

# EKONOMSKE MOGUĆNOSTI I ZNAČAJ KORIDORA 10 ZA SRBIJU<sup>1</sup>

Valentina Milosavljević  
Visoka ekonomska škola strukovnih studija Peć u Leposaviću

**Rezime.** Koridor 10 je jedan od najvažnijih panevropskih saobraćajnih koridora koji prolazi kroz Srbiju i povezuje Austriju, Mađarsku, Sloveniju, Hrvatsku, Srbiju, Bugarsku, Makedoniju i Grčku. Ovim projektom transportni sistem Republike Srbije postaje kompatibilan sa transportnim sistemom Evropske unije, sa tendencijom dalje modernizacije, kako bi Republika Srbija bila spremna da se pridržava standarda Evropske unije u oblasti transporta. Realizacijom ovog važnog projekta doći će do opšteg ubrzanja tranzitnog saobraćaja, unaprediće se nivo usluga, olakšaće se međunarodni trgovinski tokovi i transport putnika, a komercijalne i trgovinske aktivnosti u regionu doprineće regionalnom razvoju i koheziji šireg područja Balkana.

**Ključne reči:** panevropski koridor, trgovinski tokovi, transport, komercijalne aktivnosti, regionalni razvoj.

## 1. UVOD

Novi tržišni i tehnološki trendovi u svetu poslednjih decenija zahtevaju od nosilaca ekonomske politike u Evropskoj uniji da razvojnu strategiju prilagode promenama u okruženju. Jedan od ključnih izazova je da se saobraćajna infrastruktura uskladi sa zahtevima strategije razvoja i novim trendovima. Evropska unija je imala više dobrih razloga da modernizaciji saobraćajnog sistema da prioritet. Ograničenja koja su proizilazila iz nedovoljno prilagođene saobraćajne infrastrukture novim tržišnim i tehnološkim izazovima limitirajuće su delovala na potencijal privrednog rasta, blagostanje pojedinaca i čitavog evropskog društva. Upravo zato je poslednjih decenija aktuelizovano pitanje modernizacije ove strategijske grane, tako da po kvalitetu i kapacitetu zadovolji potrebe privrede i društva u novim uslovima. Rukovodeći se dugoročnim ekonomskim i društvenim interesima, na trećoj Panevropskoj konferenciji o saobraćaju u Helsinkiju 1997. godine (Prag 1991, Krit 1994.) usvojena su tri dokumenta: saobraćajna politika, prioritetni saobraćajni koridori i način finansiranja. Cilj saobraćajne politike je održiv i efikasan transportni sistem, koji zadovoljava potrebe stanovnika evropskog kontinenta, a odnosi se na: otvorenu konkurenciju, kompatibilnost zakonskih i administrativnih okvira, lakši prekogranični tranzit,

<sup>1</sup> *Stručni rad: primljeno u redakciju 01.11.2013, prihvaćeno za objavljivanje 05.12.2013*

Valentina Milosavljević

koordinaciju i finansiranje saobraćajne infrastrukture. Izbor prioriternih saobraćajnih koridora usmeren je na uspostavljanje veza između zemalja centralne, istočne i jugoistočne Evrope sa Evropskom unijom u kontekstu procesa razvoja. Multimodalni pristup podrazumeva korišćenje komparativnih prednosti svakog vida transporta uz poštovanje zaštite životne sredine.

Naša zemlja, u svojim naporima da smanji razvojni gap u odnosu na zemlje EU, nastoji da investicijama u stratejske grane, kakva je saobraćajna infrastruktura, multiplikatorski deluje na rast privredne konjunktore. Ove investicije karakterišu visoki indirektni efekti, pošto je infrastruktura magnet za investitore. Master planom razvoja infrastrukture Srbije predviđa se realizacija 33 projekata, a prioritet je izgradnja drumskog i železničkog Koridora 10, strateškog projekta od vitalnog nacionalnog značaja. Srbija je deo panevropskog Koridora 10, koji istovremeno za Srbiju predstavlja i kontekst za rešavanje brojnih društvenih, ekonomskih, ekoloških i drugih problema. Bez završetka Koridora 10 Srbija ne bi iskoristila svoj potencijal za razvoj, zapošljavanje, strana ulaganja i otvaranje novih radnih mesta.

Program izgradnje Koridora 10 kroz Srbiju sprovodi se u skladu sa ciljevima postavljenim Strategijom razvoja železničkog, drumskog, vodenog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji 2008 - 2015. godine ("Službeni glasnik RS", broj 4/08) i Nacionalnim planom izgradnje putne i železničke infrastrukture Republike Srbije 2008 – 2012. godine.

Kad je reč o izvorima za finansiranje investicija, idealno bi bilo kada bi Srbija ovakvu investiciju mogla da finansira sopstvenim snagama. Nažalost, to u ovom trenutku nije moguće i Srbija se oslanja najvećim delom na kredite i finansijske fondove, a manjim delom na sopstvena sredstva. Vodeći izvori finansiranja su međunarodne finansijske institucije, Evropska investiciona banka (EIB), Svetska banka, Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD), kao i pretpristupni fondovi EU. Graditelji Koridora 10 su domaća i inostrana preduzeća.

## **2. Drumski Koridor 10 kroz Srbiju**

Koridor 10 je značajan i za Evropu strateški važan putni, železnički i vodni pravac, zbog veoma velikih ušteda u troškovima transporta. U putnom smislu, Koridor 10 povezuje Salzburg i Solun, i ukupne je dužine 2360 km. Od toga, 835 km prolazi kroz Srbiju, od čega je izgrađeno oko 57 % na nivou autoputa.

Ekonomске mogućnosti i značaj  
Koridora 10 za Srbiju

Glavni krak Koridora 10 je Salzburg (A) - Ljubljana (SLO) - Zagreb (HR) - Beograd (SRB) - Niš (SRB) - Skoplje (MK) - Veles (MK) - Solun (GR).

Pored glavnog kraka postoje još četiri kraka:

- Krak A: Grac (A) - Maribor (SLO) - Zagreb (HR);
- Krak B: Budimpešta (H) - Novi Sad (SRB) - Beograd (SRB);
- Krak C: Niš (SRB) - Sofija (BG) - Dimitrovgrad (BG) - Istanbul (TR) - preko Koridora 4;
- Krak D: Veles (MK) - Prilep (MK) - Bitolj (MK) - Florina (GR) - Igumenica (GR).

Glavni pravac kroz Srbiju (M1) proteže se sledećom trasom: Batrovci, opština Šid (granica sa Hrvatskom) - Beograd - Tabanovce, opština Preševo (granica sa Makedonijom), a krakovi u Srbiji su:

- Krak B (M22): Horgoš, Opština Kanjiža (granica sa Mađarskom) – Beograd i
- Krak C (M1.12): Niš – Gradina, opština Dimitrovgrad (granica sa Bugarskom).

Trasom drumskog Koridora 10 u Srbiji vode i tri evropski puta:

- E70** E70: deonica Batrovci, opština Šid (granica sa Hrvatskom) – Beograd;
- E75** E75: deonica Horgoš, opština Kanjiža (granica sa Mađarskom) – Beograd – Tabanovce, opština Preševo (granica sa Makedonijom);
- E80** E80: deonica Niš – Gradina, opština Dimitrovgrad (granica sa Bugarskom).

Drumski aspekt Koridora 10 kroz Srbiju pokriven je autoputem nasleđenim iz bivše SFRJ (Autoput Bratstvo i jedinstvo), i to u potpunosti od Batrovaca do Niša, dok je na delu od Niša do Tabanovaca autoput samo delimično, do okoline Leskovca.

Početak 2009. godine, JP „Putevi Srbije“ je u cilju izgradnje autoputa na preostalim delovima Koridora 10 kroz Srbiju, osnovalo posebno preduzeće "Koridor 10" d.o.o., dok je 2011. godine preimenovano u "Koridori Srbije" d.o.o. Ovo privredno društvo je osnovano sa ciljem upravljanja državnim putevima u izgradnji i to na određeno vreme – do završetka izgradnje i rekonstrukcije svih deonica putne infrastrukture na Koridoru 10 u Srbiji. Jedan od prioriteta društva je da na efikasan način, u najkraćem mogućem roku, uz maksimalnu racionalizaciju troškova, obezbedi završetak izgradnje autoputa na Koridoru 10.

U projekat zaštite sredine i održivog razvoja u zoni Koridora 10 uključena je kompletna eko–zaštita od fizičkih, hemijskih i bioloških zagađivača, očuvanje biodiverziteta i stalno jačanje eko–turizma. U procesu eksproprijacije zemljišta primenjuje se tzv. „okvirni plan“ raseljavanja, koji sadrži procedure i procese koji će biti poštovani tokom raseljavanja i davanja naknada vlasnicima imovine na trasi određenog putnog pravca.

Valentina Milosavljević

Posebna pažnja se posvećuje očuvanju prirodnih i radom stvorenih vrednosti, arheoloških nalazišta i ostalih eko-rariteta. Takođe, velika pažnja se poklanja očuvanju životne sredine, gde je zadatak da se pri izgradnji saobraćajne mreže i infrastrukturnih objekata u najvećoj meri minimizira uništavanje zelenila, a izvođači radova su obavezni da pripreme plan rekultivacije terena, odnosno plan ozelenjavanja okolnog terena koji sledi nakon izgradnje saobraćajnica i infrastrukturnih objekata na Koridoru 10.

Rad na Koridoru 10 kroz Srbiju organizovan je kroz četiri projekta:

1. Projekat Sever (od Horgoša do Novog Sada) – dužine 107,7 km, od čega je već izgrađeno pola profila autoputa;
2. Projekat Obilaznica Beograd – ukupna dužina 47,4 km, od čega je na 16,8 km već izgrađeno pola profila autoputa;
3. Projekat Istok (od Niša do granice sa Bugarskom) – dužina 83,3 km;
4. Projekat Jug (od Niša do južne srpske granice) – dužina 68,4 km.

Ovi projekti su podeljeni na deonice, a deonice dalje na lotove (ugovore). U okviru deonica i lotova u građevinskom smislu izdvajaju se posebni objekti poput tunela, mostova, nadvožnjaka, natputnjaka i sl.

Koridor 10 predstavlja strateški interes Vlade Srbije, pa se ubrzano radi na 100 kilometara deonice od Novog Sada prema Subotici. Takođe, radi se obilaznica oko Beograda, koja će značajno da smanji saobraćajne gužve kroz prestonicu. Značaj obilaznice Beograda koji pripada Koridoru 10 je u povezivanju severnog (E-75) i zapadnog (E-70) autoputa, magistralnih puteva ka Obrenovcu i Valjevu (M19), Čačku i Kraljevu (M22) i Ralji (R200) i uklapanju u pravac ka Nišu (E75) kod Bujanj potoka. Predviđen je i nastavak deonice od Bujanj potoka ka Rumuniji (E-70) i u toku je izrada planskih dokumenata.

Treći segment koridora, koji tek treba da bude izgrađen, je krak od Niša do Dimitrovgrada, dužine nešto preko 80 kilometara, a poslednji je projekat jug, od Grabovice, koja je na ulazu u Grdeličku klisuru pa do Bujanovca. Inače, deonica od Grabovice do makedonske granice letos je puštena u saobraćaj.

Cena izgradnje autoputa prevashodno zavisi od terena. Tako, u Vojvodini iznosi od 1,5 do 2,5 miliona €/km, dok je u Grdeličkoj klisuri neophodno od 10 do 15 miliona €/km. Radovi na rekonstrukcijama treba da zaposle oko

20 000 ljudi, a prateći projekti oko saobraćajnica bi mogli da zaposle oko 100 000 ljudi.<sup>1</sup>

Prilikom rada na koridoru 10 otkriveno je 30 arheoloških lokacija na istočnom kraku u Srbiji, od Proseka kod Sićeva do granice sa Bugarskom.

### 3. Železnički Koridor 10 kroz Srbiju

Proces integracije Evrope prati porast privrednog razvoja i efikasnosti poslovanja, što posledično dovodi i do povećanja mobilnosti. Strategija razvoja saobraćaja, koja bi obezbedila održivu mobilnost u uslovima ekološke i energetske krize, računa na značajnu ulogu železnice.

Železnica je primenom savremenih tehničkih i tehnoloških dostignuća (koncept velikih brzina) dokazala da je najracionalnije prevozno sredstvo, sa niz prednosti u odnosu na druge vidove transporta, kao što su:

- uspešno konkuriše avionskom saobraćaju na rastojanjima 500 – 1000 km,
- ima specifičan komfor (mogućnost kretanja, rada, razonode, odmora),
- komplementarna je sa drugim vidovima transporta i omogućuje kombinovanje putovanja,
- zauzima dva puta manje zemljišta od autoputa istog kapaciteta,
- potrošnja energije po jedinici prevoza je dva puta veća u drumskom saobraćaju,
- ekološki je najprihvatljivija – ekološke štete saobraćaja u EU iznose 4,6% nacionalnog dohotka (92% na drum, 6% na avion i svega 1,7% na železnicu)<sup>2</sup>,
- bezbednost je velika prednost železnice (broj poginulih na železnici i na drumu je u odnosu 1:100, a broj povređenih u odnosu 1:3500).<sup>3</sup>

Sve ovo uticalo je da se definiše Transevropska mreža pruga za velike brzine, koju čine nove pruge sposobne za brzine veće od 250 km/sat, kao i postojeće pruge rekonstruisane za brzine 200+/-20 km/sat. Mاستrihtski dogovor iz 1993. godine predviđa stvaranje Mreže pruga za velike brzine

---

<sup>1</sup> Koridori Srbije, Internet, <http://www.koridor10.rs/koridor-10>, 05.10.2013. god.

<sup>2</sup> Izvor: RS, Ministarstvo za infrastrukturu, Internet, [http://www.mi.gov.rs/koridor%20x\\_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf](http://www.mi.gov.rs/koridor%20x_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf), 10.10.2013.

<sup>3</sup> Isto.

Valentina Milosavljević

Evrope i naglašava odlučujuću ulogu koju će ona imati u ekonomskom razvoju. Vozovi velikih brzina odavno saobraćaju između gradova Francuske, Nemačke, Italije, Belgije, Holandije, Velike Britanije, Španije, Japana, Koreje, Kine, a danas i Turske.

Srbija je prema Evropi preuzela obavezu da do 2027. godine završi železnički Koridor 10 na celoj dužini od hrvatske granice do Beograda, preko Niša do makedonske granice, kao i severni i istočni krak do Subotice i Dimitrovgrada. To je elektrificirana dvokolosečna pruga, duga 770 kilometara, opremljena za mešoviti saobraćaj i za brzinu do 160 kilometara na sat. Inače, ukupna dužina evropskog železničkog Koridora 10 iznosi 2528 km.

U Srbiji polovina železničkog Koridora 10 nije pripremljena za velike brzine, ili nije pogodna za teretni saobraćaj, ili nije elektrificirana, pa obimni radovi predstoje na pravcima Beograd – Subotica, Niš – Vranje, Niš – Dimitrovgrad. U 2010. godini izvedeni su radovi vredni oko 200 miliona evra, dok će se u naredne tri godine u železnički Koridor 10 uložiti ukupno 1,1 milijarda evra. Plan obuhvata rekonstrukciju deonice od Beograda i Novog Sada do Subotice. Završetak radova omogućiće da se putovanje kroz Srbiju skрати za tri sata, a izračunato je da svaki minut manje donosi uštedu u teretnom saobraćaju od tri miliona evra. U prvoj fazi je i elektrifikacija pruge od Niša do Dimitrovgrada, ali za postojeće brzine. U budžetu su obezbeđena značajna sredstva kroz garancije za kredite – EBRD 100 miliona evra, EIB 150 miliona evra, Vlade Španije 37 miliona evra, Vlada Nemačke 45 miliona evra i češke Eksportne banke 120 miliona evra.<sup>4</sup>

Moglo bi se reći da je za srpsku privredu, železnički koridor, u razvojnom smislu, važniji nego putni. Naime, duž cele te magistrale skoncentrisana je domaća mašinska industrija, počev od subotičkog „Severa“ preko „Šinvoza“, „Želvoza“, „Fabrike vagona u Kraljevu“, „Goše“, MIN-a i „Minela“.

Zbog svog geografskog položaja i reljefa terena, pruge Koridora 10 kroz Srbiju imaju posebno značajno mesto u evropskom železničkom sistemu, jer obezbeđuju najracionalnije tranzitne veze Istoka i Zapada, Severa i

---

<sup>4</sup> RS, Ministarstvo za infrastrukturu, Internet, [http://www.mi.gov.rs/koridor%20x\\_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf](http://www.mi.gov.rs/koridor%20x_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf), 10.10.2013.

Ekonomске mogućnosti i značaj  
Koridora 10 za Srbiju

Juga. Nalaze se u svim evropskim planovima, sporazumima i programima razvoja. Koridor 10 će zadržati svoje prirodne – tranzicionalne prednosti u odnosu na koridor 4<sup>5</sup>, samo ako modernizacijom infrastrukture značajno skрати vreme putovanja i podigne nivo usluge.

Stanje železničke infrastrukture, nacionalni i evropski značaj ovog koridora, zahtevi za visokim nivoom usluge u prevozu putnika i robe, globalna strategija racionalne preraspodele saobraćaja sa aspekta očuvanja i zaštite životne sredine, ukazuju na potrebu modernizacije infrastrukture Koridora 10. Cilj je da se adekvatnim merama i u razumnom vremenskom periodu postigne takav nivo stanja infrastrukture, koji će, uz modernizaciju voznih sredstava, omogućiti da ovaj koridor ispuni zahteve i nacionalne evropske mreže, a da Železnica Srbije nivoom usluga privuče putnike i robu i uspešno posluje, imajući u vidu javnu i komercijalnu funkciju.

Program modernizacije podrazumeva da pruge Koridora 10 treba da budu rekonstruisane u dvokolosečne pruge za mešoviti putnički i teretni saobraćaj, elektrificirane i opremljene savremenom signalizacijom, zatim projektovane za brzine 160-200+/-20 km/sat i osposobljene za sve tehnologije kombinovanog prevoza.

U čvorovima velikih gradova (Beograd, Niš, Novi Sad, Subotica) treba postići skladan razvoj železnice i grada, a železnicu približiti korisnicima usluga, i to:

- stanice opremiti kao mesta razmene između saobraćajnih mreža (voz, autobus, metro, tramvaj) integrisane u urbanističko okruženje sa poslovnim i komercijalnim sadržajima;
- robne terminale na mestima kontakta železnice sa drumskim, vazдушnim i rečnim saobraćajem formirati kao multimodalne logističke centre.

Srpske železnice će do 2027. godine raditi na izgradnji savremene dvokolosečne elektrificirane pruge za mešoviti putnički i teretni saobraćaj

---

<sup>5</sup> Nedostaci Koridora 4 u dužim putevima vožnje (posle izgradnje mosta kod Vidina), za 240 km prema Turskoj i 340 km prema Grčkoj, mogu se otkloniti kvalitetom infrastrukture i skraćanjem vremena putovanja, na čemu Rumunija i Bugarska vode aktivnosti (160 km/sat).

Valentina Milosavljević

na celoj dužini Koridora 10 kroz Srbiju, a u taj projekat potrebno je uložiti 4,6 milijardi evra. Zahvaljujući kreditima EBRD i pomoći njihovih stručnjaka, u prethodne četiri godine, započeta je izgradnja velikog dela autoputa na međunarodnom Koridoru 10 kroz Srbiju. U tom periodu izgrađeno je oko 200 kilometara autoputa i gradi se preostalih 130 kilometara. Sada je prioritet rekonstrukcija i izgradnja železničkog Koridora 10, kako bi se omogućilo da vozovi postižu brzine od 160 – 220 km/sat, kao i završetak elektrifikacije na preostalim deonicama od Niša do Vranja i Dimitrovgrada. U 2011. godini EBRD je učestvovala u 188 projekata u Srbiji, i na taj način u domaću ekonomiju uložila oko 500 miliona evra.

**Tabela 1.** Procenjeni ukupni troškovi izgradnje železničkog Koridora 10

R. br.	Pruga	Dužina (km)	Izgradnja	Ekspropriacija	Dokumentacija	Indirektni troškovi	Svega
1	Beograd–Šid	118,9	270	1	18	29	318
2	Beograd–Subotica	149,6	737	33	34	81	885
3	Beogradski čvor		218	24	13	23	278
4	Beograd–Niš	240,8	870	51	40	96	1057
5	Niš–Preševo	156,1	900	32	41	100	1073
6	Niš–Dimitrovgrad	103,9	850	21	36	93	1000
	SVEGA	769,3	3845	162	182	422	4611

Izvor: RS, Ministarstvo za infrastrukturu, Internet, [http://www.mi.gov.rs/koridor%20x\\_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf](http://www.mi.gov.rs/koridor%20x_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf), 10.10.2013.

Vreme predviđeno za gradnju ovog Koridora je osam godina, a radovi će se izvoditi u dve faze. Prva faza je u periodu od 2009. do 2012. godine, i u toj fazi je uloženo 1,1 milijarda evra. Druga faza bi trebalo da traje od 2013. do 2016. i u toj fazi će biti uloženo 3,5 milijardi evra – u 2013. godini 700 miliona evra, u 2014. i 2015. godini po milijardu evra, a u 2016. godini 800 miliona evra. Realizacija ovog projekta započeta je rekonstrukcijom levog i desnog koloseka Batajnica – Nova Pazova u dužini od 13,8 kilometara i izgradnjom desnog koloseka Stara Pazova – Golubinci u dužini od 9,2 kilometara, pri čemu će brzine na ovim deonicama biti 160 km/h. Vrednost ove investicije je 20 miliona evra. U 2009. godini na pruži Beograd – Niš

Ekonomске mogućnosti i značaj  
Koridora 10 za Srbiju

započeta je gradnja nove dvokolosečne pruge od Gilja do Čuprije u dužini od deset kilometara sa gradnjom novog mosta dužine 322,5 metara preko Morave. Vrednost ove investicije je 43,4 miliona evra. Takođe u 2009. godini na pruzi Niš – Dimitrovgrad izvršena je rekonstrukcija deonice Čele Kula – Staničenje u dužini od 60 kilometara, a vrednost ove investicije je 37 miliona evra. Svi ovi projekti finansiraju se iz odobrenog zajma EIB. Deonica Stara Pazova – Novi Sad biće modernizovana iz ruskog kredita za modernizaciju železnica od 800 miliona dolara.<sup>6</sup>

Nemačka ima poseban interes za železnički Koridor 10 i razvoj srpskih železnica, pre svega zbog ekonomske razmene sa Turskom i Malom Azijom i bržeg transporta robe preko Srbije i Bugarske. Nemci su kao dobar primer istakli projekat "Kargo 10", koji je zahvaljujući dogovoru železnica Srbije, Hrvatske i Slovenije znatno ubrzao transport od Ljubljane ka Istanbulu. Predstavnici Železnica Srbije i Nemačkih državnih železnica ocenili su da je završetak radova na železničkom Koridoru 10 i podizanje nivoa kvaliteta infrastrukture od vitalnog značaja za obe strane. Takođe su ocenili da je veliki potencijal tog transportnog pravca u povezivanju centralne Evrope i Turske i da je to prilika koju obe železnice moraju iskoristiti.

#### 4. Ekonomski efekti Koridora 10 za Srbiju

Koridor 10 je trenutno najvažnija srpska saobraćajnica i trasa koja će Srbiji doneti privredni razvoj na svim poljima. Prema proračunima stručnih komisija ovaj projekat biće brzo isplativa investicija, a računica je da bi Srbija završetkom radova na ovom velikom projektu i stavljanjem istog u eksploataciju ubirala po raznim osnovima na ovom koridoru profit od oko 290 miliona evra na godišnjem nivou, ali i da bi se značajno podigle ekonomske performanse Srbije.

Izgradnjom Koridora 10 doprinosi se većem društvenom i privrednom razvoju zemlje, većem zapošljavanju radno sposobnog stanovništva dok traje izgradnja koridora i kasnije, čime se stanovništvo zadržava u svojoj sredini, doprinoseći sveobuhvatnom razvoju krajeva, koji su inače slabije razvijeni od ostatka Srbije. Samim tim sprečava se odlazak stanovništva u

---

<sup>6</sup> RS, Ministarstvo za infrastrukturu, Internet, [http://www.mi.gov.rs/koridor%20x\\_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf](http://www.mi.gov.rs/koridor%20x_files/zeleznicki%20koridor%20x.pdf), 10.10.2013.

Valentina Milosavljević

veće i bogatije centre i strane zemlje, odnosno doprinosi se uravnoteženijem regionalnom razvoju. Takođe, dolazi do sveobuhvatnog privrednog razvoja Srbije i uspešnog uključenja u EU. Koridor 10 je veliki potencijal, ali i velika obaveza Srbije, jer se mora ovladati znanjima neophodnim za razumevanje i usmeravanje procesa koji će se odvijati u budućnosti.

Koridor 10 će omogućiti pokretanje ekonomskog razvoja i podizanje životnog standarda na viši nivo. U ovom procesu najbolje će proći mala i srednja preduzeća, koja mogu brže da se prilagode zahtevima tržišta u odnosu na velike i trome sisteme. Zbog toga se opravdano očekuje ekspanzija malih i srednjih preduzeća, s otvaranjem novih radnih mesta. Ovo će biti posebno značajno kada se posle izgradnje koridora pređe na održavanje infrastrukture i voznih sredstava, što će biti kontinuirani proizvodni proces sve dok Koridor 10 postoji. Ekspanzija ovih preduzeća podrazumeva i privatne direktne investicije koje bi svakako trebalo ohrabriti stimulativnom poreskom politikom. Takođe, veoma je bitna kooperacija između domaćih i stranih preduzeća, jer na taj način znatan deo sredstava od kredita ostaje u domaćoj privredi, što bi trebalo da bude podstrek za dalji rast proizvodnje, a i poboljšanje konkurentске sposobnosti domaćih preduzeća.

Prioritet je izgradnja i jednog i drugog koridora. I jedan i drugi koridor imaju svoje prednosti i u prevozu putnika i u prevozu robe, a oba koridora zajedno sa svojim prednostima daju stratešku transportnu prednost Srbije u odnosu na okruženje i konkurenciju, posebno kada je reč o Koridoru 4. Ne treba zaboraviti da kroz Srbiju prolazi i veoma značajan vodni Koridor 7, koji ima tačku preseka sa Koridorom 10 kod Novog Sada. Sve navedeno nameće i potrebu izgradnje robno – transportnih centara duž Koridora 10, u Novom Sadu, Beogradu i Nišu, a poznato je već da ovi centri u Evropi donose značajan prihod.

Postoji veliki interes za izgradnju putnog koridora 10, ne samo u Srbiji, već i u Evropi. Na delu kroz Srbiju, Koridor 10, kao najkraća veza između istoka i zapada Evrope, zanimljivim sadržajima, mogao bi da privuče i veliki broj turista. U razvoju putne infrastrukture Koridor 10 obezbeđuje lakši, brži i sigurniji transport što doprinosi unapređenju turizma u Srbiji, ali i u čitavom regionu. S druge strane, turizam je deo ekonomskog napretka, a velike investicije u kriznim vremenima predstavljaju motor za izvlačenje privrede iz te situacije.

Što se tiče železničkog koridora, putnički saobraćaj je, usled propadanja infrastukture i voznih sredstava, u stagnaciji. Bez ozbiljnog ulaganja u infrastrukturu i vozna sredstva, železnica neće moći da vrati putnike koji su prešli na drumski prevoz. U razvijenim zemljama železnica predstavlja osnovni vid prevoza putnika između gradova. Putnički saobraćaj na železnici Srbije može se realno uvećati 10 – 15 puta.

## Ekonomске mogućnosti i značaj Koridora 10 za Srbiju

Izgradnjom Koridora 10 značajno će biti poboljšana položaj željeznice i u finansijskom i u tehnološkom smislu. Biće omogućeno povećanje propusne moći pruge i poboljšanje drugih tehničko – tehnoloških eksploatacionih karakteristika, što će dovesti do povećanja produktivnosti i ekonomičnosti, a na osnovu povećanja obima rada po jednom kilometru pruge, uz smanjenje transportnih troškova. Ekonomске analize pokazuju da je interna stopa rentabilnosti oko osam odsto, dok je stopa društvene opravdanosti skoro 16 odsto. Ovi pokazatelji ukazuju na potpunu opravdanost gradnje Koridora 10. Željeznica danas ostvaruje devizni priliv od oko 60 miliona evra godišnje na Koridoru 10. Očekuje se da će obim rada u putničkom saobraćaju godišnje rasti prosečno po stopi od četiri do pet odsto, a u robnom saobraćaju po stopi od sedam do osam odsto.<sup>7</sup>

Naša mreža pruga projektovana je za maksimalne brzine do 120 km/h, dok će Koridor 10 biti izgrađen za brzine od 160 do 200 ±20 km/h. To podrazumeva sasvim nove tehnologije u odnosu na one koje danas imamo. Za prelazak na radikalno nove tehnologije potrebno nam je iskustvo koje neko već ima, jer je to u ovom momentu efikasnije nego da sami razvijamo tehnologije za velike brzine vozova. Ukoliko bismo sami razvijali nove tehnologije, ne bismo mogli da govorimo o periodu gradnje od osam godina, već o znatno dužem periodu, a vremena nemamo. U Evropi postoje kompanije koje već imaju iskustvo i razvijene tehnologije za ovakve projekte i u tom smislu Srbiji su potrebna strateška partnerstva. Međutim, u kasnijoj fazi, u fazi održavanja infrastrukture i voznih sredstava, domaća preduzeća će morati svoju proizvodnju da podignu na viši tehnološki nivo, jer će u suprotnom izgubiti tržište.

Koridor 10 privlači nove robne tokove iz okruženja čime se generiše celokupan privredni napredak zemlje.

## 5. Zaključak

Jedan od ključnih problema Srbije za približavanje i prijem u EU je nekonkurentnost privrede. Podizanje konkurentnosti srpske privrede podrazumeva značajno unapređenje jednog od osnovnih faktora konkurentnosti – saobraćajne infrastrukture. Da bi bila konkurentna na tržištu, u regionu, i EU, Srbija mora da uveća investicije u strategijske

---

<sup>7</sup> Vibilia, Internet, <http://www.vibilia.rs>, 13.10.2013.

Valentina Milosavljević

grane, kakva je i saobraćajna infrastruktura. Reč je o ključnoj determinanti i generatoru održivog rasta i razvoja. Prema tome, bez obzira na izazove sa kojima se država susreće u uslovima krize, nesporna je činjenica da Koridor 10 predstavlja nezaobilazan faktor održivog rasta i razvoja privrede Srbije iz više razloga.

Koridor 10 je trenutno najveći razvojni projekat u Srbiji u okviru transportnog sektora, a ujedno i razvojni projekat Evropske unije, što čini osnovu razvojnog potencijala naše države i veoma je značajan za proces evropskih integracija Srbije. Koridor 10 treba što je moguće pre završiti, kako bi Srbija izbegla opasnost da je zbog odugovlačenja i kašnjenja izgradnje zaobiđu svi važniji tokovi robne razmene od zapada prema Turskoj i obratno. Izgradnja drumskog i železničkog koridora označava značajan segment nacionalnih interesa Republike Srbije. Stoga, svi relevantni faktori u zemlji uz sadržajno uključivanje ekonomskih diplomata, imaju ključnu ulogu u realizaciji projekta od nacionalnog i međunarodnog značaja. Dosledna implementacija ugovorenih obaveza sa međunarodnim činionicima i afirmacija domaćih preduzeća može imati esencijalnu važnost u budućem ustrojstvu srpske privrede i zemlje u celini. Prioritet je izgradnja kako drumskog, tako i železničkog koridora. I jedan i drugi koridor imaju svoje prednosti i u prevozu putnika i u prevozu robe, a oba koridora zajedno sa svojim prednostima daju stratešku transportnu prednost Srbije u odnosu na okruženje i konkurenciju. Koridor 10 privlači nove robne tokove iz okruženja čime se generiše celokupan privredni napredak zemlje.

Železnica, kao moćan sistem, može i treba da ima značajnu ulogu u kreiranju održive mobilnosti. To je pokazao koncept "velikih brzina" koji se realizuje u EU, sa spektakularnim rezultatima. Ovaj koncept predstavlja : kvalitetnu infrastrukturu, tehnološki savremena vozna sredstva i savršenu organizaciju saobraćaja, što omogućava da železnica istakne mnoge prednosti i popravi svoj ekonomski položaj.

Železnica će, kao najracionalniji i ekološki najpovoljniji vid transporta, značajno povećati učešće u ukupnom prevozu, uz sledeće efekte:

- kraće vrame putovanja i veća bezbednost;
- manja potrošnja energije i manji troškovi prevoza;
- razvoj privrede i otvaranje novih radnih mesta (ulaganje u šinske sisteme od 100 miliona evra i zapošljavanje 2000 radnika);
- očekuje se da će od 4 milijarde evra uložениh u izgradnju, oko 2 milijarde ostati u Srbiji;
- povećanje prihoda železnice, a posebno od tranzita;
- očuvanje i zaštita životne sredine sa smanjenjem eksternih troškova.

## REFERENCE

1. Aleksić S., Rakić R., Biočanin R. Energetska efikasnost u funkciji očuvanja kvaliteta životne sredine, VIII Simpozijum „SAVREMENE TEHNOLOGIJE I PRIVREDNI RAZVOJ“, 23-24. oktobar 2009. Leskovac.
2. Biočanin R., Omerović M. Ekološki izazovi i održiv razvoj kao globalni problemi i implikacije u tranzicionim zemljama, Ekonomski fakultet Univerziteta u Kragujevcu, 2010.
3. Biočanin R. Energetic efficiency and the importance of ecological safety, Journal for Scientists and Engineers „ENERGETIC TECHNOLOGIES“ 1/2010. Zrenjanin, 2010. ISSN 14539070.
4. Biočanin R., Badić M., Bakić R., Krkušić A., Energetska efikasnost i održivi razvoj u zastrašujućoj globalizaciji, Međunarodni naučni skup »ENERGETIKA 2011«, 16-19. mart 2011. Zlatibor.
5. Nešković S. Poslovna diplomatija u procesu decentralizacije i regionalizacije kao nacionalni interes Republike Srbije, Kragujevac: Ekonomski fakultet i dr., 2009.
6. Nešković, S.: Međunarodna ekonomska špijunaža i zaštita tranzicionih država. Kragujevac: Pravni fakultet i CESNA B, 2010.
7. Varagić R., Nešković S., Biočanin R., Varagić M. Ecological management in the function of improving the environment, III Internationale conference “SED-2010”. 7-8. oktobar 2010. Užice.

## ECONOMIC OPPORTUNITIES AND THE IMPORTANCE OF CORRIDOR 10 IN SERBIA

Valentina Milosavljević  
High Economic Professional School Peć in Leposavić

**Abstract.** Corridor 10 is one of the most important pan-European transport corridors passing through Serbia connecting Austria, Hungary, Slovenia, Croatia, Serbia, Bulgaria, Macedonia and Greece. With this project, the transportation system of the Republic of Serbia becomes compatible with the transport system of the European Union, with a tendency of further modernization, in order the Republic of Serbia would be ready to comply with EU standards in the field of transport. The realization of this important project will come to a general acceleration of transit traffic, improve the level of services, facilitate the international trade flows and the transport of passengers and commercial and trade activities in the region will contribute to regional development and cohesion of the wider Balkan region.

**Keywords:** Pan-European Corridor, trade flows, transport of passengers, commercial activities, regional development.