

Путни саобраћај Републике Србије у функцији одбране земље

УДК: 656.1 : 355.45] (497.11)

Саша Јовановић, дипл. ецц.
Радомир Јовановић, пуковник, дипл. инж.

У раду се сагледавају и разматрају основе стања, развоја и утицаја путног саобраћаја Републике Србије на одбрану земље. Стање путних комуникација, транспортни капацитети и безбедност у саобраћају имају многоструки значај, и у директној су вези са привредним и укупним економским развојем земље. У економском развоју садржан је материјални оквир безбедности, а економски систем битно утиче на одбрамбену моћ земље својим прилагођавањем потребама одбране. Уз уважавање економских критеријума у развоју путног саобраћаја, треба уважавати и чињеницу да су борбена дејства на ратишту, у основи, везана за путне комуникације. Путни саобраћај добија доминантну улогу због постојања путне мреже и инфраструктуре на целој територији, без обзира на земљишне, атмосферске, временске и борбене услове. Само развијене и модерно изграђене комуникације омогућавају маневар савременом ратном техником, брзе покрете јединица и њихово уредно снабдевање.

Улагање нових инвестиција у путеве требало би да се заснива на свеобухватном плану развоја целе путне мреже, који би утврдио приоритете будућег развоја на основу економских критеријума, као и динамику њихове реализације у складу са расположивим изворима финансирања.

Развој путног саобраћаја Републике Србије има значајно место у оквиру интеграционе политике ЕУ, при чему треба имати у виду стратегију и политику ЕУ, као и дефинисање сопственог развоја уз максимално коришћење компаративних предности.

Кључне речи: одбрана, путни саобраћај, саобраћајна инфраструктура, пут, развој, инвестиције, финансирање.

Увод

Одбрана земље је незаменљив чинилац стабилности и напретка друштвене заједнице. Развијена у довољно снажан систем, она делује стабилизационо, као чинилац сигурности, заштите и очувања слободе, живота у миру и стечених тековина напретка, као и стварања нових вредности.

У условима евентуалног рата, сви видови саобраћаја имаће значајно место у погледу превоза људи и материјалних средстава. Улога и значај путног саобраћаја у рату је посебно велика. Мирнодопска организација

и развој путног саобраћаја мора бити идентична или блиска организацији у условима вођења рата, како би се за што краће време обезбедила конверзија привреде са мирнодопске на ратну организацију.

При доношењу кључних одлука о капиталним инвестицијама у саобраћајну инфраструктуру, често је било мало економских разматрања. Нису се поштовали резултати економске анализе у погледу идентификације тражње за саобраћајним услугама, још мање се водило рачуна о будућим инвестиционим трошковима и трошковима одржавања изграђене инфраструктуре, а најмање о начину на који ће се ти трошкови покрити.

Саобраћајни систем у Србији је неразвијен, па се изградња нових објеката саобраћајне инфраструктуре посматра као кључна степенница у развоју привреде, односно напретка друштва. На инвестиције везане за изградњу нових путева и саобраћајних објеката гледа се и као на покретаче развоја, као почетни импулс свим оним активностима које ће се неминовно појавити чим буду изграђени нови објекти саобраћајне инфраструктуре. Другим речима, када буде постојао, на пример, пут, појавиће се и потреба за њим, без обзира на то да ли заиста постоји стварна потреба за таквим путем. Због тога се при оцењивању саобраћајних пројеката првенствено користи друштвена анализа трошкова и користи *Cost-benefit analiza – CBA*¹, која узима у обзир све ефекте које један такав пројекат доноси.²

Инвестиције у саобраћајну инфраструктуру и јавни радови су механизам путем којег се повећа агрегатна домаћа тражња, оживљава привреда, убрзава привредни раст и умањује незапосленост.

Коришћење страних кредита намењених финансирању капиталних инвестиција у саобраћајну инфраструктуру увећава степен задужености земље у иностранству. Зато је потребно доносити добре инвестиционе одлуке и изабрати оне инвестиције које ће заиста довести до привредног раста.

При пројектовању програма неопходно је јасно прецизирати задатке за остваривање циљева, резултате који се очекују, носиоце полова, време за извршење појединих активности, као и одговорност за сваки задатак. Када су програми дефинисани, приступа се утврђивању потребних финансијских средстава за њихову реализацију, како за појединачне програме, тако и за стратегију у целини. После дефинисања програма и средстава за њихову реализацију потребно је дефинисати одговарајуће процедуре и технике којима ће се прецизирати начин извођења појединих активности.³

¹ Метод анализе користи се за оцену ефикасности одређеног друштвеног улагања, односно инвестиције, врши се вредновање свих предности и недостатака неког пројекта. (*Економска енциклопедија I*, Савремена администрација, Београд, 1984. стр. 951).

² Петар Јовановић, *Управљање инвестицијама*, Графослог, Београд, 2000. стр. 179–184.

³ Вујадин Б. Вешовић, *Менаџмент у саобраћају*, Саобраћајни факултет, Београд, 2003, стр. 102.

Инвестиционим трошковима потребно је посветити велику пажњу, не смеју се грубо и нестручно процењивати. При изградњи нових инфраструктурних објеката, на пример, нових путева, за ту намену често се реалоцирају средства намењена одржавању постојеће путне мреже. На тај начин, због недостатка средстава, одржавање постојеће путне мреже потпуно је запостављено, тако да те саобраћајнице веома брзо постају тешко проходне, препуне ударних рупа и неравна. Трошкове лошег одржавања пута сносе учесници у саобраћају, будући да се увећавају њихови трошкови везани за утрошак горива, гума и одржавање возила, а увећава се и време путовања, односно превоза робе. Потребно је истаћи да се стање саобраћајнице директно одражава на безбедност у саобраћају, тако да последице могу бити несагледиве.

Оно што се фиктивно уштедело умањењем буџетских, односно јавних расхода за одржавање саобраћајнице надокнађено је, односно премашено, увећаним трошковима које сносе корисници те саобраћајнице. Неблаговремено предузимање мера одржавања саобраћајнице утиче на њено стање и има директан одраз на будуће трошкове одржавања.

Начело економске ефикасности јесте да онај ко генерише одређене трошкове треба и да их сноси. Једино се на тај начин стварају подстицаји да се трошкови минимизирају, односно да се постигне максимална производна ефикасност, тако што би трошкови били једнаки најнижим могућим трошковима.

Утицај путног саобраћаја на систем одбране

Саобраћај, као привредна област, своју делатност везује за услуге привреди (када чини услов одвијања токова друштвене репродукције) и становништву (као елемент животног стандарда). У свим друштвима, политички организованим као држава, одбрана земље је конституисана као интегрални део државног система у целини, а тиме и уставног уређења земље.

Систем одбране неодвојив је од темпа економског развоја и расположивости производних фактора (становништва, привредног богатства и основних производних фондова). У економском развоју садржан је материјални оквир безбедности, а у условима угрожености безбедности земље, економски систем битно утиче на одбрамбену моћ својим прилагођавањем потребама одбране.

Све активности у периоду припреме за одбрану, у току одбране и вођења рата, заснивају се на саобраћајном систему земље. У условима евентуалног рата, сви видови саобраћаја имаће значајно место у погледу превоза људи и материјалних средстава.

Значајно је истаћи да се у ратним припремама мора посветити па-
жња свим гранама саобраћаја, према њиховој улози и могућностима у
рату. То намеће потребу сталног јачања материјално-техничке базе,
усавршавање организацијско-кадровске структуре и њено прилагођа-
вање захтевима ратне организације. Одбрамбене припреме саобраћаја
имају и материјално-техничку компоненту, спроводе се у целокупном
систему и на читавој територији. Та организација и припреме врше се
на основу процена, путем којих се утврђују карактер и обим рада свих
компоненти одбране. Ради тога су дефинисани права и обавезе држав-
них органа и организација, као и привредних субјеката.

Улога и значај путног саобраћаја у рату је посебно велика. Успе-
шност одбране земље функционално је везана за ефикасност путног
саобраћаја, без којег нема брзог активирања свих потенцијала за од-
брану и обезбеђења потребних саобраћајних услуга оружаним снага-
ма, привреди и становништву и утичу на ефикасност осталих система
одбране. Његов значај огледа се не само у томе што представља ма-
теријалну базу за превозење борбених јединица и борбених система,
већ и због места и улоге транспортне функције у логистици војске.

Савремени рат карактерише: изразита концентрација великог
броја моторних возила, маневарски карактер борбених дејстава, фак-
тор брзине и времена, везаност борбених дејстава за комуникације и
њихова изложеност непрекидним дејствима, јер се оне не могу у пот-
пуности маскирати и заштитити.

Путни саобраћај у нашој земљи, због карактеристика могућег ра-
тишта и својих општих особина, могућности и способности прилагођа-
вања у ратним условима, добија све доминантнију улогу. Предности
над другим гранама саобраћаја изражене су постојањем путне мреже и
инфраструктуре на целој територији. Пружа се и могућност широког
избора транспортних средстава која су употребљива у свакој земљи-
шној, атмосферској, временској и оперативно-тактичкој ситуацији.

Путни саобраћај може се одвијати на путевима свих категорија,
на некатегорисаним путевима, па и ван путева, што омогућава извр-
шавање свих задатака. Одликује се великом еластичношћу, носиво-
шћу и брзином и скоро потпуном независношћу од других грана сао-
браћаја. Мање је осетљив и релативно лако и брзо могу се отклонити
последнице борбених дејстава.

Недостаци путног саобраћаја у рату су: зависност од атмосферских
услова, доба дана и године, и што није подесан за масовно превозење те-
шких терета. Потребне друштва, становништва и снага одбране, а посеб-
но на одређеним тежиштима оружане борбе и кретања, могу бити веће
од могућности и постојећих капацитета путног саобраћаја.

Потребне да се јединице брзо крећу и премештају користећи пут-
ну мрежу, као и потребе за дотуром и евакуацијом великих количина
материјалних средстава још више истичу значај саобраћаја. Војни са-

обраћај реализује се у отвореном систему земље, на јединственој и недељивој мрежи саобраћајница, која је непрекидно доступна свим заинтересованим категоријама корисника.

Нападима на путну саобраћајну инфраструктуру и разарање њених садржаја, на ефикасан начин се нарушава и неутралише војна и економска моћ противника и његове потенцијалне могућности. Због тога се путном саобраћају мора посветити дужна пажња на свим нивоима друштвене организованости.

Путни саобраћај мора се непрекидно развијати и усавршавати са циљем да буде: непрекидан, брз, уредан, безбедан, довољан, економичан и поуздан, како у миру, тако и у ратним условима.

Структура путног саобраћаја формирана је искључиво према потребама мирнодопског развоја привреде, на компаративним предностима појединих грана саобраћаја и може бити у дубоком нескладу са захтевима одбране земље. При пројектовању путног саобраћаја у миру, уважавање захтева одбране постаје утолико потребније што, за разлику од осталих делатности привреде (које могу променити производни програм, па и дислоцирати своје капацитете) он, углавном, задржава у рату постојеће мирнодопске елементе. Уколико се у периоду мира изграђује као недовољно интегрисани систем, у евентуалном рату неће бити могућности ни времена за измену тог система.

Мирнодопска организација и развој путног саобраћаја мора бити идентична или блиска организацији у условима вођења рата, како би се за што краће време обезбедила конверзија привреде са мирнодопске на ратну организацију. Уважавање економских критеријума у развоју појединих саобраћајних грана на основу компаративних предности не одбацује и чињеницу да су борбена дејства у основи везана за комуникације и путни саобраћај у целини.

Само развијене и модерно изграђене путне комуникације омогућавају маневар савременом ратном техником, брзе покрете јединица и њихово уредно снабдевање. То, првенствено, због тога што је способност концентрације транспортних ратних средстава, неопходних за извршење задатака, као и брзог превоза и груписања јединица, директно зависна од међусобне комплементарности појединих грана саобраћаја. Комплементарност и хомогеност путне мреже обезбеђује се развојем магистралне мреже путева, као кичме саобраћајног система, али и додатних капацитета регионалног саобраћаја, првенствено у брдско-планинским подручјима, јер се без њих не може остваривати повезивање свих делова земље. Истовремено, мора се обезбедити и њихово повезивање са системима европских путних праваца. Једна од претпоставки јединства саобраћајног система јесте техничка опремљеност и технолошко јединство система. Савремена средства и опрема, уз модернизовану мрежу путева, услов су најширег ангажовања становништва и материјалних добара у одбрани земље, односно при превозењу неопходних енергената рата који прате борбена дејства.

Путни саобраћај карактеришу сложени организациони и технолошки процеси. Реализују се у врло комплексним условима (интеракције својих елемената и окружења), уз утрошак ресурса (радних, материјалних, енергетских, временских и информационих).

Поремећаји у путном саобраћају (због рушења објеката инфраструктуре и запречавања главних комуникација и др.) могу бити знатно умањени постојањем путне саобраћајне мреже која располаже великим бројем упоредних и рокадних путева и која обезбеђује вишеструко повезивање свих делова земље – ратишта у једну целину.

Са становишта рата, технолошко јединство средстава и опреме у области путног саобраћаја је врло значајно. Посебно се истиче структура и квалитет расположивих постројења, средстава и опреме и њихово функционисање с обзиром на то да се заснивају на страним технологијама. У процесу припрема и спровођења мера за функционисање путног саобраћаја у одбрани земље постоје бројни недостаци који се, углавном, односе на организациону регулативу (закони, прописи, правилници и остало), којом треба на јасан и недвосмислен начин да се утврде надлежности, овлашћења и садржај потреба земље.

Путни саобраћај нема јединствен информациони систем, што га чини неефикасним и неоперативним, посебно када се поставе захтеви за масовним превозима, брзом маневру и покретима.

Законом о одбрани регулисано је да се, при изради просторног и урбанистичких планова, носиоци послова и инвеститори придржавају посебних услова и захтева при избору, изградњи и развоју путног саобраћаја и да га ускладе са потребама одбране земље. Он треба да буде жилав, отпоран, еластичан и прилагодљив, непрекидан и способан да у свакој ситуацији обезбеди основне потребе свих компоненти одбране. Да би се остварили ти захтеви, путном саобраћају још у миру треба да се обезбеде одговарајуће припреме.

У систему одбране земље концентришу се највиталније снаге, најсавременија средства (техничка и технолошка) и најефикаснија организација. Улагање у такав систем одбране има вишеструке позитивне, развојне, економске и опште друштвене ефекте.

Значај, сложеност и изузетна разуђеност функције саобраћаја намеће потребу усавршавања постојећих и изналажења нових решења, њихових организационих форми и приступа са аспекта усаглашавања потреба и могућности уз примену теоријских и искуствених знања.

Саобраћајна инфраструктура као јавно добро

Објекти саобраћајне инфраструктуре представљају јавна добра, односно задовољавају критеријум јавног добра, по коме је искључење корисника из његове потрошње немогуће. Њихов развој и коришћење је друштвено корисно, јер представљају општи услов за развој

производње, процеса урбанизације, уравнотежења економског и социјалног развоја, као и одбрамбених припрема земље. Путна мрежа (уколико се изузму ауто-путеви) представља пример те врсте, односно путна мрежа има одређене карактеристике јавног добра. Услед тога, цена услуге се не може директно наплаћивати корисницима путне мреже, па је, уместо цене, потребно увести посебну накнаду која представља замену таквој цени. Примера ради, у такву накнаду спада и накнада која се наплаћује по литри горива коју плаћају сви они који купују гориво, односно користе путну мрежу. Проблем је, међутим, у томе што наведену накнаду понекад плаћају и они који купљено гориво не употребљавају за коришћење путне мреже, што значи да плаћају накнаду, иако не генеришу никакве трошкове саобраћајне инфраструктуре. Постоји и реална опасност да се приход од накнаде за путеве слије у буџет, па да се евентуално само један његов део користи за одржавање путева, односно за покривање трошкова њиховог коришћења.

У том смислу, наплата путарине је најбоље решење, будући да се у том случају ради о веома малом одступању стварних трошкова које генерише појединачни корисник саобраћајне инфраструктуре. Проблем је једино у томе што сама наплата путарине генерише одређене трошкове, па се може примењивати једино у оним ситуацијама у којима су ти трошкови релативно мали у односу на укупне трошкове коришћења саобраћајне инфраструктуре, а типичан случај те врсте представљају ауто-путеви. При томе, различити су износи путарине за различита возила (на пример путничка возила и тешке камионе) и за тако нешто постоји пуно економско оправдање, будући да различита возила генеришу различите трошкове инфраструктуре.

Постоје релативно мале могућности за буџетско финансирање инвестиција у нове значајније објекте саобраћајне инфраструктуре, тим пре што је све израженија потреба за рехабилитацијом и редовним одржавањем постојеће путне мреже, што се, по правилу, финансира из јавних извора, односно из буџетских фондова.

Са становишта спољноекономских односа, потребно је указати на растући дефицит платног биланса земље, на релативно велика нова задужења земље и стално увећање степена њене задужености у иностранству. Све то треба посматрати у смислу релативно скромне стопе привредног раста, малог обима извоза и релативно ниске стопе његовог раста, што значи да се не може очекивати да ће се степен задужености земље ускоро умањити. Задуживање ће се свести на финансирање релативно малих инвестиционих пројеката са високом стопом рентабилности и кратким роковима повраћаја, попут рехабилитације одређених сегмената путне и железничке мреже, односно реконструкције и модернизације појединих објеката, првенствено оних који су на значајним међународним комуникацијским коридорима.

Још увек неизграђена институционална решења у нашим саобраћајним делатностима условљавају постојање значајног регулаторног ризика којем се могу изложити потенцијалне велике стране инвестиције. Посебан проблем представљају још увек неразрађена институционална решења у погледу концесија,⁴ мада је Закон о концесијама Републике Србије усвојен 1997. године.⁵

Донације, као могући извор средстава за финансирање инвестиција у саобраћајну инфраструктуру, у јавности су се дуго помињале. Међутим, донације имају сопствена ограничења која их практично елиминишу као основни извор за финансирање инвестиција у саобраћајну инфраструктуру.

Економски оквир у којем треба да се води саобраћајно-економска политика није јасно дефинисан, не постоји изграђена стратегија привредног развоја Републике Србије, тако да промене у гарнитурима појединих партија на власти, уједно, значе и промене појединих економских политика са свим последицама које из тога произилазе. Да би се постигли одређени позитивни помаци у стању саобраћајне инфраструктуре неопходно је, поред осталог, да те политике буду креативне и да на најбољи начин повезују позната начела, међународна искуства и специфичности које нас окружују.

Дефинисање развоја путног саобраћаја

У оквиру европског простора Србија представља, у саобраћајном погледу, веома атрактивно подручје. Вековима су преко ње пролазили, а и данас пролазе, значајни европски коридори и путеви који повезују земље северне, централне и југоисточне Европе са земљама Блиског и Средњег истока и земљама Медитерана. Историја Балкана препуна је примера ратних похода – војске су се кретале и усмеравале своје кретање путевима који су пролазили и пролазе овим просторима.

Једну од највећих развојних шанси за привреду Србије представља паневропски саобраћајни коридор X, утврђен на Паневропској конференцији у Хелсинкију 1997. године. Он обухвата железничку и путну мрежу, дуж које је неопходно саградити гасоводе, мрежу оптичких телекомуникационих каблова и друге садржаје и низ пратећих објеката високог стандарда, почев од модерних граничних прелаза, мотела, бензинских пумпи, продавница и друго.

⁴ Концесионо финансирање је такав облик финансирања инвестиција који се користи код крупних инвестиционих објеката од ширег друштвеног значаја, као што су путеви, пруге, мостови, луке, енергетски објекти и др. Код концесионог финансирања изградња инвестиционог објекта се поверава заинтересованом субјекту, који својим средствима гради објекат и заузврат добија право коришћења инвестиционог објекта одређени период (П. Јовановић, *исто*, стр. 248).

⁵ Светолик Костадиновић, *Експертско саветовање, Страна улагања – пословно-аналитички приступ*, Универзитет БК, Београд, март 2000, стр. 111–116.

Саобраћајни систем Србије има значајно место у оквиру интеграционе политике Европске уније и њеног ширења на исток, посебно у домену транзитног саобраћаја. Шанса Србије је, пре свега, у реализацији пројеката паневропског коридора VII и X, при чему треба имати у виду неминовност прихватања стратегије и политике ЕУ, што захтева потпуно редифинисање сопственог развоја саобраћајног система, уз максимално коришћење компаративних предности.

Управо овај сегмент требало би да привуче највећи број инвеститора. Коридор нису само саобраћајнице и околни садржај, већ шири простор за привредну активност. У том смислу, планира се изградња четири зоне технолошког развоја чије ће језгро чинити технолошки капацитети у Новом Саду, Београду, Крагујевцу и Нишу. Ови капацитети омогућиће инвестиције дуж коридора који би, у том случају, постао окосница развоја Србије. Овакав један сложен и комплексан развојни пројекат захтева свестрано ангажовање стручних и способних кадрова – менаџера из свих области науке, као и ресорних министарстава Владе Републике Србије.

Коридор X у свом основном правцу од Салцбурга до Солуна повезује осам, а укључује краке још шест држава и од укупне дужине путне саобраћајнице, која износи 2.360 километара, кроз Србију пролази 800 километара. Тренутно у Србији има 422 километра ауто-пута – око 212,5 километара полуауто-пута, док 165,5 километара има само две траке и претежно га чине деонице које су испод стандарда за овај ранг саобраћајнице (Ниш–Димитровград, Лесковац–Прешево) и чија би реконструкција захтевала обимније интервенције. Будући да се, углавном, ради о деоницима у брдовитом терену са малим обимом саобраћаја и високим трошковима изградње, економску оправданост ових инвестиција у овом тренутку тешко је оправдати и доказати.

Сам развој друмског саобраћаја подразумева његово прилагођавање структурним променама привреде, изградњу и модернизацију саобраћајне инфраструктуре, пре свега од интереса за земљу и њено укључивање у саобраћајни систем Европе у складу са европским стандардима, уз обезбеђење високог степена безбедности саобраћаја и заштиту животне средине.⁶

У развијеним земљама западне Европе, колико је висок ниво изграђености и квалитета путне мреже, најбољи су примери Холандија и Белгија, у којима су сви Е путеви (основни, везни и прикључни) изграђени са својствима ауто-пута, а слично је и у другим земљама западне Европе. Мрежа европских међународних путева је означена тако да они с парним бројевима од 20 до 90 иду правцем упоредника, запад – исток, а они с непарним бројевима од 5 до 95 правцем подневака, север – југ.

⁶ Светолик Костадиновић, *Стратегија и политика развоја саобраћаја Републике Србије до 2010. године*, Влада Републике Србије, Београд, 1998, стр. 57–59.



Слика 1 – Међународни путеви који пролазе кроз Републику Србију

Међународни путеви на правцу запад – исток

Међународни основни пут Е70 полази с атлантске обале од града Ла Рошел у Француској и даље правцем Аман–Томика–Верона–Венеција–Трст–Фернетићи (по путу Е63 – 84,6 km) – Љубљана–Загреб–Београд–Вршац–Ватин–Темишвар–Крајова–Букурешт–Варна (спаја обале Атлантског океана и Црног мора).

Међународни основни пут Е80 полази из града Коруна на шпанској обали Атлантика и иде трасом Сан Себастијан–Хандеј–Тулуз–Прованс–Ница–Ђенова–Рим–Пескара – (трајектом до Дубровника) и даље трасом Е65 – 495 km до Приштине, продужавајући трасом Прокупље–Пуковац (по путу Е75 – 16 km) и трасом Ниш–Димитровград–Софија–Инстанбул–Анкара–Есендере и продужава на исток.

Међународни путеви на правцу север – југ

Међународни основни пут Е65 почиње од Шћећина (с прикључком из Шведске трајектом преко Северног мора) трасом Праг–Братислава–Самбатхел–Долга Вас–Вараждин–Загреб (по путу Е59 – 41 km) – Карловац–Ријека–Задар–Сплит–Дубровник–Петровац–Подгорица–Бијело Поље–Приштина–Скопље–Охрид–Битољ–Меџитлија, да би наставио преко Ларисе и Коринта до Гитиона, на југу Грчке.

Међународни основни пут Е75 почиње од града Тромзе (на северу Шведске), преко градова Торнија и Хелсинкија у Финској, долази у Гдињу и даље трасом Варшава–Краков–Будимпешта–Сегедин–Хоргош–Нови Сад–Београд (по путу Е70 – 8 km) – Ниш–Скопље–Велес–Бевђелија и даље до Атине, па трајектом до Крита.

Преко територије Србије пролази и неколико значајних међународних путних огранака, као што су: Е660, Е752, Е760 и Е761, који повезују или се настављају на међународне основне путеве.

Ова мрежа међународних европских путева заснива се на европском споразуму о главним међународним саобраћајним артеријама који је донела Европска економска комисија – Комитет за унутрашњи транспорт ОУН (Женева), октобра 1975. године и који је ратификован у Скупштини СФРЈ 1980 године.⁷

У поређењу са већином земаља централне и југоисточне Европе, Србија има релативно добро развијену мрежу путева, како у погледу густине (0,48 km/km²), тако и у погледу врсте коловозног застора.

Републичка Дирекција за путеве управља мрежом од 5.525 km магистралних путева (укључујући 422 km ауто-путева и 212,5 km полуауто-путева) и 11.540 km регионалних путева. Највећи део мреже магистралних (96,4%) и регионалних (79,4%) путева има асфалтни коловозни застор. Поред магистралних и регионалних путева, путну мрежу Србије чини и 23.780 km локалних путева који су у надлежности локалне управе.

Због неодговарајућег или сасвим занемареног одржавања током протеклих петнаест година, путна мрежа је генерално у веома лошем стању. Процењује се, на основу неких ранијих истраживања, да је око 25% мреже у врло добром стању, 19% у добром стању, док је 56% у лошем или веома лошем стању. Као што је већ познато, у најгорем стању налазе се регионални путеви који чине преко 56% укупне мреже путева.

Како би отклонила последице лошег одржавања у претходном периоду, Влада Србије је, уз помоћ међународних финансијских институција (ЕИВ – Европска инвестициона банка, EVRD – Европска банка за обнову и развој), покренула програм хитне рехабилитације путева у вредности од око 200 милиона еура.

Степен моторизације у Србији

Политичка и економска криза у Србији током последње деценије XX века, као и санкције међународне заједнице, утицали су и на смањење возног парка и на повећање његове просечне старости. Број регистрованих моторних возила у Републици Србији (без КиМ) приказан је у *табели 1* за период 2001–2004. година.

⁷ Мирко Докић, *Основе саобраћајне политике Југославије*, Економика, Београд, 1998., стр. 106–108.

У табели су дате само четири основне врсте возила, али треба навести и број осталих врста возила. Примера ради, у 2004. години било је: 14.824 мотоцикла, 16.525 специјалних путничких возила, 1.635 радних возила, 99.767 прикључних возила и 125.873 трактора, што значајно утиче на укупно оптерећење путне мреже.

Према неким проценама, старост возног парка у просеку износи око 14 година. При томе, не треба занемарити чињеницу да се код возила старијих од 10 година потрошња горива повећава за више од 30%, као и проценат емисије штетних гасова. Имајући у виду да се у садашњим околностима проценат нових регистрованих возила у 2004. години креће око 10% од укупно регистрованих возила годишње, интензивније обнављање возног парка возилима последње генерације могло би да започне у догледно време кроз програме ревитализације домаћих произвођача возила као и повољним програмима кредитирања.

Табела 1

Преглед моторних возила у Републици Србији (без КиМ-а)

Врста возила	2001.	2002.	2003.	2004.
Путнички аутомобили	1.382.396	1.343.658	1.388.109	1.455.060
Аутобуси	9.287	8.911	9.144	9.209
Теретна возила	99.019	96.890	101.433	110.075
Специјална теретна возила	22.143	22.554	24.713	28.179

Извор: Републички завод за статистику

У структури возног парка доминирају путнички аутомобили, а процентуално учешће најважнијих категорија возила није се знатније променило у односу на ранији период. Садашњи степен моторизације од око 186 путничких аутомобила на 1000 становника релативно је висок у поређењу са достигнутим нивоом економског развоја. Поред високог еластичитета тражње путничких аутомобила, који је типичан за транзиционе економије, томе доприносе наслеђени возни парк и неконтролисани увоз половних возила у претходном периоду. Тренд убрзаног раста моторизације у Србији требало би да се настави наредних 15–20 година, тј. све до нивоа од око 400 аутомобила на 1.000 становника.

Обим саобраћаја и безбедност на путевима

Промене величине и просторне дистрибуције саобраћајних токова на путној мрежи такође су веома блиско повезане са нестабилним политичким и економским приликама протеклих година. Основна обележја ових промена могу се посматрати у неколико карактеристичних временских периода.⁸

⁸ Борис Беговић и група аутора, *Саобраћајне економске политике*, Београд, 2004, стр. 29–30.

Период од 1990. до краја 1994. године карактеришу нагли пад обима саобраћаја и велике негативне вредности стопе раста као последица политичке и економске кризе на простору СФРЈ (рат, санкције итд.).

Период између 1994. и 1999. године обележен је сталним и постепеним растом саобраћајног оптерећења чији просечан обим надмашује вредности забележене пре 1991. године.

У периоду од марта 1999. до јесени 2000. године нормално одвијање путног саобраћаја у Србији поремећено је због последица агресије НАТО-а на СРЈ (бомбардовања путне мреже, објеката и инфраструктуре на путевима чије отклањање траје до данас).

У периоду после 2000. године долази до споре нормализације саобраћајних токова (након укидања заведених санкција међународне заједнице), при чему су стопе раста међународног саобраћаја и транзита ниже од очекиваних.

У целини посматрано, обим саобраћаја на основној мрежи путева још увек је испод вредности из 1990. године. На приближно око 30% магистралне путне мреже обим саобраћаја износи преко 5000 возила/дан, док је на 46% мреже између 2000 и 5000 возила/дан. У структури саобраћајних токова преовлађују путнички аутомобили са 75%–80% у просеку, што одговара њиховом процентуалном учешћу у структури возног парка. Тешка теретна возила и специјална теретна возила просечно чине око 10% саобраћајног оптерећења, од чега више од две трећине чине камиони са полуприколицом (70%).

Учешће страних возила у укупном обиму саобраћаја на главним међународним путним правцима је од 1991. године у сталном опадању и од преко 30% смањило се на садашњих 10–20%. Раст међународног транзита знатно су успориле бројне политичке и административне баријере настале у међувремену, низак ниво економских активности у земљама региона, постојање и развој нових алтернативних саобраћајних веза итд.

Упоредни преглед промена обима саобраћајног оптерећења на неколико најважнијих магистралних путних праваца показује да је истовремено дошло до прерасподеле саобраћајних токова у корист путног правца Е75 Београд–Нови Сад–Суботица (огранак Б. коридора Х), захваљујући, пре свега, значајној функцији коју обавља у међународном повезивању Србије са земљама Европске уније. Даља нормализација политичких и економских односа са земљама у региону неминовно ће водити постепеном јачању улоге комуникацијског правца (Е70). Због тога се претпоставља да ће релативно стабилни односи у расподели саобраћајних токова, који су се формирали у протеклом периоду, генерално задржати постојећи карактер и неће претрпети битније промене у догледно време.

У току 2004. године на путевима у Србији догодиле су се 62.344 саобраћајне незгоде, од чега 13.373 са настрадалим лицима, а у којима је погинуло 953 и повређено 17.557 особа, што је у односу на 2003. годину у порасту, што се види у *табели 2*.

Табела 2

Преглед саобраћајних незгода у периоду 2001–2004.

Година	Укупно саобраћајних незгода	Саобраћајне незгоде са настрадалим лицима	Погинуло	Повређено
2001.	61.711	15.099	1.275	19.906
2002.	52.072	11.562	847	14.738
2003.	55.660	12.415	868	15.953
2004.	62.344	13.373	953	17.557

Извор: Управа СБП МУП Србије

На путевима Републике Србије у 2005. години у 61.933 саобраћајне незгоде живот је изгубило 839 особа. Међу њима је било 297 возача моторних возила, 170 путника, 204 пешака, 42 возача трактора, 90 бициклиста, као и 36 деце млађе од 14 година. Подаци за 2005. годину нису до краја уређени и статистички обрађени.

Према општој оцени, на смањење броја погинулих односно на повећање степена безбедности, највише би утицало повећање контроле саобраћаја на путевима и поштравање мера казнене политике (наведено се очекује од новог Закона о безбедности у саобраћају). Будући да ове мере постижу значајне ефекте, даље повећање степена безбедности могуће је постићи интензивнијом применом мера превенције, обнављањем возног парка, као и значајнијим улагањима у побољшање квалитета путне мреже и отклањање „црних тачака“ на њој. Повећањем безбедности саобраћаја на путевима, односно смањивањем најтежих последица саобраћајних незгода, остварују се значајни економски ефекти за друштво у целини.

Постоји више познатих метода,⁹ којима се прорачунавају и изражавају губици људских живота настали као последице саобраћајних незгода. Економски трошкови услед тежих повреда износе око 300 еура по једној незгоди (изгубљено радно време, трошкови болничког лечења и др.), док се просечна вредност материјалне штете процењује на 400 еура по саобраћајној незгоди.

⁹ Милан Адамовић, *Економика саобраћаја*, Саобраћајни факултет, Београд, 1993. стр. 48–50.

Финансирање јавних путева

У периоду после Другог светског рата јавни путеви су финансирани искључиво из државног буџета, а од 1956. године уводе се прве накнаде непосредним корисницима путева. Од 1962. уводи се накнада за путеве из малопродајне цене погонског горива, а било је периода када је износила и 36% малопродајне цене деривата нафте. Ова накнада је све до 1992. године чинила 80% у укупним редовним приходима. Од 1992. године путеви се финансирају делом из републичког буџета. Дефинисање капиталних објеката из области путоградње и приоритети изградње у складу су са одлукама Владе и модела финансирања. Основни модели финансирања путева су: приходи из буџета, сопствени приходи, кредити и концесије.

Путарина (посебна накнада за коришћење ауто-пута) највећи је сопствени приход Републичке дирекције за путеве. Анализа претходног периода указује на следеће:

- велико учешће кредита упућује на то да су средства за путеве недовољна;

- неопходно је изналазити начине за њихово повећање, како буџетских средстава тако и сопствених прихода;

- једно од бољих решења било би враћање накнаде за путеве у малопродајну цену моторног бензина и дизел горива, која је у већини развијенијих земаља око 50%. Начин финансирања путева у периоду 2001–2004. године приказан је у *табели 3* и изражен у милијардама динара.

Табела 3

Финансирање путева у периоду 2001–2004.

Остварена средства	2001.		2002.		2003.		2004.	
	износ	%	износ	%	износ	%	износ	%
1. Приход из буџета	2,1	31	5,1	35	7,3	40	6,4	28
2. Сопствени приходи	2,7	40	3,7	26	5,8	32	10	44
3. Кредити	1,9	29	5,7	39	5,2	28	6,4	28
Укупно	6,7	100	14,5	100	18,3	100	22,8	100

Извор: www.dzp.co.yu

У правном и институционалном погледу систем управљања и финансирања путне мреже није се битно променио од 1991. године, када је усвојен Закон о путевима,¹⁰ који је и данас, са извесним допунама, на снази. Овим законом укинут је дотадашњи Фонд за путеве и тиме

¹⁰ Закон о путевима („Сл. гласник РС“, бр. 46/91, 52/91 – испр., 53/93, 67/93, 48/94 и 42/98).

се практично прешло на буџетско финансирање путева.¹¹ Уместо Фонда формирана је Републичка дирекција за путеве као посебна организација, која преузима послове одржавања, заштите, коришћења, развоја и управљања магистралним путевима и регионалним путевима, као добрима у општој употреби. Обављање послова одржавања, заштите, развоја и управљања локалним некатегорисаним путевима, као и улицама у насељу, обезбеђује општина, односно град.

За употребу и коришћење путева Законом о путевима утврђено је тринаест накнада које се плаћају. То су:

1. Накнада за путеве која се обрачунава и наплаћује уз цену деривата нафте.
2. Накнада за путеве која се плаћа за возила на моторни погон која користе гас или другу енергију.
3. Годишња накнада за друмска моторна возила, тракторе и прикључна возила.
4. Годишња накнада за возила на моторни погон која нису обухваћена тачком 3.
5. Накнада за ванредни превоз.
6. Накнада за постављање натписа у земљишном појасу.
7. Посебна накнада за употребу пута, његовог дела и путног објекта.
8. Накнада за закуп одређених делова земљишног појаса и другог земљишта које припада јавном путу.
9. Накнада за коришћење пољопривредног земљишта или другог земљишта које припада јавном путу.
10. Накнада за прикључење прилазног пута на јавни пут.
11. Накнада за постављање инсталације на путу.
12. Накнада за изградњу и накнада за коришћење комерцијалних објеката на које је омогућен приступ са пута.
13. Збирна накнада за инострана возила.

Међутим, доношењем Закона о акцизама и порезу на промет 1994. године, накнада за путеве у цени горива замењена је акцизама на деривате нафте. Након вишекратног повећања износа акциза у протеклом периоду, њихово релативно учешће у структури малопродајне цене нафтних деривата достиже почетком 2003. године ниво од 25% до 40%. Увођењем акциза у структуру цена моторних горива и укидањем накнада за путеве, путна привреда остаје без најзначајнијег извора редовних прихода (60–70% укупних прихода), губећи при томе самосталност у располагању средствима намењеним првенствено одржавању магистралне и регионалне мреже. Новац који се убира од корисника путева кроз акцизе на гориво, уместо да се прикупља на посебном рачуну, усмерава се у буџет одакле се у виду државних суб-

¹¹ Светолик Костадиновић и Милан Грујић, *Стратегија развоја саобраћаја*, Графо-жиг, Београд, 2003, стр. 147–149.

венција расподељује многобројним буџетским корисницима, па и Републичкој дирекцији за путеве.

Изменама и допунама Закона о путевима из 1998. године у Републичкој дирекцији за путеве уводи се Савет, који именује Влада Републике Србије на време од четири године. Именовање чланова Савета врши се, углавном, према њиховим индивидуалним квалификацијама или функцијама, а не на основу представљања транспортних организација, односно удружења корисника путева. Истовремено, Савет има значајна овлашћења, почев од доношења инвестиционих одлука, планова и програма развоја до одређивања висине накнаде за употребу и коришћење путева. У пракси, улога Савета у креирању и вођењу финансијске политике своди се на формално подношење предлога владиним телима задуженим за израду буџета.

Према Закону о путевима, Републичка дирекција за путеве има својство правног лица са сопственим рачуном и може самостално да уговара послове са извођачима радова. Закон, такође, ближе одређује надлежности и обавезе Дирекције у организовању и спровођењу активности на заштити, одржавању и управљању путевима, али не прописује облике њене унутрашње организације.

Накнада трошкова путне инфраструктуре

Са проблемом неадекватног финансирања путне инфраструктуре суочавају се готово све земље, независно од достигнутог степена економског развоја. Скоро по правилу, средства намењена одржавању путева су два до три пута мања од потребних, док у исто време приходи од корисника путева знатно премашују стварне директне трошкове. Међутим, у многим транзиционим привредама решавање овог проблема је додатно отежано због занемареног одржавања, слабих институција и фискалног дефицита.

Да би се бар приближно одговорило на ово питање, извршена је стратешка анализа дугорочних структурних трошкова одржавања путне мреже Србије помоћу модела HDM4 (*Highway Desing and Maintenance Model*). Анализиране су различите категорије путева (ауто-путеви, магистрални, регионални) на основу података о обиму саобраћаја, стању коловоза, геометријским и другим карактеристикама путева. При томе су трошкови одржавања рачунати за неколико алтернативних стратегија редовног и периодичног одржавања у току типичног економског циклуса од 10 година. Резултати анализе показују да процењене потребе за финансирањем одржавања (редовно плус периодично) износе најмање 255 милиона долара годишње (*табела 4*). Такође, наведена анализа показује да садашњи трошкови одржавања путне мреже у Србији чине само 40% средстава потребних да би се путеви одржавали у стабилном стању. Да би се трошкови путне инфраструктуре надокнадили на прави начин, неопходно је да

корисници плаћају накнаду сразмерно стварним трошковима. Да би се то остварило, потребно је обухватити све категорије возила, узимајући у обзир разлике у интензитету штетног деловања на коловозни застор између тешких теретних возила, путничких аутомобила и других возила.

Табела 4
Потребна финансијска средства за одржавање путева (мил. \$/год.)¹²

Врсте одржавања	Аутопутеви	Магистрални	Регионални	Укупно
Редовно одржавање (крпљење рупа, зимско)	1,9	9,1	19,7	30,7
Периодично одржавање (пресвлачење)	17,6	70,0	136,7	224,3
Нормално (одржавање)	19,5	79,1	156,4	255,0

Како је издвајање из цене горива главни инструмент за прикупљање накнаде за коришћење путева, то су тешка теретна возила најчешће фаворизована у односу на путничке аутомобиле и друга возила, јер је величина накнаде коју плаћају знатно мања од штете коју причињавају путевима. С друге стране, годишње таксе за регистрацију возила генерално имају карактер једнократног плаћања за приступ систему, па стога њихова вредност, углавном, није ни одређена, тако да компензује разлике у деловању тешких возила на путну инфраструктуру.

Расподела трошкова инфраструктуре између различитих корисника путева у суштини је један занимљив теоријски проблем. Будући да се осовинско оптерећење и распоред (конфигурација) осовина сматрају основним детерминантама оштећења пута, квантификација релативног утицаја различитих осовинских оптерећења је од кључне важности за расподелу трошкова путне инфраструктуре. Да би расподелу трошкова оштећења пута било уопште могуће обавити на одговарајући начин, неопходно је, пре свега, извршити правилну класификацију возила према осовинском оптерећењу и конфигурацији осовина. То захтева ажурну и поуздану базу података о структури возног парка, која ће послужити као основа за додатна истраживања, студије и анализе, помоћу којих ће се изводити сасвим одређени закључци о променама интензитета и карактера саобраћајног оптерећења.

Имајући у виду стање путне мреже и карактеристике возног парка у Србији, значај овог питања постаје више него очигледан. С

¹² Борис Беговић и група аутора, *Саобраћајне економске политике*, Београд, 2004, стр. 37.

друге стране, обим и распрострањеност прекомерног оптерећења је тешко прецизно утврдити, јер нема контроле осовинског оптерећења на путевима. Надлежност путне администрације требало би првенствено да се огледа у утврђивању критеријума, стандарда и поступака контроле осовинског оптерећења, укључујући локације контролних станица и висину накнаде. Спровођење контроле на терену треба да буде посао саобраћајне полиције.

Републичка Дирекција за путеве развија интегрисани информациони систем за прикупљање и управљање подацима о путној мрежи Републике Србије, који треба да омогући аналитичку подршку одлукама у планирању, изградњи и одржавању путне мреже.

Управљање приходима и финансирање нових инвестиција

Неадекватно и нестабилно финансирање главни је узрок пропадања путева, али је суштина овог проблема, пре свега, институционалне природе. У правном и институционалном погледу систем управљања и финансирања путне мреже није се битно променио од 1991. године, када је усвојен Закон о путевима који је и данас на снази. Новац који се убира од корисника путева кроз акцизе на гориво, уместо да се прикупља на посебном рачуну, усмерава се у буџет, одакле се у виду државних субвенција расподељује многобројним буџетским корисницима, поред осталог и за путеве. Корисници путева плаћају таксе и накнаде које служе само као средство за повећање укупних буџетских прихода, а не као инструмент економске политике у области путног саобраћаја. Због тога је неопходно прецизно дефинисати институционалне механизме, који ће обезбедити стабилне изворе финансирања путне мреже у складу са потребама њеног нормалног одржавања.

Да би се трошкови путне инфраструктуре надокнадили на прави начин, неопходно је да корисници плаћају накнаду сразмерно стварним трошковима које узрокују на самом путу или осталим учесницима у саобраћају.

Показало се да традиционални начини финансирања одржавања путне мреже из државног буџета тешко могу да обезбеде стабилне изворе средстава намењених путној инфраструктури и ефикасно коришћење расположивих ресурса у дужем периоду. То важи за готово све земље у развоју или транзицији, укључујући и Србију. Таксе и накнаде које се наплаћују од корисника путева служе само као средство за повећање буџетских прихода, а не као инструмент економске политике у области саобраћаја. Будући да буџетско финансирање, по правилу, не зависи од коришћења путева, оно најчешће није у стању да обезбеди средства која одговарају стварним потребама.

Проблеми са нестабилним финансирањем намећу потребу за што ефикаснијим коришћењем расположивих ресурса. Како се и на који начин управља путним саобраћајем највише зависи од улоге и начина функционисања државне администрације за путеве.

Међутим, након дугог периода политичке и економске кризе у земљи, путна администрација се још увек суочава са бројним персоналним, техничким и другим ограничењима, као што су: неразвијене функције планирања и програмирања; нејасно дефинисани задаци и надлежности; немогућност да се привуче и задржи квалификован стручни кадар; слабо коришћење савремене технологије и знања; недовољна транспарентност и контрола пословања; слаба сарадња са корисницима путева.

На основу досадашњих искустава није могуће формулисати стандардна решења за све проблеме и недостатке у функционисању институција у области путне привреде.

Закључак

Одбрана земље у условима непосредне ратне опасности и рата, пред саобраћајни систем и његове подсистеме поставља све сложеније и теже задатке. При томе, његово функционисање одвијало би се у условима непрекидног повећавања интензитета поремећајних дејстава, односно тежњи да се непрекидно повећава ентропија. То ће од саобраћајног система захтевати повећање ефикасности функционисања и испуњење и најтежег основног циља. Испуњење овог циља постиже се: дефинисањем и мењањем начина функционисања саобраћајног система, уз поштовање постављених захтева, димензионисањем и организовањем система, тако да може ефикасно и непрекидно задовољавати постојеће и очекиване захтеве у што краћем времену, успостављањем савременог информационог система и непрекидним улагањем у ресурсе ради смањења његове ентропије и вероватноће отказа.

Испуњење захтева у складу са основним циљевима за ефикасно функционисање саобраћајног система треба да буде сталан процес и предмет интересовања одговарајућих институција и органа.

Ефикасно функционисање путног саобраћаја од виталног је значаја за све функције логистике у миру и рату. Треба да оствари основне предуслове за оптимално искоришћење постојеће мреже комуникација и транспортних ресурса и пројектује елементе за ефикасно кретање јединица и извршење транспортних задатака. Кроз изналажење нових решења организационих форми и непрекидно усаглашавање потреба са могућностима неопходно је поставити такав динамички систем који ће очувати ресурсе и потенцијале и обезбедити непрекидност путног саобраћаја.

Иако је научни и технички прогрес унео велике промене у технику и технологију путног саобраћаја, његова материјално-техничка база се споро мења (потребна су велика средства и време). Концепција развоја саобраћаја постављена је, пре свега, ради општих и привредних потреба земље у миру, али и са наглашеном потребом да се користи у рату.

У поређењу са већином осталих земаља централне и југоисточне Европе, Србија има релативно развијену мрежу путева која се сада налази у лошем стању због неодговарајућег или сасвим занемареног одржавања у протеклом периоду. Политичка и економска криза у Србији и санкције међународне заједнице, произвели су велики заостатак у одржавању путне мреже, који се огледа у нараслим трошковима њене обнове. Тежиште економске политике у наредном периоду требало би да буде на рехабилитацији и одржавању постојеће мреже путева, док би нове инвестиције у овом периоду требало ограничити на најнеопходније интервенције, у смислу уклањања потенцијалних уских грла на путној мрежи (нпр. изградња обилазница већих градова, прелаза преко пута, реконструкција и изградња мостова, тунела, итд.).

Због степена задужености земље и релативно високих комерцијалних ризика, могућности финансирања нових инвестиција, а посебно пројеката изградње ауто-путева у наредном периоду изгледају веома ограничене. Уколико се обезбеди стабилно финансирање трошкова нормалног одржавања из прихода од акциза на гориво, тада би део прихода од наплате путарине могао да се усмери у изградњу нових деоница ауто-пута. Неопходно је испитати потенцијалне могућности изградње ауто-путева на принципу акумулирања и одговарајуће прерасподеле прихода од наплате путарине на нивоу целе мреже, полазећи од чињенице да више од половине изграђених деоница генерише приход који је већи од укупних трошкова експлоатације, одржавања и отплате кредита.

У сваком случају, финансирање нових инвестиција у путеве у наредном периоду требало би да се заснива на свеобухватном плану развоја целе путне мреже, који би утврдио приоритете будућег развоја на основу економских критеријума, као и динамику њихове реализације у складу са расположивим изворима финансирања.

Мора се имати у виду да ниједна стратегија развоја путног саобраћаја не може бити идеално пројектована за дужи период, већ се иста мора непрекидно прилагођавати потребама окружења. Такође, потребно је да се непрекидно усавршава и усклађује са циљевима дугорочног развоја земље, као и са основним тенденцијама развоја саобраћајног система ЕУ.

Литература:

1. Адамовић, М., *Економика саобраћаја*, Саобраћајни факултет, Београд, 1993.
2. Беговић, Б. и група аутора, *Саобраћајне економске политике*, Београд, 2004.
3. Вешовић, В., *Менаџмент у саобраћају*, Саобраћајни факултет, Београд, 2003.

4. Докић, М., *Основе саобраћајне политике Југославије*, Економика, Београд, 1998.
5. Закон о путевима („Сл. гласник РС“, бр. 46/91, 52/91 – испр., 53/93, 67/93, 48/94. и 42/98).
6. Интернет сајтови: Републичка Дирекција за путеве – www.dzp.co.yu и Републички завод за статистику – www.statserb.sr.gov.yu.
7. Јовановић, П., *Управљање инвестицијама*, Графослог, Београд, 2000.
8. Јовановић, Р., Мишковић, В. *Транспортни систем у функцији одбране земље*, Војнотехнички гласник бр. 6/2005, Војноиздавачки завод, Београд.
9. Костадиновић, С., *Стратегија и политика развоја саобраћаја Републике Србије до 2010. године*, Влада Републике Србије, Београд, 1998.
10. Костадиновић, С., *Експертско саветовање, Страна улагања – пословно-аналитички приступ*, Универзитет БК, Београд, 2000.
11. Костадиновић, С. и Грујић, М., *Стратегија развоја саобраћаја*, Графожиг, Београд, 2003.
12. Статистички годишњак Србије и Црне Горе, Завод за статистику Србије и Црне Горе, Београд, 2002, 2003, 2004.