamostalnosti mladih, sa svim posledicama koje takvo produženje može imati na različite aspekte društvenog života, uključivši i optimalne mehanizme biološke

reprodukcije društva. Upravo zbog toga danas se, ne bez razloga, ističe da je problem nezaposlenosti dobio tri nova kvaliteta: "mladost, veći stepen kvalifikovanosti i traženje prvog zaposlenja".

Ako bi izvršili analizu u kojoj bi uporedili broj visokoškolskih kadrova sa brojem radnih mesta za njih, došli bi do deficita. Medjutim, ako se uporedi broj nezaposlenih visokoškolskih kadrova sa brojem slobodnih radnih mesta, kao rezultat dobijamo suficit. Očito je da radna mesta predviđena sistematizacijom u preduzećima nisu u skladu sa obrazovnom strukturom onih koji čekaju na zaposlenje. S pravom se može konstatovati da nezaposlenost u svim njenim oblicima ostaje najdrastičniji oblik socijalne nejednakosti između Ustavom definisanih ravnopravnih građana.

Problem nezaposlenosti sasvim sigurno zadire u sve sfere društvenog života. Ja bih istakao nekoliko dimenzija problema zapošljavanja koje smatram i najvažnijim: socijalna, materijalna i psihološka.

- a) Sama podela na zaposlene i nezaposlene predstavlja jednu od najvećih socijalnih podela stanovništva. Ako znamo da i među zaposlenim stanovništvom postoje određene socijalne razlike, upravo zbog velikih raspona u visini ličnih dohodaka, šta onda reći o životnom standardu nezaposlenih, a posebno o standardu onih porodica koje nemaju ni jednog zaposlenog u svojoj zajednici. Na našu veliku nesreću, takvih porodica je sve više i više. Problemi nezaposlenosti se sve više reflektuju i na poremećaj odnosa u okviru porodice. Kod neoženjenih i neudatih reagovanje potiče od roditelja, dok kod oženjenih i udatih, od dece i samih bračnih partnera.
- b) Posmatrajući trenutnu situaciju u Srbiji, možemo reći da zaposlenost i pored brojnih švercersko - dilerskih operacija, predstavlja osnovni, a ponekad i jedini izvor za osiguranje ličnih primanja. Stanje porasta nezaposlenosti donosi nam dvostruki gubitak. S jedne strane pojavljuju se društveni gubici usled nekorišćenja psihičkih i fizičkih sposobnosti nezaposlenih lica za proizvodnju materijalnih dobara, a sa druge strane pojavljuju se individualni gubici i problem egzistencije njihovih porodica što predstavlja jedan veliki društveni problem.
- c) Samim činom zapošljavanja čovek dobija status zrele osobe koja je po pravima jednaka sa drugima. Time istovremeno, zaposleno lice postaje korisno za društvo. Suprotno zaposlenim, nezaposlena lica nemaju svoj identitet, a samim tim ni gore navedena prava. Samim tim što se nalaze van društveno - ekonomskih tokova, kod njih počinje proces stvaranja kompleksa do kojih dolazi usled njihove nepotrebnosti i nepriznatosti u društvu, a samim tim i u porodici.

Zaposlenost i zapošljavanje kod nas poseduju i neke nove, specifične oblike. Za razliku od razvijenih industrijskih zemalja u našoj zemlji postojala je i postoji, prvo, snažna migracija radne snage iz sela u grad, i drugo, problem ogromnog broja naše radne snage na privremenom radu u inostranstvu. I jednoj i drugoj kategoriji radnika treba stvarati uslove za zapošljavanje kod nas.

Svođenje radne snage na potreban nivo koji odgovara savremenim zahtevima jeste dodatni problem naše politike zapošljavanja. To je istovremeno i vid borbe za povećanje produktivnosti, za smanjenje jediničnih troškova proizvodnje, za povećanje i očuvanje konkurentskih sposobnosti naše privrede, u cilju povećanja deviznog priliva i smanjenja zaduženosti.

Tehnički progres kao bitan element privrednog razvoja jedne zemlje ostao je bez uticaja na tokove i dimenzije kod nas. U našim uslovima zapošljavanje je često bio primarni cilj, uz zanemarivanje ekonomskih uslova i kriterijuma.

Kada je u pitanju zapošljavanje u Srbiji, socijalni aspekt je stalno imao prevagu nad ekonomskom logikom. Činjenica je da se mora voditi računa o socijalnim problemima koji nastaju zbog visoke nezaposlenosti, ali isto tako je činjenica da novog zapošljavanja neće biti dok se ne ojača materijalna osnova koja sada ne može da podnese ni teret onih koji su već zaposleni. Prelazno rešenje je da se broj radnih mesta i količina potrebnog rada dovedu makar u podnošljivu srazmeru. Postoji veliki broj činjenica koje nam govore da nije vođeno računa o hipertrofiji radnih mesta koja dovodi do promene njihovog kvaliteta, tako da ona postaju neradna mesta, a od solidarnosti u neradu samo je korak do solidarnosti u zapošljavanju.

Agrarna politika je ustvari sastavni deo ekonomske politike koja se primenjuje u poljoprivrednoj proizvodnji. Agrarna politika se ne može posmatrati nezavisno od ekonomske politike. Možemo reći da su osnovni problemi u razvoju privrede vezani pre svega za društveno - ekonomsku transformaciju poljoprivrede. U zavisnosti od dostignutog stepena i brzine razvoja privrede, različito se posmatra značaj i uloga poljoprivrede u privrednom razvoju.

S obzirom na činjenicu da poljoprivreda zaostaje za razvojem industrije i da je ekonomski položaj poljoprivrede nepovoljniji u odnosu na druge grane privrede, jedno od centralnih mesta agrarne politike predstavlja politika poboljšanja uslova privređivanja kao i politika stvaranja uslova za poboljšanje ekonomskog položaja poljoprivrede. U tom pravcu treba usmeravati sve mere tekuće agrarne politike.

Konstantno produblјivanje razlika između sela i grada, lišavanje seoskog stanovništva kolektivne potrošnje, nedostatak osnovnih elemenata društvenog i kulturnog života, kao i mnogi drugi razlozi dovode do stalnog odbijanja mladih ljudi od sela i poljoprivrede. Nesigurnost opstanka na selu, neizvesnost poljoprivredne proizvodnje koja je pod velikim uticajem vremenskog faktora, kao i naporan rad u poljoprivredi, uslovlјavaju sve veće napuštanje sela i poljoprivrede od strane mladog radno-sposobnog stanovništva. Sve ove negativne pojave dovode, kako do zaostajanja poljoprivredne proizvodnje, tako i do povećanja i onako visoke nezaposlenosti.

Radi rešavanja problema sve veće deagrarizacije i nezaposlenosti, neophodan je drugačiji pristup posmatranoj problematici, kao i radikalna transformacija sela i poljoprivrede uopšte. Neophodna je aktivna politika prema individualnoj poljoprivrednoj proizvodnji, u kojoj će podsticanje privatnog preduzetništva na selu zauzimati dominantno mesto. Da bi se sve ovo ostvarilo potrebno je stvoriti određene uslove za bolju organizaciju i unapređivanje poljoprivredne proizvodnje, kako bi ona na taj način dobila povoljniji tretman u odnosu na dominantne grane u našoj privredi, kao što su industrija, saobraćaj i trgovina.

Intenzifikacija poljoprivredne proizvodnje dovela bi do ostvarivanja većeg dohotka, veće zaposlenosti u samoj poljoprivrednoj proizvodnji, kao i do smanjenja pritiska agrarnog stanovništva na grad i nepoljoprivredne delatnosti. Republika Srbija bi trebala dati puni doprinos razvoju seoskog turizma, investicionim ulaganjima u objekte male privrede na selu, proizvodnji zdrave hrane, razvoju zanatstva na selu, itd. Smanjivanje intenziteta deagrarizacije, omogućio bi uspješnije rešavanje problema nezaposlenosti.

Zaključak u vezi uloge saobraćaja kao komplementarnog sektora u privrednom razvoju

Uloga saobraćaja kao komplementarnog sektora privrede posebno dolazi do izražaja kroz ulogu saobraćajne infrastrukture koja je opšti uslov razvoja i funkcionisanja privrede, pa se na taj način saobraćaj ispoljava kao sistem ukupne društvene infrastrukture.¹⁵⁹

Saobraćajna infrastruktura je veoma značajan izvor ciljeva i sadržaja ekonomske politike društva, zato što istovremeno predstavlja sredstvo za funkcionisanje saobraćaja i opšti uslov razvoja privrede i njene infrastrukture. Direktni efekti saobraćajne infrastrukture manifestuju se saobraćajnim funkcijama. Saobraćajna infrastruktura omogućava funkcionisanje saobraćaja kao procesa transportovanja kretanjem transportnih sredstava. Time, ona vrši funkciju komponente transportnog kapaciteta, zajedno sa transportnim sredstvima. Indirektni efekti saobraćajne infrastrukture ispoljavaju se u nesaobraćajnim funkcijama i samo delimično u saobraćajnim. Jedino u železničkom saobraćaju, infrastruktura služi isključivo u saobraćajne funkcije, pa se funkcionisanjem železničkog saobraćaja izražavaju uglavnom njeni direktni efekti.

Infrastruktura u ostalim granama saobraćaja, posebno u drumskom i rečnom, ima izrazite nesaobraćajne funkcije. Putevi, u drumskom saobraćaju, služe i raznim društvenim, kulturnim, sportskim i ostalim manifestacijama. Putevi takođe, olakšavaju pristup širokim prostranstvima u poljoprivredi, a time i racionalnije korišćenje poljoprivrednih površina, šuma i pašnjaka. Reke između ostalog, služe u razne nesaobraćajne svrhe (za industrijsku potrošnju vode, za snabdevanje gradskih naselja, za različite vodene sportove i dr.). Aerodromi, u vazдушnom saobraćaju, takođe omogućavaju organizovanje različitih sportskih i drugih dešavanja. Prema tome, saobraćajna infrastruktura manifestuje se nizom direktnih, kvantitativno merljivih efekata, kao i indirektnih, nemerljivih efekata koje se odražavaju u drugim sektorima privrede i vanprivrednih delatnosti.

Shodno navedenom, saobraćajna infrastruktura u svom razvoju nije ni mogla da ostane samo predmet razmatranja njenih direktnih korisnika (saobraćajnih organizacija) već je za njenu izgradnju, razvoj i održavanje u dobrom stanju radi ostvarivanja direktnih i indirektnih efekata zainteresovana u prvom redu, celokupna društvena zajednica, tj. država. Teritorije preko kojih vode važni saobraćajni putevi raspoložu velikim

¹⁵⁹Videti šire: **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.

potencijalnim mogućnostima razvoja. Industrializacija je najbolje pokazala da saobraćaj ima odlučujući značaj za privredni rast i razvoj svih sektora privrede, kao i za društveni razvoj.

Saobraćajna infrastruktura ima poseban značaj za privredu jer se za njenu izgradnju troše velike količine različitih proizvoda ostalih sektora privrede. Međusektorski odnosi saobraćaja i drugih privrednih grana su dvosmerni, pošto saobraćaj svojim uslugama i funkcijom omogućava razvoj ostalih sektora, a iz tih ostalih sektora apsorbuje velike količine proizvoda i stimulise njihov razvoj. Ovo je posebno izraženo u razvoju saobraćajne infrastrukture kao opšteg osnovnog uslova ostvarenja saobraćajnih funkcija, zbog toga što se u njenoj izgradnji koriste velike količine građevinskog materijala raznih vrsta, zatm proizvodi industrije čelika, elektronske industrije i ostalih grana. S druge strane, razvija se i niz pratećih industrija šinskih vozila, automobilska industrija sa širokim krugom kooperantskih delatnosti, avio industrija, brodogradnja, široka mreža servisnih i drugih organizacija za remont i održavanje infrastrukture i transportnih sredstava.

Impulsi društva u okviru ekonomske politike, u pogledu razvoja saobraćaja, logično se odražavaju na sve sektore privrede. To pokazuje saobraćaj koji ima vrlo značajan uticaj na razvoj strukturnih odnosa velikog broja privrednih grana kao što su energetika, industrija, poljoprivreda turizam i dr.

Iz ovih funkcija saobraćaja i njegove uloge u privredi i društvu jasno proizilazi koliki je njegov značaj. U savremenoj, razvijenoj privredi saobraćaj još više dolazi do izražaja kao osnovni uslov normalnog toka procesa društvene reprodukcije. Zbog toga, u savremenoj ekonomskoj teoriji, efikasnost privrede svake zemlje meri se upravo efikasnošću saobraćajnog sistema.

Povoljan prirodno-geografski i saobraćajni položaj Srbije je komparativna prednost i dobra osnova za razvoj svih vidova prevoza i privlačenje robnog tranzita. Slabo razvijena infrastruktura, zastareli prevoznici kapaciteti, neadekvatna organizacija saobraćaja, bezbednost i zaštita životne sredine predstavljaju veliku prepreku privrednom rastu, povećanju produktivnosti i konkurentnosti. Cilj je da se formira saobraćajni sistem koji će svojom novom organizacijom, poboljšanom infrastrukturom i prevoznim sredstvima moći da konkuriše saobraćaju evropskih zemalja. U razvoju saobraćaja Srbije konstantno će se povećavati nivo bezbednosti i kvalitet usluga, valorizovati komparativne prednosti svakog vida saobraćaja i smanjivati negativan uticaj saobraćaja na životnu sredinu.

Reformskim potezima Srbija je u poslednjih deset godina učinila određene pomake u nekim vidovima saobraćaja, ali su i dalje prisutne brojne slabosti, problemi i razvojna ograničenja. Finansiranje reformi predstavlja jedan od vodećih tranzicionih problema sa kojim su suočene sve tranzicione privrede.

Osnovne karakteristike nasleđenog saobraćajnog sistema u Srbiji, kao i u drugim zemljama u tranziciji, su bile pod uticajem orjentacije na tešku industriju i energiju, kolektivizam, brzu urbanizaciju, bez kriterijuma tržišne efikasnosti i sa svim nedostacima neefikasnog centralizovanog planiranja, sa ograničenim i kontrolisanim tokovima međunarodne razmene. Infrastruktura u njima zaostaje u odnosu na nivo kvaliteta razvijenih zapadnoevropskih zemalja. Učešće privatnog sektora je bilo relativno malo, ali u porastu, uslovi konkurencije su dosta nejednaki, a postoji i veliki nedostatak

investicionih sredstava. Konkurencija teško da može da se nazove slobodnom, obzirom na velike nasleđene distorzije i nejednake obaveze i položaj preduzeća i grana na tržištu. Korisnici imaju teorijski slobodu izbora, ali je ponuda saobraćajnih usluga slaba ne samo po kvalitetu, već nekad i po količini, a najčešće cene ne odražavaju troškove obezbeđenja usluga. Osim novijih, uglavnom privatnih preduzeća, saobraćajna preduzeća su formalno komercijalno nezavisna, ali i opterećena lošim materijalnim položajem, nasleđenim lošim prevoznim kapacitetima i zastarelim metodama upravljanja, što kao rezultat daje slabu uslugu i nisku efikasnost. Resursi u saobraćaju se neadekvatno vrednovani, što prouzrokuje dalje distorzije, kordinacija u domenu saobraćajne politike i razvoja infrastrukture na bazi objektivizirajućih istraživanja i metoda je nedovoljno razvijena.

Srbija, kao i većina tih zemalja, krenula je u radikalne promene i u transportnom sektoru, menjajući opštu regulativu i restrukturirajući i saobraćajna preduzeća radi povećanja njihove efikasnosti i uvođenja jasnih ekonomskih kriterijuma u poslovanje.

U planiranju razvoja nacionalne saobraćajne infrastrukture u Republici Srbiji koriste se strateška dokumenat kao što su Generalni master plan transporta za Republiku Srbiju koji ima za cilj da privuče nove investicije u region, poboljša kvalitet života, unapredi trgovinu i doprinese poboljšanju relacija sa susednim zemljama; Investicioni programi do 2027. godine koji su tako orjentisani da Srbiji obezbede izbalansirani razvoj infrastrukture različitih vidova saobraćaja; Nacionalni plan izgradnje putne i železničke infrastrukture Republike Srbije u periodu od 2008. do 2012. godine kojim je dat pregled ključnih projekata saobraćajne infrastrukture planiranih za realizaciju u periodu od naredne četiri godine kao i Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine kojom se utvrđuje stanje u oblastima transporta, uspostavlja koncept razvoja infrastrukture i transporta, definišu dugoročni i oročeni ciljevi razvoja transportnog sistema.

U Konceptu razvoja Republike Srbije do 2020. godine istaknuto je da će celokupan posao izgradnje infrastrukture biti realizovan u nekoliko faza.

Prva faza, do kraja 2012. godine, obuhvata završetak kraka putnog Koridora 10 do Dimitrovgrada, kao i izgradnju prvih deonica na autoputu prema Južnom Jadranu. Biće obezbeđena prva sredstva za železnički Koridor 10. Nakon usvajanja Dunavske strategije od strane Evropske unije, biće definisani osnovni pravci razvoja infrastrukture na Dunavu.

U drugoj fazi, od 2013. do kraja 2016. godine, biće izgrađen drugi krak putnog Koridora 10 (prema makedonskoj granici), deo auto-puta Beograd – Južni Jadran, kao i najveći deo tzv. „centralnog šumadijskog prstena“ (Beograd – Čačak – Pojate – Beograd). Takođe, do kraja 2016. godine izgradiće se dvokolosečni putevi Šabac – Ruma – Novi Sad, Zaječar – Paraćin, Beograd – Vršac, Niš – Prokuplje – Priština. U istom periodu, otpočeće rad na modernizaciji i izgradnji železničkih pruga u severnoj i centralnoj Srbiji sa planiranim brzinama do 160 km/h, kao i rekonstrukcija pruge Beograd – Bar. Na osnovu definisanih pravaca razvoja Dunava, biće izrađena adekvatna lučka infrastruktura koja će omogućiti razvoj multimodalnog saobraćaja.

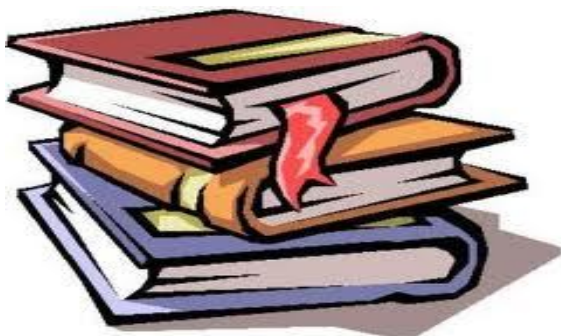
Planira se završetak reformi JP Železnica Srbije, sa ciljem da se formira novo preduzeće sa holding strukturom u kojoj će postojati celine kao što su : infrastruktura, prevoz putnika, prevoz robe i deo u koji će ući imovina koja se može komercijalizovati.

Treća faza započela bi 2016. godine i trajala bi sve do 2020. godine. U ovom periodu očekuje se završetak auto – puta Beograd – južni Jadran do granice sa Crnom Gorom. Istovremeno bi se radilo na izgradnji Koridora 11 prema rumunskoj granici, koji bi kao takav morao biti prepoznat od strane Evropske unije. Takođe, završio bi se krak Koridora 11 prema Bosni i Hercegovini. Time bi se kompletirala mreža puteva ka svim susednim zemljama. Završetkom ovih investicija krajem 2020. godine, Srbija će se približiti nivou kvaliteta i dostupnosti infrastrukture koju imaju razvijene zemlje Evropske unije.

Realizacijom navedenih faza izgradnje infrastrukture doći će do aktiviranja određenih regiona što će doprineti ekonomskom, ekološkom i socijalnom razvoju Republike Srbije. Infrastruktura će predhoditi aktiviranju i valorizovanju prisutnih potencijala i kroz osmišljen i programiran razvoj će da podstiče i usmerava razvoj regiona u celini. Koncentracija naseljenosti i privrednih aktivnosti urbanizovanih, sa jedne strane i retke naseljenosti i skromne iskorišćenosti ruralnih prostora, sa druge strane, prevazići će se razvojem saobraćajne infrastrukture, koja ih povezuje i omogućava ravnomeran ekonomski razvoj. Time bi Srbija smanjila problem nezaposlenosti što bi doprinelo i socijalnom razvoju. Pristup razvoju i održavanju infrastrukture morao bi se bazirati na prilagođavanju ekološkim zahtevima kako bi se obezbedio sklad sa prirodnim i kulturnim okruženjem.

Srbija je potencijalni kandidat za članstvo u Evropsku uniju i nalazi se na društvenoj i ekonomskoj prekretnici koja donosi nove prilike i nove izazove. Ta prekretnica zahteva sagledavanje vlastitih društvenih i ekonomskih prednosti, ali i utvđivanje nedostataka i slabosti koje nas sprečavaju u potpunom iskorišćavanju prilika koje se otvaraju pred srpskom privredom i društvom. Da bi se prednosti iskoristile a nedostaci elimnisali potrebna je politička volja, kompetencija, sredstva i zajednički napori svih zainteresovanih subjekata.

LITERATURA



1. Agricultural trade liberalization in the Uruguay round: implications for developing countries, New York, United Nations, 1990.
2. Altshaler A., *The Urban Transportation System*, The Mit Press, Lonon, 1979.
3. Bakić Ognjen, *Strategijsko planiranje turističkog proizvoda*, naučna knjiga, 1988.
4. Ballou, R., *Business Logistics, Management: Planning, Organizing and Controlling the Supply Chain*, Prentice Hall, Englewood Clifs, 1999.
5. Baum, H., *Posibilities and Limits of Regulation in Transport Plicy*, ECMT, Round Table 62, Paris, 1983.
6. Bayliss, B., *Transport in European Communities*, Jurnal of Transport Econimisc, 13/1979
7. Berković S. Z., *Strategija razvoja poljoprivrede u funkciji regionalnog privrednog razvoja*, "Institut za ekonomiku poljoprivrede", Beograd 1992.
8. Bizjak S., *Gradivo za program Preduzetničkog osposobljavanja za promotere, učitelje i savetnike preduzetništva*, Republika Slovenija, Ministarstvo za gospodarstvo, PCMG, pospeševalni center za malo gospodarstvo, Stability Pact for south eastern Europe, Slovenija, 2002.
9. Bjeljac, Ž., *Stanje i perspektiva razvoja turizma u Srbiji*. Ekonomske teme br. 3, Ekonomski fakultet u Nišu, 2000.
10. Bowen, J. T., Leinbach, T. R., « Market concentration in the logistics industry and the global provision of advanced air freight services», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 2004.
11. Božić V., Novaković S., *Ekonomija saobraćaja sa elementima logistike*, Ekonomski fakultet, Beograd, 1999.
12. Božić, V. , «*Ekonomija saobraćala*», Centar za izdavaku delatnost, Ekonomski fakultet, Beograd 2009.
13. Božić, V., « *Marketing u saobraćaju*» Grupa autora, *Marketing uslužnih delatnosti*, Ekonomski fakultet, Beograd. 1991.
14. Božić, V., *Konzistentan sistem mera ekonomske politike za definisanje ravnopravnih uslova privređivanja na transportnom tržištu*, Ekonomski anali, 104/1990.

15. Božović, V., Aćimović, S., *Neophodnost diferenciranog pristupa restrukturiranju javnih preduzeća u Srbiji*, Ekonomski fakultet Beograda, 2008.
16. Breznik D., *Demografija (analiza, metodi i modeli)*, "Naučna knjiga". Beograd, 1988.
17. Breznik D., Neki aspekti demografskih, socijalnih i ekonomskih posledica starenja stanovništva, "Stanovništvo", Beograd, 1965.
18. Bruton, J., *Introduction of Transportation Planning*, Hutchinson Education, Oxford, 1974,
19. Button, K.J., Pearman, A.D., *The Economics of Urban Freight Transport*, Macmillan Press, 1981.
20. Campoc, J., *Spain: The end of an era*, Competition in the Railway Industry, Edward Elgar, Massachusetts, 2006.
21. Capineri, C., Leinbach, T.R., «Globalization, E-sconomy and transport», *Growth and Change*, 2003.
22. CEMT, *The Cost of Combined Transport*, Round Table 64, Paris, 1984.
23. Čerović S., «Strategijski menadžment turističke privrede Srbije», Želnid, Beograd, 2002. god. str. 112
24. Čerović, S., *Strategijski menadžment turističke privrede Srbije*; Želnid, Beograd, 2002..
25. Chatterjee, L., Lakshmanan, T.R. *Intermodal freight transport in the United States*, The future of Intermodal Freight Transport, Rdward Elgar, Massachusetts, 2008.
26. Čobeljić N., Rosić I., *Privredni razvoj i privredni sistem Jugoslavije*, "Savremena administracija", Beograd, 1991.
27. Cocović M., Ekonomska politika zaposlenosti i zapošljavanja u *jugoslovenskoj socijalističkoj privredi*, magistarski rad na ekonomskom fakultetu, Beograd, 1982.
28. Cocović M., Osnovne karakteristike problema (ne)zaposlenosti, "Samoupravljanje", Beograd, 1984.
29. Coyle, J., Bardi, E., Langley. J., *The managemont of business logistics*, West publishing Co., USA, 1996.
30. **Cvijanović D., Katić B., Kljajić N., (2009): „Rural devalopment in Serbia – regional dissimilarities and problems“**, page 107-120. The structural Changes in the rural areas and agriculture in the selecteed European Countries (Multi-annual Ppograme 2006-2009): „The economic and social conditions of the devalopment of the polich food economy following Poland's accession to the Eupopean union“, N° 128. 1, Warsaw, 2009. Editor: Institute of agricultural and food economics national research institute.
31. Cvijanović J., Rodica B., **Vojnović B.**, *The Research on People's Enterprise Skills in Serbia*, časopis Industrija, 1/2013. Ekonomski institut, Beograd, 2013.

32. Cvijanović J., **Vojnović B.**, Lazić J., *Istraživanje zainteresovanosti žena za preduzetništvo u agrobiznisu*, Ekonomika poljoprivrede, 1/2011.
33. Demografska kretanja i karakteristike stanovništva Jugoslavije prema nacionalnoj pripadnosti, "Institut društvenih nauka", Beograd, 1978.
34. Demographic yearbook, *Annuaire demographique* 1990. 42 issue, New York, United Nations, 1991.
35. Devedžić, M., *Prilog uticaja turizma na demografski razvitak*, Geografski fakultet, Beograd, 2009.
36. Devetaković S., *Ekonomika Jugoslavije-tehnoloski progres, ekonomska struktura, regionalni razvoj (Preradjeno izdanje)*, "Ekonomski fakultet", Beograd, 1994
37. Devetaković S., Jovanović Gavrilović B., Rikalović G., *Nacionalna ekonomija*, Centar za izdavačku delatnost, Ekonomski fakultet, Beograd, 2006.
38. Dinić, J., *O nekim problemima izgradnje međunarodnog plovnog puta Morava – Vardar*, Ekonomski fakultet, Beograd, 2006.
39. Dlesk M., *Tehnico-tehnoloski progres i razvoj poljoprivrede*, "Institut ekonomskih nauka", Beograd, 1984.
40. Dobre, R., Rusković, P., Čivljak, M., *Menadžment turističke destinacije*, Šibenik, 2006.
41. Elaković, S., *Sociologija slobodnog vremena i turizma*, Katalog izdanja, Beograd, 2006.
42. EU, *European Energy and Transport – Trends To 2030.*, European Commission, Directorate – General for Energy and Transport, 2007,
43. EU, *Towards a European Wide Transport Policy*, Third Pan – european Transport Conference, Helsinki, 1997.
44. Fawcett, P., Mc Leish R., Ogden, I., *Logistics Management*, M&E, London, 1992.
45. Franke, K. P., *A technical approach to the Agile Port System*, The Future of Intermodal Freight Transport, Edward Elgar, Massachusetts, 2008
46. Gardijan P., *Turističke agencije i turoperator*, VŠ za turizam, Šibenik, 2001.
47. Generalni master plan transporta Srbije, Konzorcijum I talferr, a II PP, NEA, Witteveen + Bos, Beograd, 2009.
48. Glaster, S., *Britain: Competition undermined by politics*, Competition in the Railway Industry, Edvard Elgar, Massachusetts 2006
49. Gligorijević Ž., "Industrijski menadžment", Ekonomski fakultet, Niš, 2008.g. str. 94.
50. Gligorijević Ž., «*Industrijski menadžment*», Ekonomski fakultet, Niš, 2009g. str. 88
51. Gligorijević Ž., Stefanović V., *Društveni značaj i održivi razvoj turizma*, Ekonomika, Niš, 2009, vol. 55, бр. 6, стр. 45-53
52. Gorz A., *Problemi i dileme tehnoloskog razvoja*, "Marksizam u svetu", broj 5, Beograd, 1981.
53. Grčić, M., *Socio- ekonomska geografija i turizam*, Geografski fakultet, Beograd, 2005.

54. Grujić D., *Razvoj poljoprivrede u Srbiji i mogućnosti zapošljavanja*, magistarska teza, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 1997.
55. **Grujić D., Vojnović B.**, Simić Antonijević D., *Obrazovanje ljudskih resursa kao faktora razvoja malih i srednjih preduzeća*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011.
56. **Grujić D., Vojnović B.**, *Uticaj makroekonomskih problema zemalja u razvoju na regionalni razvoj i konkurentnost globalne privrede*, 16. međunarodni naučni skup, **Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope**, Ekonomski fakultet Niš/2011.
57. **Grujić D., Vojnović B.**, *Uticaj saobraćajne politike Evropske unije na regionalni razvoj i saobraćajnu infrastrukturu*, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope, Ekonomski fakultet Niš/2013.
58. **Grujić S.**, *Saobraćajna infrastruktura u funkciji privrednog razvoja Srbije*, magistarska teza. Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2012.
59. Hamović V., Cvijanović D., Arsenijević Ž., *Sustainable development in term of spa and rural tourism in Serbia*, The New Economy, Challenges, Opportunities and Choices, Indo American Books, 2009, page 58-66.
60. Hamović V., Cvijanović D., Bošković D., *Repozicioniranje Srbije kao turističke destinacije*, Ekonomika poljoprivrede, br.3, Beograd, 2009, YU ISSN 0352-3462, UDK 338.43.63, str. 367-376.
61. Hamović V., Cvijanović D., Bošković D., *Repozicioniranje Srbije kao turističke destinacije*, Ekonomika poljoprivrede, br.3, Beograd, 2009, YU ISSN 0352-3462, UDK 338.43.63, str. 371.
62. Hamović V., Cvijanović D., Bošković D., *Repozicioniranje Srbije kao turističke destinacije*, Ekonomika poljoprivrede, br.3, Beograd, 2009, YU ISSN 0352-3462, UDK 338.43.63, str. 379.
63. Hamović V., *Kvalitet usluga i zaštita potrošača u turizmu*, IGP Besjeda, Banja Luka, 2004.
64. <http://webrzs.stat.gov.rs/>
65. <http://www.dzs.hr/>
66. http://www.ekoplan.gov.rs/DNA/docs/strategija_rs.pdf, Strategija održivog razvoja Republike Srbije
67. <http://www.epp.eurostat.ec.europa.eu>
68. <http://www.euractiv.rs/eu-i-zapadni-balkan>
69. http://www.fren.org.rs/attachments/074_001%20Makroekonomska%20Projekcija%20Razvoja%20Srbije%202011-2020.pdf, Potskrizni model ekonomskog rasta i razvoja Srbije 2011-2020.
70. <http://www.fzs.ba/index.html>
71. <http://www.instat.gov.al/>
72. <http://www.mfin.gov.rs/UserFiles/File/dokumenti/IZVESTAJ%20O%20RAZVOJU%20SRBIJE%202010.pdf>, Izveštaji o razvoju Srbije 2010.
73. <http://www.monstat.org/cg/>
74. <http://www.mvep.hr/>

75. <http://www.pks.rs/e-learning/fiata/osnove/geografija/koridor.htm> - Panevropski koridori
76. <http://www.setimes.com/>
77. <http://www.stat.gov.mk/>
78. <http://www.zeleznicesrbije.com/>, Članak
79. Ilić B., *Nakon decenije tranzicije-šta i kako dalje*, Institucionalna rešenja i tranzicioni procesi u Srbiji, Ekonomski fakultet, Kragujevac, 2002, str.111.
80. Jackson H., 1994. (A symposium Sponsored by the Federal Reserve Bank of Kansas City), August 25-27, 1994.
81. Jeličić, D., *Kreativni turizam i hobby turizam*, TA «ASTOR», Beograd, 2009.
82. Jovičić D., *Menadžment turističkih destinacija*, Želnid, 2001.
83. Jovičić D., *Menadžment turističkih destinacija*, Želnid, 2001.
84. Jovičić D., *Turizam i životna sredina u kontekstu održivog razvoja*, doktorska disertacija, PMF, Novi Sad, 1999.
85. Jovičić Živadin, *Turizam Srbije*, NIP "Turistička štampa" Beograd, 2002.
86. Kogan, J., *Latin America: Competition for concessions*, Competition in the Railway Industry, Edward Elgar, Massachusetts, 2006.
87. Kolarić N., *Organizacija i ekonomija saobraćaja*, Rad, Beograd 2000.
88. Kostadinović, S., *Transparentno pravo*, Biografika – Subotica, 2000.
89. Krippendorf J., *Reconciling tourist activities with nature conservation*, council of Europe, Strasbourg, 1992.
90. Lalić, Z., *Saobraćajna sredstva i infrastruktura, izvodi iz predavanja*, Niš, 2007.
91. Lambetr, D., Stocs, J., *Strategic logistic management*, McGraw-Hill Co, New York, 2001
92. Laws E., *Tourist destination management*, Routledge, London, 1995.
93. Ljutic Ž. B., *Kritički osvrt na učesće Svetske banke u dosadašnjem finanstianju agroekonomskog kompleksa u Jugoslaviji*, "Poljoprivredni fakultet", Beograd. 1991.
94. Lukić P., *Komentar zakona o zaposlavanju i ostvarivanju prava nezaposlenih lica Republike Srbije sa pratećim propisima nacionalnog i medjunarodnog prava*, "Pravno ekonomski centar", Beograd, 1992.
95. Macura M., *Prilozi teoriji i politici stanovništva* (izbor članaka i rasprava), "Ekonomski institut", Beograd, 1974.
96. Marković LJ., *Ekonomija*, Fakultet za menadžment, Univerzitet Uninon, Beograd, 2006.
97. Marković P., *Poljoprivredni atlas Srbije*, "SANU za proučavanje sela", Beograd, 1993.
98. Marković Z. *Osnove turizma*, Školska knjiga, Zagreb, 1980.
99. Milenković S., «*Turistička aktivnost u tržišnoj privredi*», Vuk Karadžić, Paraćin, 1999g. Str. 214-219
100. Milenković Svetislav, *Poljoprivreda i turizam Srbije*, Vuk Karadžić, Paraćin, 1994.

101. Milisavljević M., «*Savremeni strategijski menadžment*», Institut ekonomskih nauka, Beograd, 2003g. str. 26-29
102. Milisavljević Momčilo, *Osnovi stragegijskog menadžmenta*, Megatrend, Beograd, 1999.
103. Miller H., *Shallenges in oor time and their Conseq Vences for tourism management*, Research, Institute for Leisure time and torusm, Berne, 1993.
104. Milojević M., Tranzicija i svojinska reforma, Kongres ekonomista Jugoslavije, *Transformacija jugoslovenske privrede, privredni sistemi, preduzeća, banke*, 1997 str. 194-195.
105. Mitrović S., Zbornik radova, Održivi turizam u zaštićenim oblastima, Agencija Koda, Beograd, 2003.
106. *Nacionalna strategija održivog razvoja Republike Srbije*, Vlada Republike Srbije, Beograd, 2008.
107. Nikolić R., i saradnici, *Obrazovanje kadrova za poljoprivredu i prehrambenu proizvodnju na srednjim i visokoškolskim ustanovama*, Traktori i pogonske mašine, Beograd, 2010. str. 61.
108. Njegovan M. Z., *Makroekonomski aspekti tehnoloskog razvoja poljoprivrede*, "Institut za ekonomiku poljoprivrede", Beograd, 1992.
109. Novaković, S., *Ekonomika saobraćaja*, Savremena administracija, Beograd, 1981.
110. Novaković. S., *Teorijske osnove železničkih tarifa i tarifske politike*, Beograd, 1955.
111. Pejčić Tarle S., *Saobraćajna ekonomika i politika*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2005.
112. Pitić G., Petković, G., «*Ekonomija od A do Z*», Beogradska otvorena škola, Beograd, 2002.
113. Popesku, J., *Marketing u turizmu*, Čigoja štampa, Beograd, 2002.
114. Pošarac A., Ratković M., Vukotić G., Cotić, *Socijalni problemi Srbije - siromaštvo, nezaposlenost, socijalni transferi*, "Institut ekonomskih nauka", Beograd, 1992.
115. Preci Z., Copyright: All those wishing to use or publish AIM texts are welcome to do so, provided that they indicate the source and inform the AIM office in Paris which is interested to receive comments and reactions on the information it provides, AIM, 17 rue Rebeval, 75019 Paris, France, 2004.
116. Radna grupa Ministarstva za privredu i privatizaciju, Podgorica, 2003.
117. Riznić D., **Vojnović B., Grujić D.**, *Istraživanje i marketing strategije u funkciji održive konkurentske prednosti*, časopis Industrija, 2/2010. str. 92-119. Ekonomski institut, Beograd. 2010.
118. Riznić D., **Vojnović B.**, *Menadžerska sredstva i alati u funkciji regionalnog razvoja Srbije*, Monografija, Tehnički fakultet, Bor, Univerzitet u Beogradu, 2010.
119. Rodica, B., **Vojnović B., Grujić D.**, *Raziskovanje inovacijske aktivnosti v slovenskih podjetjih*, IZZIVI GLOBALIZACIJE IN DRUŽBENO-

- EKONOMSKO OKOLJE, Mednarodna znanstvena konferenca, Fakulteta za poslovne in upravne vede, Novo Mesto, 4 – 5. april, 2013.
120. Rosić I., Neka demografska kretanja i problem zaposlenosti u rejonima SRJ, *regionalni razvoj i demografski tokovi*, Niš, 1996.
121. Rosić Ilija, «*Nacionalna makroekonomija – rast, struktura i funkcionisanje*» «, Ekonomski fakultet Univerziteta u Kragujevcu, Kragujevac 2003.
122. Rus, G., *The prospects for competition*, Competition in the Railway Industry, Edward Elgar, Massachusetts, 2006.
123. Sauvy A., *L'Europe submergée, Sud-Nord des 30 ans.*, Paris, Dunod, 1987.
124. Savić, K., *Gradenje železnica – Železnička politika i ekonomija*, Beograd, 1939.
125. Schneeberger C. Keneth, Osborn D. Donald, Ljutić Ž. Branko., *Finansijsko planiranje u agrobiznisu-ključ za finansijski menadžment kreditom i novcem*, "Panda Graf", Beograd, 1995.
126. Simaković Lj., *Krupna socijalistička poljoprivreda*, "Ekonomika", broj 37, Niš, 1990.
127. Simić D., **Vojnović B., Grujić D.**, *Društvena odgovornost kompanija u agrobiznisu*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011.
128. Simon, D., *Transport and development in the third world*, Routledge publishing Co, London, 1996.
129. Spasić V., *Poslovanje turističkih agencija organizatora putaovanja*, Singidunum, Rading, Beograd, 2005.
130. Stefanović V., Cvijanović D., **Vojnović B.**, *Lavirinti menadžmenta*, Institut za ekonomiku poljoprivrede, Beograd, 2012.
131. Stefanović V., Ekstremni sportovi kao deo turističke ponude Srbije, PMF - Geografski institut, Beograd, 2010, бр. 58, стр. 111-120
132. Stefanović V., Ekstremni sportovi kao deo turističke ponude Srbije, PMF - Geografski institut, Beograd, 2010, бр. 58, стр. 111-120
133. Stefanović V., **Grujić D., Vojnović B.**, *Kadrovska raskršća srpskog agrara*, Monografija, PMF, Univerzitet u Nišu, Niš, 2011.
134. Stefanović V., Jovičić D., Neophodnost "znanja o znanju" u turizmu, BULLETIN OF THE SERBIAN GEOGRAPHICAL SOCIETY, br. 3. Beograd, 2010. str. 53-70.
135. Stefanović V., **Vojnović B.**, Urošević S., Menadžment ljudskih resursa – savremene strategije i kontroverze, Institut za ekonomiku poljoprivrede, Beograd, 2012.
136. *Strategija i politika razvoja industrije Republike Srbije 2011-2020.*, Vlada Republike Srbije, Beograd, 2011.
137. *Strategija razvoja turizma Republike Srbije*, Službeni glasnik, 20. oktobar 2006.
138. *Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta Republike Srbije 2008-2015*. Službeni glasnik, br 4 januar 2008.

139. *Strategija regionalnog razvoja Republike Srbije*, Vlada Republike Srbije, Beograd, 2007.
140. Tomka, D., *Osnovi turizma*, Fakultet za sport i turizam – TIMS, Novi Sad, 2006/7.
141. UIC, *Železnička politika u centralnoj i istočnoj Evropi*, C-6, Komisija za strateško planiranje, prevod, JŽTP « Beograd», 1995.
142. Unković S., *Ekonomika turizma*, SA Beograd, 1989.
143. Unković, S., Zečević, B., *Ekonomika turizma*, CID, Ekonomski fakultet, Beograd, 2005.
144. Vajdenfeld V., Vesels V., *Evropa od A do Š*, Fondacija Konrad Adenauer, Bon, 2002.
145. Vehovec M., Defenzivno restrukturiranje poduzeća u Hrvatskoj i Sloveniji, Zagreb, 2000.
146. Veselinović, P., *Ekonomija*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2009.
147. Vitasović B., *Kapija Srbije za 21. vek*, Beograd, 2004.
148. Voigt, F., *Die Volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems*, Berlin, 1960.
149. **Vojnović B. Grujić D.**, Simić Antonijević D., EFFECTS OF THE CRISIS ON THE COMPANY BUSINESS MAČVA, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011.
150. **Vojnović B.** *Menadžment turističkih i ugostiteljskih preduzeća*, mesečni poslovni časopis "Poslovna Politika" maj/2006.
151. **Vojnović B.** *Neki aspekti tehnike poslovanja u turističkim i ugostiteljskim preduzećima*, mesečni poslovni časopis "Poslovna Politika" jul-avgust/2006. Beograd, 2006.
152. **Vojnović B.** *Strategije razvoja i kvalitet usluga u turizmu*, "Direktor" časopis za modernog menadžera, 11-12/2004. Beograd, 2004.
153. **Vojnović B.** *Turistička tržišta i oblikovanje kvaliteta usluga u turizmu*, mesečni poslovni časopis "Poslovna Politika" jul-avgust/2005. Beograd, 2005.
154. **Vojnović B.** *Turistička usluga (proizvod) i distributivni kanali*, mesečni poslovni časopis "Poslovna Politika" mart/2005. Beograd, 2005.
155. **Vojnović B.** *Usluge u turizmu i ugostiteljstvu-praktikum*, Narodna biblioteka, 2004.
156. **Vojnović B.**, Cvijanović D., Stefanović V., *Razvojni aspekti turističke delatnosti*, Institut za ekonomiku poljoprivrede, Beograd, 2012.
157. **Vojnović B.**, Cvijanović D., Veselinović P., *Istraživanje uticaja krize na poslovanje domaćih preduzeća*, Ekonomika poljoprivrede, Institut za ekonomiku poljoprivrede, 2011 (58) 4 (749-760)
158. **Vojnović B., Grujić D.**, *Koncept i sistemske komparativne prednosti regionalnog i lokalnog ekonomskog razvoja*, 16. međunarodni naučni skup, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope, Ekonomski fakultet Niš/2011.

159. **Vojnović B., Grujić D.**, REGIONAL DEVELOPMENT CONCEPT FOR CREATING EFFICIENT ECONOMY AND SUPPORT TO LOCAL ECONOMY, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope, Ekonomski fakultet Niš/2012.
160. **Vojnović B., Grujić D.**, Značaj kreiranja razvojne politike regionalnog nivoa, Regionalni razvoj i demografski tokovi zemalja jugoistočne Evrope, Ekonomski fakultet Niš/2013.
161. **Vojnović B., Grujić S. Spasojević**, *Preduzetnički kvaliteti potencijalnih agropreduzetnika u Srbiji*, Savremena poljoprivreda, Poljoprivredni fakultet, Novi Sad, 2011.
162. **Vojnović B., Jevremović S.**, *Upravljanje kvalitetom turističkih usluga*, Hotellink- časopis za teoriju i praksu hotelijerstva, 9-10/2007.
163. **Vojnović B.**, *Marketing i istraživanje u funkciji razvoja turizma*, Prvi hrvatski kongres ruralnog turizma "Perspektive razvoja ruralnog turizma" sa međunarodnim sudelovanjem, Hvar 17-21. listopada, Hrvatska, zbornik radova u elektronskoj formi, 2009.
164. **Vojnović B.**, *Metode istraživanja i marketing u razvoju turizma*, 2009, vol. 40, br. 1, str. 27-32, Marketing, Beograd, 2009.
165. **Vojnović B.**, *Osnovi upravljanja*, Monografija – naučna knjiga, NBS, Beograd, 2011.
166. **Vojnović B.**, Poslovni sistemi u razvoju turizma - metodološki aspekt, NBS, 2004.
167. **Vojnović B.**, *Proces privatizacije i strategije razvoja preduzeća*, FPS, doktorska disertacija, Beograd, 2006.
168. **Vojnović B., Riznić D., Borić S.**, *Značaj definisanja strategije regionalnog razvoja u izgradnji konkurentnosti privrede*, časopis Industrija, 4/2009. str. 29-63. Ekonomski institut, Beograd. 2009.
169. **Vojnović B., Rodica B., Grujić D.**, *Merenje obrazovnih i preduzetničkih kvaliteta potencijalnih agropreduzetnika u Srbiji*, Naučni skup: Globalna ekonomska kriza i poslovna ekonomija – izazovi teorije i prakse, Univerzitet Educons, Sremska Kamenica, maj 2013.
170. **Vojnović B.**, *Strategije održivog razvoja turizma*, „Zaštita životne sredine“ Prvi naučni skup, Fakulteta za zaštitu životne sredine, Univerzitet Edukons, Sremska Kamenica, 2012.
171. **Vojnović B.**, THE IMPORTANCE OF DEFINING THE OPTIMAL STRATEGIES FOR SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT, Naučni skup EFEM., Tehnički fakultet, Bor, 2011.
172. **Vojnović B.**, Upravljanje razvojem turističkih organizacija – sa posebnim osvrtom na Podunavski okrug, magistarska teza, FPS, Beograd, 2003.
173. **Vukajlović, B.**, *Zapostavljeni neprocenljivi resursi*, Ekonomist, 30.10.2006.
174. **Vuković P., Cević N., Cvijanović D.**, *Ruralni turizam kao okosnica turističkog razvoja Brčko Distrikta*, Ekonomika poljoprivrede, Institut za ekonomiku poljoprivrede, Beograd, god./vol. LV, 6p. 1. (1-138), 2008. god. str. 83-93.

175. Wilson, G. L., *Transportation and Communication*, New York, 1954.
176. Winston, C., *The United States: Private and degilated*, Competition in the Railway Industry, Edward Elgar, Massachusetts, 2006.
177. Woxenius, J., Barthel, F., *Intermodal road – rail transport in the European Union*, The Future of Intermodal Freight Transport, Edward Elgar, Massachusetts, 2008.
178. www.brandmagazin.com, Turistički brendovi Srbije
179. www.internationaltransportforum.org, Članak
180. www.kombeg.org, Smernice za poslovanje sa Evropskom unijom
181. www.lukabeograd.com, Luka Beograd
182. www.merr.gov.rs, Potencijali turističkog tržišta Srbije
183. www.mi.gov.rs, Ministarstvo za infrastrukturu – Projekta Koridor 10
184. www.pks.rs, Saobraćaj
185. www.razvoj.gov.rs, Izveštaji o razvoju Srbije 2009.
186. www.scindeks.nb.rs, Članak
187. www.serbija-tourism.org, Turističke informacije
188. www.sla.serbia.org, Regionalni razvoj juga Srbije
189. www.srbija.travel, Turistički centri Srbije
190. www.unece.org, Članak
191. www.zurbnis.rs, Zakon o železnici
192. *Zakon o turizmu*, Službeni glasnik, broj 36., 2009.
193. Zbornik radova, Održivi turizam u zaštićenim oblastima, Agencija Koda, Beograd, 2003.
194. Živković, R., *Ponašanje i zaštita potrošača u turizmu*, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2008.