

INFRASTRUKTURA

TRANSPORT

STANJE

Kada je o reč o svim vidovima transporta, značaj Republike Srbije je nesporan, kako za zemlje Balkana, tako i za oblast jugoistočne Evrope, ali i šire. Unapređenje transporta bilo bi najcelishodnije razmatrati kroz pet transportnih vidova: drumski, železnički, vazdušni, vodni i intermodalni.

Težnja ka približavanju nivoima razvoja Evropske unije postoji i u ovom segmentu, što se prvenstveno ogleda u implementaciji i usaglašavanju srpskih pozitivnih propisa sa evropskim propisima. Osnov za ove aktivnosti svakako predstavlja Generalni master plan transporta u Srbiji (skraćeno TMP), iz 2009. godine, koji sadrži smernice i planove za drumski, železnički, vodni, vazdušni i intermodalni sektor transporta, zaključno sa 2027. godinom. Generalni master plan transporta u Srbiji ujedno predstavlja osnov i za postojeće i buduće projekte, koji će se finansirati iz predpristupnih i pristupnih fondova EU, kao i drugih izvora finansiranja.

Kada je reč o zakonskoj regulativi, Sektor drumskog saobraćaja je najopširniji, s obzirom na to da je drumski saobraćaj najzastupljeniji u odnosu na ostale vidove transporta. Od 5 hiljada kilometara puteva Srbije, 1100 kilometara je označeno kao visoko prioritarno za rehabilitaciju, u skladu sa Transportnom strategijom i pomenutim Generalnim master planom. U drumskom transportu je ostvaren napredak usvajanjem regulative u oblasti opasnog tereta i transportnih licenci, dok je regulativa u vezi sa prevozom robe usklađena sa evropskima propisima.

Železnički sektor je sektor u kome je potreba za modernizacijom najviša u ovom trenutku, na čemu se intenzivno radi u poslednjih nekoliko godina. U oblasti železničkog transporta, gde postoji napredak, potrebno je nastaviti sa otvaranjem tržišta za privatne operatere i osigurati održivost reformisanih železničkih kompanija.

Plovni putevi nisu dovoljno iskorišćeni, kao ni njihov potencijal u kontekstu međunarodne povezanosti Srbije. Drugi gorući problem, koji se javlja kod ovog sektora, jeste finansiranje, kako rekonstrukcije, tako i modernizacije vodnog saobraćaja. Sredstva potrebna za unapređenje luka, plovnih puteva i prapatnih sistema, kao i njihovo održavanje su zaista velika. Novine u pogledu

regulative koja reguliše vodeni transport unose izmene i dopune Zakona o plovidbi i lukama na unutrašnjim vodama.

Intermodalni oblik saobraćaja, sa tri delimično izgrađena terminala, je oblik transporta koji je tek u povoju, sa tendencijom razvoja u narednom periodu.

Tri glavne karakteristike stanja transporta u Republici Srbiji su trenutno održavanje postojeće infrastrukture, ulaganje, odnosno modernizacija iste i usaglašavanje sa evropskim standardima. Ulaganje u infrastrukturu, investiranje i održavanje postojeće saobraćajne mreže su ciljevi kojima se teži.

COVID-19

Sve olakšice i ukidanje administrativnih barijera, naročito u prevozu tereta, jesu od interesa za Republiku Srbiju. U Srbiji je od 2012. godine izgrađeno oko 350 kilometara novih auto-puteva, samo u 2019. godini pušteno u saobraćaj oko 130 kilometara auto-puteva na Koridoru 10 i „Milošu Velikom“, a nakon 30 godina završen je kompletan drumski Koridor 10. Ipak, jasno je da ova povezanost i skraćeno vreme putovanja nemaju upotrebnu vrednost u slučaju velikog vremena zadržavanja na graničnim prelazima. Inicijativa o uspostavljanju „zelenih koridora“ za sada je usmerena na vremenski period u kom postoji epidemija izazvana COVID-19, ali bi trebalo razmotriti nastavak podrške uspostavljenom sistemu i nakon stabilizacije trenutne situacije.

Od posebnog značaja za industriju transporta i logistike tokom pandemije bila je digitalizacija. Usvajanje ovog trenda, koji je bio aktuelan i pre početka pandemije, pomogao je kompanijama u ovoj industriji da se brže prilagode novonastaloj situaciji. Njegov značaj posebno se ogledao u povećanoj tražnji za uslugom kućne dostave, a očekuje se da će se rast kupovine i prodaje preko interneta nastaviti i u narednom periodu.

POBOLJŠANJA

Prethodne, kao i ove godine, nastavljeno je sa unapređenjem svih vidova transporta, ne samo u tehničkom smislu, već i u smislu zaključenja ugovora i pregovora sa izvršnim vlastima okolnih zemalja, kao i stranim investitorima.

Deo projekata koji stoje pred nadležnim Ministarstvom

jesu izgradnja pruge Beograd – Budimpešta, izgradnja autoputa Niš – Merdare – Priština, rekonstrukcija pruge Beograd – Bar, a u pripremi je projektna dokumentacija za autoput Beograd – Sarajevo.

U drumskom sektoru, akcenat je stavljen na izgradnju Koridora 10 i 11. U avgustu 2019. godine, pušten je u saobraćaj autoput od Obrenovca do Čačka na Koridoru 11, a radovi na deonici Surčin - Obrenovac završeni su u decembru 2019. godine. Izgradnja dela Koridora 11 Preljina – Požega započeta je u maju 2019. godine, a završetak je predviđen u roku od 36 meseci. Završeni su projekti i izdate građevinske dozvole za prvu fazu izgradnje ove deonice, a ubrzano se sprovode i procedure eksproprijacije. Planira se i izgradnja kraka Koridora 11 Požega – Boljare, kao dela putnog koridora Beograd – Južni Jadran. Za deonicu Koridora Požega – Boljare, potpisan je Memorandum o razumevanju između Republike Srbije i NR Kine, a u toku je izrada Prostornog plana područja posebne namene. Južni krak Koridora 10, autoput kroz Grdeličku klisuru, finalizovan je i otvoren za saobraćaj.

U vodnom saobraćaju, Projekat „Uvođenje elektronskog sistema obeležavanja plovnih puteva (AtoN)“ koji Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture realizuje u cilju podizanja nivoa bezbednosti plovidbe, završen je u maju 2019. godine. Isporučena ugovorena oprema sastoji se od najmodernijih IT tehnologija za upravljanje vodnim transportom. Takođe, u okviru projekta „Hidrotehnički i bagerski radovi na kritičnim sektorima na reci Dunav u Srbiji, između Bačke Palanke i Beograda“, završen je tehnički prijem radova na kritičnom sektoru „Futog“, a u toku je primopredaja radova na kritičnom sektoru „Čortanovci“. Završetak radova očekuje se do kraja 2020. godine. Projekat izgradnje nove luke u Beogradu, čiji završetak je planiran za decembar 2023. godine uvršten je u Single Project Pipeline kao projekat od izuzetnog strateškog značaja. U toku je izrada Prethodne studije opravdanosti. U toku 2020. godine, planira se početak izrade Studije opravdanosti sa Idejnim projektom.

Železnički sektor nastavio je saradnju i sa regionalnim zemljama. U toku je priprema dokumentacije za pokretanje tenderskog postupka za rekonstrukciju pruge Niš – Dimitrovgrad, koji je značajan, budući da ovaj deo pruge povezuje Republiku Srbiju i Republiku Bugarsku, a čiji završetak je planiran krajem 2023. godine. U toku je i projekat modernizacije pruge Beograd – Budimpešta. Projekat je od

izuzetnog strateškog značaja, budući da predstavlja deo osnovne saobraćajne transverzale Republike Srbije, povezuje tri od pet najvećih gradova u Republici i čini deo Panevropskog koridora X. Na deonici Beograd - Stara Pazova, fizički je realizovano 17,19% radova, dok se za deonicu Novi Sad – Subotica očekuje da Idejni projekat bude gotov u toku 2020. godine.

U vazdušnom saobraćaju, predviđen je projekat nove poletno-sletne staze za Aerodrom „Morava“ u Kraljevu, i završetak projekta rekonstrukcije poletno-sletne staze aerodroma „Nikola Tesla“. Za Aerodrom „Konstantin Veliki“ u Nišu predviđena je dogradnja terminalne zgrade i sanacija poletno-sletne staze.

Imajući u vidu sve tekuće projekte, evidentno je da investiranje u saobraćajnu infrastrukturu predstavlja prioritet.

Vlada Republike Srbije je u martu 2020. godine donela Uredbu o subvencionisanju kupovine novih električnih vozila, čime se nesporedno podstiče korišćenje ekološki prihvatljivog vida transporta. Iznosi subvencija su 250 i 500 evra za električne motocikle i između 2.500 i 5.000 evra (zavisno od vrste pogona) za električne automobile. Dodele subvencija vrše se preko Ministarstva zaštite životne sredine. Osim toga, izmenama zakona (o porezima na upotrebu držanje i nošenje dobara), vlasnici hibridnih vozila oslobođeni su plaćanja poreza na upotrebu motornih vozila.

PREOSTALI PROBLEMI

Bezbednost u saobraćaju je najbitnije pitanje, kada je reč o problemima transporta. Broj povređenih i nastradalih lica je u porastu, što je suprotno ciljevima Strategije za bezbednost saobraćaja na putevima 2015-2020. Sveprisutni problem drumskog saobraćaja je i finansiranje – sredstva od prihoda države, kao i stranih ulaganja nisu dovoljna za održavanje, sanaciju i izgradnju novih puteva, a otežavajuća okolnost je činjenica da je ovaj problem direktno vezan za bezbednost u saobraćaju.

Jedno od nerešenih pitanja je nedostatak odgovarajuće infrastrukture za upotrebu električnih vozila, što može postati značajna prepreka za agendu zelene energije zemlje i može ugroziti strateški značaj Koridora 10 i 11. Sa druge strane, ohrabrujuće je da je Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture prepoznalo potrebu za unapređenjem ovog pitanja, te su na određenim mestima

na Koridoru 10 instalirane električne stanice za punjenje. I pojedine velike naftne kompanije su na svojim SSG instalirale električne stanice za punjenje. Međutim, postoji nekoliko regulatornih pitanja koja treba rešiti, kako bi se ovaj trend podstakao, jer je jedna od obaveza prema EZ i EU da se postigne određeni udeo energije iz obnovljivih izvora u sektoru saobraćaja. Podzakonska dokumenta su usvojena 2019. godine, a obveznici su kompanije koje trguju gorivima. Što se tiče električne energije koju troše EV, situacija je sledeća:

- Struja koja se potroši prilikom punjenja električnih automobila ne može biti naplaćena, jer niko nema dozvolu/saglasnost Snabdevača električnom energijom i Operatora distributivnog sistema za trgovinu strujom na malo;
- Samim tim, obveznici za ostvarenje udela OIE u transportu, pored toga što ne mogu da naplate ovu struju, ne mogu ni da dokažu da su deo svojih obaveza za OIE zadovoljile putem električne energije plasirane u sektoru saobraćaja;
- Nova direktiva EU iz 2018. predviđa dodatne beneficije ako trgovac/vlasnik SSG struju koju koriste EV dobije iz sopstvene proizvodnje električne energije iz obnovljivih izvora, ali ovu direktivu treba transponovati u zakonski okvir Republike Srbije.

- Modernizacija je najveći problem železničkog sektora. Potrebno je raditi na unapređenju ovog vida transporta, jer se veliki broj pruga ne koristi, dok na pojedinim deonicama brzina vozova nije zadovoljavajuća. Trebalo bi obratiti pažnju na dugoročiji plan razvoja železničkog transporta i njegovog usklađivanja sa drumskim, sa ciljem povećanja intermodalnosti. Jedan od problema je i imidž železnice, koga bi trebalo aktivno menjati kod javnog mnjenja, promenom marketinške politike.

Trebalo bi povećati korisnost drugih aerodroma, pored beogradskog i niškog, i osmisлити dugoročnu strategiju upotrebe celokupne srpske avio infrastrukture.

Kada je reč o vodnom transportu, najveći problem je finansiranje – velika sredstva su potrebna samo za obnovu infrastrukture, koja datira iz perioda bivše Jugoslavije. Modernizacija i održavanje sistema vodnog transporta košta dosta. Ohrabruje je to što je objavljeno ulaganje u narednim godinama u ukupnom iznosu od 66,5 miliona evra, koje će biti usmereno na razvoj rečnog transporta i zaštite prirodnih karakteristika Dunava. Jedan od pozitivnih primera jeste rekonstrukcija luke Smederevo.

PREPORUKE SAVETA

- Uvesti dodatne podsticajne mere za izgradnju infrastrukture za upotrebu električnih vozila. Takođe, potrebno je obezbediti adekvatni regulatorni okvir koji će omogućiti razvoj ovog sektora i koji uzima u obzir konstruktivne preporuke relevantnih zainteresovanih strana. (2)
- Prilagoditi Zakon o energetici tako da prepoznaje i podstiče korišćenje električne energije u sektoru transporta. (1)
- Povećati kontrolu kvaliteta materijala i inspeksijski nadzor pri obavljanju radova; implementirati internacionalne standarde kvaliteta i vođenja projekata i u javnom sektoru. (2)
- Ući u javno-privatna partnerstva u oblastima transporta koje su vitalne, a koje nisu rezervisane za državu, a koje država nije sposobna da samostalno osposobi, restruktuirati ili modernizuje, odnosno za koje je to optimalnije i efikasnije učiniti u partnerstvu sa privatnim sektorom. (2)
- Dodatno raditi na otvaranju tržišta u železničkom saobraćaju, u cilju uspostavljanja potrebnih institucionalnih struktura. Primena evropskih standarda pri implementaciji tehnologija na železničkoj mreži, radi interoperabilnosti i neometanog saobraćaja sa susednim zemljama u cilju povećanja transporta kroz Srbiju, je u tom smislu ključna. (1)
- Implementacija mera koje će poboljšati karakteristike kombinovanog prevoza unutar srpskog transportnog sistema. (1)