

ТЕРОРИСТИЧКИ НАПАДИ НА СРЕДСТВА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА

Марко З. Петровић*

Достављен: 17. 03. 2023.

Кориговано: 22. 06, 05. 11. 2022.
11. 04, 21. 06. 2023.

Прихваћен: 26. 07. 2023.

Језик рада: Српски

Тип рада: Прегледни рад

DOI број: 10.5937/vojdela2302032P

Средства јавног превоза представљају први избор великог дела глобалне популације приликом одабира начина путовања, јер јавни превоз је, пре свега, економичан. С друге стране, управо због своје масовности, овај систем је рањив. Подаци из 2017. године показују да московски метро дневно користи 6,9 милиона путника, а прилив путника у јутарњим часовима износи 6 путника по секунди. Терористима није тешко да остану непримећени у тој маси. Догађаји из претходних деценија показују да су средства јавног превоза била чест избор приликом одабира мете напада, пре свега због тога што је јавни превоз масован, релативно необезбеђен и лак за инфилтрирање. Поред тога, овакви напади су и медијски испраћени.

У раду је размотрен појам тероризма и тактике које се користе приликом напада на средства јавног превоза. Испитани су и мотиви који инспиришу појединце да предузимају ове деструктивне акције. Циљ рада јесте да се теоријским освртом на претходне терористичке нападе дају смернице које могу мобилисати све друштвене чиниоце како би се овакви напади у будућности спречили, пре свега едукацијом појединаца.

Кључне речи: *јавни превоз, тероризам, терористички напади, насиље, радикализација, жртве*

Увод

Другог новембра 2020. године грађани Беча су током деветоминутног напада осетили сву страхоту неселективног насиља. Исламски терориста Кујтим Фејзулај је убио четири цивила, а двадесет три је ранио. Напад је извр-

* Саобраћајно предузеће Ласта, Београд, marko.z.petrovic@outlook.com, <https://orcid.org/0009-0000-3868-483X>

шен аутоматским оружјем, а Кујтим је имао и пиштољ, мачету и појас са експлозивом за који се испоставило да је био лажан (Saal & Lippe, 2020). Уместо овог сценарија, нападач је могао да уђе у било које средство јавног превоза Беча и изведе напад. У оба случаја циљ би био исти – што више убијених и повређених, изазивање страха у друштву у којем свако може бити мета напада. Позадина оваквих напада креће се од политичких до религиозних, где се насиље јавља као вид комуникације са циљаним аудиторијумом. Тиме се борба терориста води на два начина – директном акцијом и изазивањем медијске пажње, која служи да конкретан догађај постане глобална сензација.

Јавни превоз

Закон о превозу путника у друмском саобраћају Републике Србије дефинише јавни превоз као „превоз који је под једнаким условима доступан свим корисницима превозних услуга и за који се наплаћује услуга превоза”. Поред тога, наводи се да јавни превоз може бити домаћи и међународни, као и да је и лимо сервис препознат као јавни превоз.

Енциклопедија Британика, користећи изразе попут *масовни транспорт*, *масовни превоз*, јавни превоз дефинише као кретање људи у градским срединама коришћењем превозних средстава за превоз група људи попут аутобуса и возова.

Јавни превоз се одвија на линијском, ванлинијском и посебном линијском саобраћају. Примери транспортних средстава која су укључена у јавни превоз су: аутобуси, трамваји, тролејбуси, метро, возови, ферибот, авиони, такси возила.

У периоду од 2010. до 2019. године највећи удео у унутрашњем превозу путника у Европској унији имала су путничка возила, и то између 82 и 83,1%. Овај тренд се наставио, чак и повећао у 2020. години на 87%, што се може тумачити као директна последица епидемије корона вируса. Аутобуси, трамваји и тролејбуси су у периоду од 2010. до 2019. године процентуално били заступљени између 9,5% и 10,4%, али је тај број 2020. године пао на 7,1%. Железнички саобраћај је 2019. године био заступљен са 8%, да би 2020. године спао на 5,4%.

Иако је железнички саобраћај процентуално мало заступљен, у 2021. години овим видом транспорта возило се 5,2 милијарде путника у Европској унији, који су прешли укупно 250 милијарди километара. У односу на величину популације, то је у просеку износило 560 километара по становнику на националним путовањима.

Епидемија корона вируса снажно је утицала и на ваздушни саобраћај, што се нарочито одразило на аеродроме на којима је више био заступљен међународни саобраћај због рестриција које су настале ради обуздавања епидемије. У 2021. години највећи број летова реализован је из земаља чланица Европске уније у друге државе на европском континенту, и обратно, односно 53,5% свих летова. Следе летови за републике бившег Совјетског Савеза – 9,4%, Северну Америку – 9%, Северну Африку – 8,2% и Западну Азију – 6,9% (Key figures on European transport 2022).

Тероризам

Тероризам је данас један од најекстремнијих облика политичког насиља. Терористичке групе посматрају жртве свог деловања као залог којим јачају поруку коју шаљу, или циљ коме теже чине извеснијим. Тероризам представља средство комуникације. То је феномен чији циљеви и њихова реализација не могу бити јасно дефинисани као зли, јер они то нису за све друштвене групе. Управо због ових карактеристика, појам тероризма је веома тешко дефинисати.

Аутор Пол Камолник (*Paul Kamolnick*) развио је теорију коју је назвао „Анализа четвороугла тероризма” (*Terrorist Quadrangle Analysis*). Циљ ове анализе јесте да дефинише четири кључна елемента терористичке организације. По њему то су: религијско-политички циљеви, медијско ратовање, стратешки циљеви и терористичке акције. Религијско-политички циљеви односе се на крајње и непосредно стање које се тражи од терористичке организације, односно формирање државе у којој би сва власт и закони били подређени религиозним тумачењу ислама од стране терориста. Медијске операције укључују употребу свих доступних медија и сервиса за постизање циљева и прапаћеност изведених акција. Терористичке акције су све радње, операције и кампање које су изведене ради постизања религијско-политичких циљева. Стратешки циљеви су општи циљеви које ће терористички ентитет остварити предузимањем свих претходно наведених операција и акција (Kamolnic, 2017: 127). Као пример за стратешки циљ могло би се навести стварање тзв. Исламске државе (*Islamic state*).

Младен Бајагић наводи да су кључни елементи појма тероризма: акти насиља; политичка, верска и етничка мотивисаност; политички, верски или етнички циљеви и поруке; незаконит и криминални чин; злочиначки карактер, непредвидивост, суровост и безобзирност; стварање атмосфере страха, ужаса, панике и неповерења; невине жртве, цивилне жртве; јавност, жеља за публицитетом (Бајагић, 2012: 90).

Тероризам, дакле, обухвата намерну и смишљену употребу незаконите силе како би био остварен одређени политички циљ. Незакониту силу, у овом случају, могу предузети терористичке организације или појединци.

Претња коју наведени ентитети представљају може се поделити у више група. Националном стратегијом Републике Србије за борбу против тероризма, за период 2017–2021. године, тероризам може бити верски инспирисан, етничко-националистички, сепаратистички, левичарски и десничарски.

Специфичну карактеристику савременог тероризма представљају самоубилачки напади.

Једна од најактивнијих терористичких група је Ел Шабаб (*Al Shabaab*), која делује на територији неколико афричких држава: Сомалији, Кенији и Јемену. У периоду од 2006. године до 2017. године, наведена организација је, са 216 бомбаша самоубица, извршила 155 терористичких напада, при чему је погинуло више од 2 000 лица. Напади су најчешће били усмерени према представницима власти и институција држава у којима је напад извршен, затим према представницима међународних организација и мисија, као и према објектима у који-

ма су се налазила лица из наведених група, нпр. ресторани и хотели у којима су боравили (Warner & Chapin, 2018).

Терористички напади Ел Шабаба изазвали су највећи број жртава приликом самоубилачких напада, који износи више од 14 убијених лица по нападу. Карактеристично је да се приликом напада избегавају цивилне жртве. За то постоји више разлога. Први је да се Ел Шабаб намеће као алтернатива актуелним властима у државама у којима делује, готово као опозиција, и не жели негативан публицитет код домицилног становништва. Тиме се потврђује теза да се тероризам не може посматрати једнострано, јер оно што за некога представља акт тероризма, за другог је акт мучеништва и отпора. Други разлог лежи у савезништву Ал Каиде и Ел Шабаба и својеврсном упутству које је издао Ајман ел Завахири (*Ayman al-Zawahiri*), актуелни вођа Ал Каиде, у свом делу „Водич кроз ислам”, у којем се тражи уздржаност од напада на муслимане.

Једна од главних карактеристика убиства које изврше терористи јесте да су она вишеструка, масовна. Масовно убиство може се дефинисати као убиство више од четири лица на једној локацији, у току једног напада, без значајне временске разлике између убиства. Напад на светски трговински центар, 9. септембра 2001. у Њујорку, једно је од најмасовнијих убиства, када је страдало 2 998 лица. Карактеристичан пример масовних убиства представља и подметање бомбе у возу у Мадриду, када је убијена 191 особа. Код оваквог типа убиства, нападач или нападачи немају никакав лични контакт са жртвама, они их не познају (Ђурђевић, 2014).

Тероризам је комплексна појава која се не може посматрати само кроз призму насиља; потребно је разумети метод индоктринације која одређено лице натера да изврши напад приликом којег, поред многоструких жртава, најчешће и само погине. Појава савремених система за комуницирање, као што је интернет, није успела да изврши своју едукативну улогу. Напротив, радикална учења и веровања постала су доступна, па се у једном зачараном кругу бруталног насиља, религије и политике регрутују и креирају војници који, жртвујући се зарад остваривања циљева, неће имати било какву кочницу, чак ни када је сопствени живот у питању. „Тероризам је неопходно посматрати као глобални феномен и претњу која, услед свог континуираног деловања има сва обележја герилског начина ратовања” (Jeftić i dr, 2018: 36).

На основу података који су наведени у претходном делу рада, могло би се рећи да је најприкладнију дефиницију тероризма дао Стивен Вертиганс (*Stephen Vertigans*): „Тероризам је циљана и намерна употреба насиља у политичке сврхе.” (Vertigans, 2008: 3).

Насиље као вид комуникације

Истраживања су показала да радикализовани појединци нису необразовани, већ често имају средњошколско или високо образовање. На основу 172 биографије цихадиста из салафистичког покрета установљено је да је 60%

њих имало диплому. Треба поменути и да 88% вођа има високо образовање. Тако, на пример, Осама Бин Ладен је инжењер, Ал Захаври, наследник Бин Ладена, доктор – хирург, док је Ал Багдади (*Abu Bakr al-Baghdadi*), убијени вођа тзв. Исламске државе, доктор наука. Овај податак је показатељ да у одређеним срединама школе и универзитети представљају својеврсне регрутационе центре терориста. Поред ових установа, као центри за регрутацију терориста нарочито се истичу затвори и интернет. Даљим истраживањима дошло се до закључка да су процесу радикализације најподложнији млади мушкарци између 15 и 25 година, што се односи на све културе и регионе у свету. Млађи мушкарци који су ухапшени у Исламској Републици Мауританија, јер се доводе у везу са терористичким активностима, имали су између 16 и 24 године. И у региону Средњег Истока су мушкарци између 15 и 25 година били најподложнија демографска група када је у питању било учествовање у кривичним делима повезаним са тероризмом. Процес радикализације може се посматрати кроз четири фазе:

- предрадикализацију,
- самоидентификацију,
- индоктринацију и
- џихадизацију.

У првој фази особа нема интересовања и није изложена радикалним и екстремистичким идејама. У другој фази почиње да се идентификује са радикалним идејама, пре свега кроз контакт са радикалним учењем кроз социјалне мреже, познанство, литературу и друго. У трећој фази радикална убеђења су свеprisутна и формирана, и особа почиње да посматра насиље као легитиман начин борбе за своја убеђења. У последњој фази особа предузима насилне акције (Sas et al., 2020).

Током 2014. године, Влада Уједињеног Краљевства уклонила је 15000 онлајн докумената који су служили као пропаганда тзв. Исламске државе. Међу њима се нарочито истицао регрутациони видео „Нема живота без џихада“ (*There's No Life Without Jihad*), у којем су борци, енглески држављани, позивали и друге да им се придруже у борби. У још једном од видеа који је био доступан, бивши вођа тзв. Исламске државе Ал Багдади, позвао је младе сунитане да се прикључе џихаду. Ради ширења пропаганде Исламске државе креирана је апликација за Андроид оперативни систем под називом „Зора радосних вести“ (*The Dawn of Glad Tidings*). Апликација је служила као директан вид комуникације са ширим аудиторијумом, са којим иначе није било могуће остварити лични контакт. Преко ње је било могуће видети слике, видео-записе и читати пропагандне поруке. Крајњи циљ коришћења интернет пропаганде било је ширење мржње у сајбер простору. Као полазну тачку терористи су користили теорију социјалног учења. Идеја је била да ће индивидуе прихватити девијантно понашање које им се путем интернета пропагира и да ће се на тај начин од безбедног појединца креирати екстремиста. Поједине друштвене мреже, попут Тви-

тера (*Twitter*), коришћене су због пласирања утиска да екстремиста има много више. Тако је један корисник ове мреже поставио слику декапитације, користећи хештег светски куп (*#WorldCup*), како би наведена слика била доступна што већем броју корисника ове платформе пре него што буде уклоњена. Поред тога, креиране су и коришћене посебне он-лине чет собе како би се директно комуницирало са симпатизерима (Birmingham, 2017).

Посебну улогу у регрутовању појединаца имају политички и верски лидери који својим деловањем утичу на ширење радикалних уверења. Сви наведени фактори доводе до емотивног окидача код појединца. Када су у питању фактори личне природе, они се најчешће односе на ментално здравље појединца и могу укључивати стања попут узнемирености, депресије, друштвену изолацију, усамљеност, одређене личне кризе. Такви појединци могу имати криминални досије, историју насилног понашања, војно искуство стечено у ратним сукобима или камповима за обуку где се упознају са руковањем ватреним и хладним оружјем, као и експлозивним направама. Ове карактеристике биле су нарочито изражене код „усамљених вукова“ (Vergani et al., 2018). „Полазећи од таквих метода, које тероризам сврставају у насилнички криминалитет, међународно право осуђује сваки тероризам и забрањује га као метод политичке борбе“ (Jasikovac, 2018: 321).

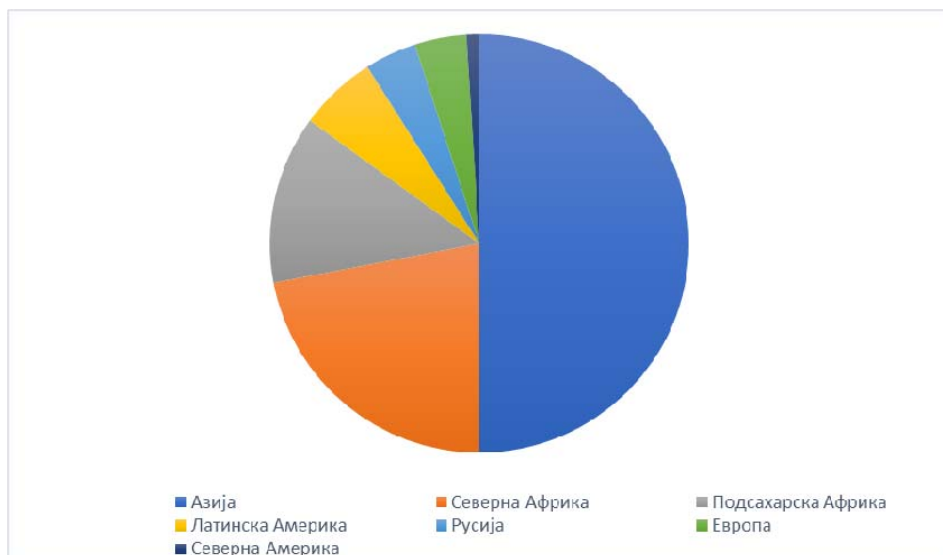
Терористички напади на средства јавног превоза

Приликом избора мете која ће бити нападнута, терористи се воде следећим критеријумима: велика смртност коју ће напад изазвати, слабо обезбеђена мета, популарна места са великим бројем посетилаца, медијска заступљеност, места на којима нападач може да остане неопажен, локације на којима није лако организовати евакуацију жртава и потенцијалних жртава, као ни пружање хитне медицинске помоћи (Kaewunghuen et al., 2018).

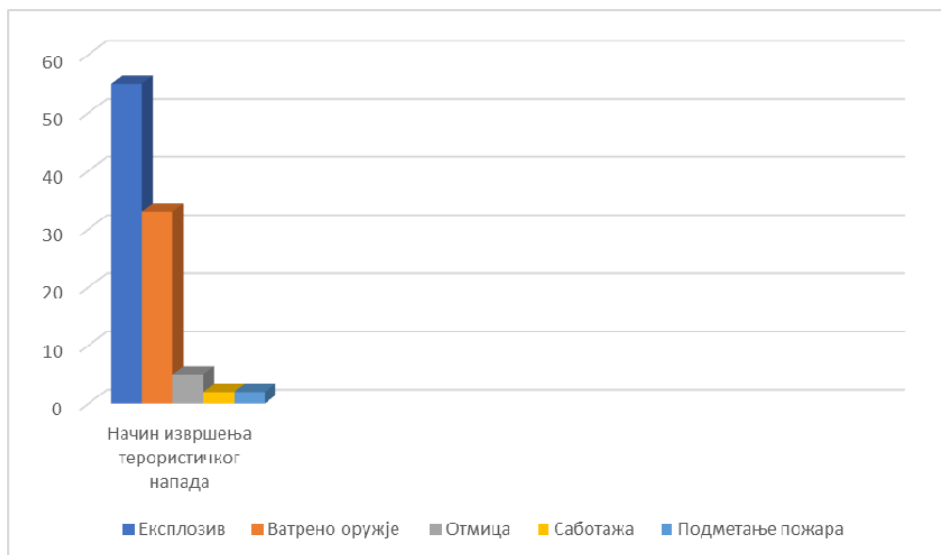
Средства јавног превоза због својих карактеристика, попут доступности, ниске цене и укупног удела у превозу становништва, представљају идеалну мету за неселективно насиље. Један терористички напад у густо насељеним урбаним зонама производи велику материјалну штету, људске жртве и панику. У прилог нападачу иде чињеница да се путници међусобно не познају, па му је лако да остане незапажен.

У периоду између 1920. и 1970. године регистровано је 15 напада на средства јавног превоза, а након 1970. године догодило се најмање 477 терористичких напада на средства јавног превоза и пропратну инфраструктуру. Напади почињу да се интензивирају 90-их година прошлог века и у првој деценији 21. века. Обично су извршавани на стајалиштима и у превозним средствима. Приликом напада на возове и железничка стајалишта регистровано је просечно 5 погинулих и 21 повређених, а у нападима на аутобусе и аутобуска стајалишта 4 погинула и 10 повређених. (Jenkins et al., 2010).

Половина регистрованих напада десила се у Азији, затим следи Средњи Исток и северна Африка са 22%, подсахарска Африка са 13%, Латинска Америка са 6%, Русија са 4%, Европа са 4% и Северна Америка са 1% напада. Најпогођеније земље биле су Индија са 16%, Шри Ланка са 14% и Алжир са 7%. Друмски саобраћај био је предмет терористичких напада у 53% случајева, а примарно је био мета у северној Африци, Средњем Истоку и Латинској Америци. Железнички саобраћај и његова инфраструктура нападани су у 16% регистрованих случајева. Овај вид транспорта најчешће је био предмет напада у Азији, подсахарској Африци и Русији. Авио-транспорт учествује са 12% у укупном броју регистрованих напада, а ове врсте напада најчешће су се дешавале у Азији и Европи. Бродски транспорт је најчешће нападан у Азији, Средњем Истоку и северној Африци. Напади су најчешће извршавани експлозивом у 55% и ватреним оружјем у 33% случајева, за њима следи отмица и узимање талаца (5%), саботажа (2%) и подметање пожара (2%). У осталим случајевима средства напада остајала су или неидентификована, или се нису уклапала у друге категорије, попут намерног судара авиона који је изазвао пилот. У протеклих 40 година у нападима на средства јавног превоза и пропратну инфраструктуру живот је изгубило 18 769 лица, док је 32 641 лице повређено (Holgrevsson & Bjornstig, 2013).



Графикон 1 – Процентуално учешће регистрованих терористичких напада



Графикон 2 – Начин извршења терористичког напада

Најпознатији напади на средства јавног превоза од почетка овог миленијума су:

– 3. априла 2017. године – бомбаш самоубица је убио 16 лица, а више од 40 ранио у станици метроа у Санкт Петербургу. Осумњичени Киргистанац је био припадник терористичке организације „Батаљон Имама Шамаља”, (Clifford, 2017);

– 22. марта 2016. године – бомбаш самоубица је активирао бомбу у бриселском метроу усмртивши више од 30 лица. Терориста је био припадник Исламске државе (Cordonnier & Luminet, 2021);

– 29. марта 2010. године – бомбаш самоубица је у московском метроу убио најмање 40 путника (Yu et al., 2019);

– 7. јула 2005. године – четири нападача извела су терористички напад експлозивом у систему јавног превоза Лондона. Прве три експлозије десиле су се у возовима метроа са размаком од по 50 секунди, док је четврти напад изведен у аутобусу. Погинуло је 56 лица, док је преко 700 рањено. Овај догађај представља највећи напад у Лондону након Другог светског рата. Од четворице нападача, тројица су била пакистанског порекла, рођени и одрасли у Великој Британији, док је четврти био пореклом Јамајчанин, ожењен држављанком Велике Британије. Експлозив се налазио у њиховим ранцима (Sagean, 2019);

– 11. марта 2004. године – тринаест бомби, спакованих у спортске торбе и активираних мобилним телефоном, експлодирало је у четири путничка воза у Мадриду, на три различите железничке станице. Највећи број путника чинили су студенти и радници, а због јутарњег шпица била је велика гужва. Погинуло је 191 лице, а рањено 1 857. Три месеца касније, у Италији је ухапшен Египћанин

Рабен Осман Сајед Ахмед (*Rabei Osman Syed Ahmed*), као организатор ових напада. Догађаји из Мадрида сматрају се највећим терористичким злочином на тлу континенталне Европе. Одговорност за напад преузела је Ал-Каида (Munoz, 2017).

Последице терористичких напада

Многоструке су последице изазване терористичким нападима. Након напада који се догодио у Лондону 2005. године, 20% становника Лондона изјавило је да проводи мање времена у делу града у којем се напад догодио, док је 11% изјавило да размишља о селидби из тог града. Крајем 2005. године готово половина становника Лондона је сматрала да им је живот угрожен. У првим данима након напада, 46% становника није хтелo да путује метроом на посао, а готово исто толико, 43%, сматрало је да мере које су предузете ради спречавања будућих напада нису ефикасне. Овај тренд није погодио само Лондон. И у другим већим градовима Велике Британије, попут Манчестера, становници се нису осећали безбедним и сматрали су да ће сасвим сигурно и њихови градови постати мета напада. Цене некретнина у Лондону пале су за 6%, док је у Манчестеру тај пад био већи, чак 14%. Напади нису угрозили само тржиште некретницама већ су и фирме биле погођене. Трошкови пословања су порасли, јер су власници фирми више новца трошили на осигурање и обезбеђење. Нарочито угрожене биле су компаније које су се налазиле близу места претходних терористичких напада. Тренд који је тада настао готово је идентичан оном у време пандемије ковид-19, а то је да се пословна кореспонденција у већој мери одвијала у форми имејла или онлајн састанака (Manelici, 2017).

Три месеца након терористичког напада 11. септембра 2001. у Сједињеним Америчким Државама, због осећаја личне сигурности почело је масовније коришћење приватних аутомобила, што је изазвало неколико хиљада аутомобилских незгода више него пре терористичких напада, и самим тим повећао број смртних случајева у саобраћају. Како се овај тренд наставио више од једне године, број смртних случајева, настао као последица већег коришћења приватних возила, премашао је број убијених у нападу. Ова тврдња почива на чињеници да је авио-саобраћај статистички много безбеднији у односу на друмски. Сличан тренд се појавио и у Лондону након напада који су се десили у јулу 2005. године. Уместо коришћења знатно безбеднијег метро превоза, дошло је до омасовљења коришћења бицикла као превозног средства, што је довело до тога да у другој половини 2005. године буде 214 више саобраћајних незгода у којима су учествовали бициклисти, у односу на број оваквих случајева пре 2005. године. Поређења ради, могу се навести и следећи подаци: у Великој Британији у просеку дневно погине 9 особа у саобраћајним незгодама, број погинулих у јулским нападима у Лондону еквивалентан је шестодневном просеку саобраћајних незгода. Када је у питању септембарски напад у Њујорку, број погинулих приближан је броју поги-

нулих на месечном нивоу у саобраћајним незгодама у Сједињеним Америчким Државама. У мартовском терористичком нападу из 2004. године у Мадриду погинуло је 191 лице, што одговара просеку од 13 дана погинулих у саобраћајним незгодама у Шпанији. Сви погинули у претходно наведеним случајевима могу се сматрати накнадним жртвама терористичких напада, јер су и настале као њихова директна последица (Litman, 2005).

На основу наведених података, терористички напади могу се поделити на примарне и секундарне. Примарни напад је медијски пропраћен, по њему се броје жртве и материјална штета, док секундарни напад приморава грађане да промене место пребивалишта, превозно средство, чак и пут до радног места, јер је креирана атмосфера страха.

Анализе које се заснивају на методологији за управљање ризиком – RAM (*Risk assessment methodology*), и које кроз процес идентификовања ризика и његову процену дефинишу кораке за смањење ризика на прихватљив ниво, могу се користити и за процену опасности од терористичких напада на средства јавног превоза. Неке од њих су: RAMCAP PLUS, NSRAM, FAIR, SEST-RAM, FAIT, RAND. Наведене анализе могу се користити за идентификовања критичних тачки, али не и као средство процене ефикасности техничких система заштите угрожене инфраструктуре. Анализа која би се могла искористити у ту сврху састојала би се од две фазе. У првој фази развио би се модел антитерористичке заштите који би се ослањао на техничке системе заштите који укључују опрему за видео-надзор, детекторе и друго. Друга фаза би се заснивала на математичким прорачунима о реалном ризику од терористичког напада који постоји на одређеној локацији или линији јавног превоза (Shvetsov & Shvetsova, 2017).

Закључак

Технологија која би била изузетно употребљива у домену антитерористичке заштите су биометријски системи, нарочито они који укључују верификацију лица, али због отпора јавности и законске неусаглашености ови системи још увек нису у масовној употреби. Без обзира на културолошке разлике између националних држава, начин деловања терориста неће се много разликовати; њихов циљ ће увек бити откривање и искоришћавање рањивости неког система. У раду је указано на средства јавног превоза која су најчешће нападана, као и на који начин и којим оружјем. Објашњено је како се врши регрутација нових бораца и који фактори су кључни за процес радикализације. Неселективно насиље је описано кроз нападе на средства јавног превоза, где су жртве били путници цивили. Овакви напади утицали су како на промену животних навика, тако и на тржиште.

Сврха овог рада је да дефинише заједничке чиниоце ризика који се могу применити на већину система јавног превоза, односно могу послужити као основ за неутралисање критичних тачака које се јављају као последица специфичности одређеног система.

Литература

- [1] Bajagić, M. (2012). Međunarodna bezbednost, Kriminalističko-policijska akademija, Beograd.
- [2] Birmingham, A.I. (2017). Cyber-Extremism: Isis and the power of Social Media, City University, 139-143.
- [3] Clifford, B. (2017). Radicalization and the Uzbek diaspora in the wake of the NYC attack, Program of extremist, The George Washington University, 2.
- [4] Cordonnier, A., i Luminet, O. (2021). Consistency and social identification: a test-retest study of flashbulb memories collected on the day of the 2016 Brussels bombings, Memory, 1.
- [5] Đurđević, Z. (2014). Krivična dela ubistva – etiološke i fenomenološke karakteristike, Službeni glasnik, 212-214.
- [6] Holgrénsson, A., i Björnstig, U. (2013). Mass-casualty attack on public transport, Springer Science Business Media New York, 5-7.
- [7] Jasikovac, M. (2018). Specifičnosti gradskog gerilca – urbanog teroriste. Vojno delo, 5/2018, Univerzitet odbrane u Beogradu.
- [8] Jeftić, Z., Mišev, G., Obradović, Ž. i Stanojević, P. (2018). Savremeni konflikti i njihove tendencije. Vojno delo, 7/2018, Univerzitet odbrane u Beogradu.
- [9] Jenkins, B.M., Butterworth, B.R., i Shrum, K.S. (2010). Terrorist attacks on public bus transportation: A preliminary empirical analysis, Mineta Transportation Institute, MTI Report, WP 09-01, 17-33.
- [10] Kaewunruen, S., Hamad, A., i Silviu, C. (2018). A Decision Framework for Managing the Risk of Terrorist Threats at Rail Stations Interconnected with Airports, Journal Safety, 2.
- [11] Kamolnic, P. (2017). The Al-Qaeda Organization And The Islamic State Organization: History, Doctrine, Modus Operandi, and U.S. Policy to Degrade and Defeat Terrorism Conducted in the Name of Sunni Islam, Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press.
- [12] Litman, T. (2005). Terrorism, Transit and Public Safety, Evaluating the Risk, Journal of Public Transport Vol 8, No 4, 40-41.
- [13] Manelici, I. (2017). Terrorism and the Value of Proximity to Public Transportation: Evidence from the 2005 London Bombings, Journal of Urban Economics, Volume 102, 55-69.
- [14] Munoz, H.S. (2017). The trial of the 11 March 2004 Madrid terrorist attacks, New Journal of European Criminal Law, Vol. 8, 216-217.
- [15] Nacionalna strategija za sprečavanje i borbu protiv terorizma za period 2017–2021. godina, Službeni glasnik RS, br. 94.
- [16] Office of European Union. (2022). Key figures on European transport, 12-21.
- [17] Saal, J., i Lippe, F. (2021). The Network of the November 2020 Vienna Attacker and the Jihadi Threat to Austria, Combating Terrorism Center at West Point, U.S. Military Academy, Volume 14, Issue 2, 33-34.
- [18] Sageman, M. (2019). The London Bombings, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1-2.
- [19] Sas, M., Ponnet, K., Reniers, G., i Hardyns, W. (2020). The role of Education in the Prevention of Radicalization and Violent Extremism in Developing Countries, Suinstability, 1-5.

[20] Shvetsov, A.V., i Shvetsova, S.V. (2017). Research of a Problem of Terrorist Attacks in the Metro (Subway, U-Bahn, Underground, MRT, Rapid Transit, Metrorail), , European Journal for Security Research 2, 137.

[21] Vergani, M., Iqbal, M., Ilbahar, E., i Barton, G. (2018). The Three Ps of Radicalization: Push, Pull and Personal. A Systematic Scoring Review of the Scientific Evidence about Radicalization into Violent Extremism, , Studies in Conflict & Terrorism, 8-12.

[22] Vertigans, S. (2008). Terrorism and societie. Burlingtom. Ashage Publishing Limited, 3.

[23] Warner, J., i Chapin, E. (2018). Targeted Terror: The suicide Bombers of al-Shabaab, Combating Terrorism Center, US Military Academy, 4-5.

[24] Yu, H., Wang, Y., Qui, P., i Chen, J. (2019). Analysis of natural and man-made accidents happened in subway stations and trains: based on statistics of accident cases, Matec Web of Conferences 272, 4-5.

[25] Zakon o prevozu putnika u drumskom saobraćaju, Službeni glasnik Republike Srbije, br. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - dr. zakon, 83/2018, 31/2019 i 9/2020.

Резиме

Савремено друштво је зависно од јавног превоза. Одређене економске групе искључиво користе средства јавног превоза као једини вид превоза, нарочито у градским срединама. Поједине државе мотивишу грађане да масовније користе јавни превоз како би се смањиле гужве; у саобраћај се уводе електрични аутобуси како би се друштвено одговорно деловало на грађане и смањило глобално загревање.

Коришћење јавног превоза нарочито је интензивно у јутарњим часовима када запослени путују. Управо је то време када се планирају терористичке акције. Напади који су се догодили 2004. године у Мадриду и 2005. године у Лондону доказују ову тврдњу. Жртве нису једини циљ терориста, битна је и медијска пропраћеност догађаја, након чега следи преузимање кривице од стране одређене терористичке групе, уз поруку да напад представља освету. На тај начин кривица се пребацује на званичнике државе у којој се напад догодио.

У будућности се може очекивати да ће мете напада бити сви системи и стратешки ресурси који су неопходни за нормално функционисање једног друштва. Под ризиком од напада су средства јавног превоза и пропратна инфраструктура, енергетска постројења, водоснабдевање, болнице, јавни тргови, тржни центри и сва места која се масовно посећују или чији се ресурси користе.

Терористички напади негативно утичу и на економију, тржиште рада, повећавају трошкове пословања у ризичним зонама, изискују додатна финансијска средства за ванредно ангажовање људства, као и нова техничка решења.

Да би се оваква места учинила безбеднијим потребно је приступити изради модела, симуирати напад и потом дефинисати све критичне тачке једног система, од пропратне инфраструктуре па до превозног средства. Теоријски модел не би био универзално применљив, али би морао да садржи одређене чиниоце ри-

зика који су јединствени за све, попут масовног коришћења. Треба имати у виду да, поред главног напада, може бити и каснијих додатних напада када дођу хитне службе, а могу бити планирани и тако да ометају њихов долазак.

Борба против тероризма треба да мобилише све друштвене чиниоце, попут школа и верских организација, како би се ризичне социјалне и верске групе едуковале. То је посебно значајно јер места регрутације и верске радикализације представљају школе, верски објекти, казнено-поправне јединице и друштвене мреже. Друштво мора бити способно да препозна радикално учење и понашање и да одмах реагује.

Република Србија се данас налази у сложенем безбедносном окружењу. Не треба заборавити да је наша држава на једном пропагандном видео-материјалу тзв. Исламске државе приказана у негативном контексту, уз претње. Како је коришћење средстава јавног превоза у нашој земљи врло заступљено, нарочито у граду Београду, а најављена је и изградња метроа, потребно је и даље неговати безбедносну културу.

Кључне речи: *јавни превоз, тероризам, терористички напади, насиље, радикализација, жртве*

© 2023 Аутори. Објавило *Војно дело* (<http://www.vojnodelo.mod.gov.rs>). Ово је чланак отвореног приступа и дистрибуира се у складу са лиценцом Creative Commons (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

