

## PROMETNA INFRASTRUKTURA – OSNOVA PRIVREDNOG RAZVOJA KOSOVA Prof. dr Husnija Bibuljica

### 1. UVOD

Kretanje roba, ljudi je omogućen razvojem njegove infrastrukture i savremenim saobraćajnim sredstvima. Sve viši stepen urbanizacije prostora u svijetu, savremeni tehničko-tehnološki razvoj kao i uslovi sve većeg angažovanja proizvodnog čovjeka na radnom mjestu i u svakodnevnom životu nameću stalnu potrebu za savremenu saobraćajnu mrežu s ciljem bržeg, sigurnijeg i udobnijeg putovanja i protoka roba.

To se može postići kroz razvoj prometne infrastrukture, kapacitetom i određenim nivoom usluga:

- Nivo usluga koji se ostvaruje na postojećoj mreži u vrijeme protoka vozila i do koje je granice postojeća mreža sposobna da prihvati povećanje saobraćajnih tokova,
- Uslovi saobraćaja i razvoji putne mreže treba planirati s obzirom na datu veličinu i karakteristike saobraćajnih tokova,

Istaći projektne elemente puteva i ulica potrebnih za zadovoljenje planiranih saobraćajnih tokova. U ekonomskom i urbanističkom razvoju gradova i naselja uopšte, sve više se ističe značaj razvoja i osavremenjivanja prometne infrastrukture kao nerazdvojnog dijela ukupnog društveno-ekonomskog razvoja svake pojedine zemlje. To iziskuje stvaranje i obezbjeđivanje preduslova za normalni promet korisnika na određenom prostoru putem bezbjednog funkcionisanja kako prometnih usluga tako i samih objekata s tim u vezi.

Prometna infrastruktura je dugotrajno potrošačko i veoma skupocjeno dobro koje se koristi u dužem vremenskom periodu. S toga prometna infrastruktura zahtijeva stalnu društvenu pažnju i potrebu društvene intervencije, što nažalost do sada nije bio slučaj.

To se može potkrijepiti podacima Ministarstva za promet i telekomunikaciju Kosova o skromnim investicijama u izgradnji, modernizaciji i obnovi infrastrukture cestovnog prometa na Kosovu koja je pretrpela velike štete i razaranja u toku posljednjeg rata.

Što se pak tiče željezničke infrastrukture, slobodno se može reći da joj nije posvećena odgovarajuća pažnja. Između ostalog to potvrđuje činjenica da kosovska željeznica još uvijek nije elektrificirana zbog čega ne postiže veću brzinu od 60km/h. Slijedi tabelarni pregled investicija u održavanju i obnovi drumske mreže:

R. br	Kategorizacija cestovne mreže	Godina				Vrijednost investicija
		2006	2007	2008	2009	
1	Magistralne ceste	7.513	29.200	900	3.100	9.784.663 €
2	Regionalne ceste	19.690	110.781		70.441	25.308.084 €
3	Lokalne ceste	38.865	193.478	7.500	13.060	26.655.217 €
	Ukupno	66.068	333.459	8.400	86.601	61.747.964 €

Gradovi i gradska naselja sve više postaju nositelji ukupnog društveno-ekonomskog razvoja, jer su tu skoncentrisani glavni proizvodni kapaciteti i druge ljudske aktivnosti. U takvim uslovima razvoja infrastrukture i ukupnog funkcionisanja prometa, a u cilju osiguranja boljeg života građana, investiranje po kategorizaciji navedenih mreža zauzima odgovarajuće mjesto u stručnim analizama i istraživanjima. U odnosu na protekli period, ostvareni su značajni rezultati u razvoju prometne opreme građana i urbanih sredina, pri čemu se u posljednje vrijeme na organizovani način angažiraju i sopstvena sredstva u pomenutoj infrastrukturi.

Iako su uložena određena materijalna sredstva, mora se konstatovati da dosadašnji razvoj prometne infrastrukture na Kosovu vidno zaostaje

za ostvarenim stepenom društveno-ekonomskog i urbanističkog razvoja, što predstavlja glavnu prepreku u privrednom razvoju koji baš uslijed toga do sada i nisu potpuno otkriveni od strane potencijalnih poduzetnika. Investicije u razvoj prometne infrastrukture nisu bile dovoljne ni ravnomjerne po intenzitetu niti po opštinskim centrima, takođe nisu bile strazmjerne sa ulaganjima u proizvodne objekte, uslijed čega su nastale vidljive razlike u stepenu privrednog razvoja u upoređenju sa drugim privrednim granama u okruženju.

Uzrok tome treba tražiti u odsustvu dinamike razvoja, nedovoljnom obuhvatanju ekonomskih i proizvodnih kapaciteta u pojedinim opštinama, kao i opreme cestovne mreže što je znatno ograničavalo afirmaciju prometnih usluga. S druge strane ovakvo stanje je rezultat nedostatka adekvatnih shvatanja i odgovarajuće strategije dugoročnog razvoja, te prostornih planova, što je dovelo do pomanjkanja prometne infrastrukture a to je danas glavni uzrok zaostajanja opšteg društvenog-ekonomskog pa i turističkog razvoja Kosova i ugrožavanja životnog okoliša.

## 2. MJESTO INFRASTRUKTURE U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

Postoje brojni razlozi i objektivne potrebe da se infrastruktura u našem ekonomskom uređenju tretira i sagleda kao posebna oblast. Glavni razlozi svakako leže u njezinoj važnosti i značaju, koje iziskuju konkretna rješenja za ostvarivanje određenih ciljeva. Posmatrano sa ekonomskog aspekta, infrastrukturni objekti u cjelini predstavljaju objekte visoke vrijednosti, za čiju izgradnju su potrebna velika sredstva, koja obezbjeđuju razni društveni i ekonomski subjekti zainteresirani za razvoj i funkcionisanje određene infrastrukture. Treba istaći, da znatan dio bruto privrednih investicija apsorbuju infrastrukturni objekti i oprema na koje posebno država ima veliki uticaj kako na području planiranja, tako i u realizaciji ulaganja za njihovu izgradnju, a u pojedinim slučajevima kada se radi o manjim investicijama, onda planiranje i realizaciju vrše neposredno pojedini korisnici infrastrukture. U prometnoj ekonomiji i politici, usmjerenoj na brži razvoj i porast, realizaciju investicija u prometnu

infrastrukturu ne treba posmatrati sa ekonomskog stanovišta, već se mora sagledavati sa aspekta prioriteta, sve veći zahtjevi za porast i modernizaciju prometne infrastrukture imaju i ekonomsku prirodu. U širem smislu infrastruktura predstavlja opštu osnovu preduzeća bilo kojih djelatnosti, ali interes za korištenje i razvoj infrastrukture premašuje granice preduzeća. Ovom problematikom ne trebaju se baviti samo razvojne i stručne službe preduzeća nego i određeni dio društva odnosno države u cjelini.

Efekti eksploatacije prometne infrastrukture su različiti zavisno od stepena opšteg ekonomskog razvoja pojedine zemlje ili regije. Također, u pojedinim slučajevima zahvaljujući kvalitetu infrastrukture u nekim oblastima ona ima ekspanzivni, dok u drugim područjima regresivni uticaj, ali istodobno može se indiferentno ponašati u prostoru gdje djeluje.

U svakom slučaju izgradnja i modernizacija prometne infrastrukture pomiče razvoj samog prometa a time i brži razvoj privrede. U tom pogledu, infrastrukturne investicije imaju inicijalni karakter i omogućavaju brže aktiviranje postojećih privrednih kapaciteta.

Dakle, bez određene infrastrukture ne može se zamisliti ni sam tok privrednog razvoja, gdje moramo imati u vidu da izgradnja i modernizacija infrastrukturnih objekata kako kod nas, tako i u zemljama u regiji ne utiče samo na razvoj privrede te zemlje, odnosno pojedine privredne grane ili preduzeća za koje je i jednako podignuta, nego se pozitivni učinak toga šire i višestruko odražava. To znači da ona ima višestruki uticaj i širi razvojni karakter i dimenziju, jer infrastrukturni objekat jednako ili posredno koristi i šira društvena zajednica. Na osnovu takvog koncepta i uporednog razvoja prometne infrastrukture, podrazumijeva se da je infrastruktura dio svake privredne grane.

Otuda zaokruživanje i poboljšanje prometne infrastrukture svakako predstavlja jedan od presudnih faktora prometa i ekonomije u cjelini.

### 3. PROMETNA INFRASTRUKTURA- VAŽAN FAKTOR PONUDE I POTRAŽNJE

Prometna infrastruktura zajedno sa prevoznim sredstvima predstavlja glavni elemenat dinamike razvoja prometa koja čini ponudu transportnih usluga. To se najbolje može objasniti činjenicom da su u ranijim civilizacijama prvi transport i putovanja ostvareni pod nepovoljnim uslovima odnosno kako su dopuštale prirodne pogodnosti. Proticanjem vremena transport je postao glavni faktor velikih ljudskih seoba odnosno migracija uz dinamični prevoz ljudi i roba i uspostavljanje kontakata među ljudima različitih krajeva i regija, a time povećavanjem bliskosti i mogućnosti efikasne i svestrane uzajamne saradnje.

Saobraćaj je odlučujući faktor i u turističkom omasovljavanju svijeta i širenju mogućnosti posjećivanja i upoznavanja dalekih turističkih mjesta kao i turističkih proizvoda.

Uticaj prometne infrastrukture odražava se na više načina i ocjenjuje se sa različitih aspekata poput:

1. Zadovoljavanje potražnje po obimu i kvalitetu zavisi od kvaliteta tehničkih priprema i mogućnosti korištenja prelaznih sredstava, ovdje treba istaći da turistički zahtjevi su različiti sa stanovišta udobnosti prevoza u raznim relacijama (specijalna oprema željezničkog, drumskog, vazdušnog i pomorskog prometa). To je uticalo na porast broja i proširenje strukture stanovništva koje sve više traži bolje prometne usluge.
2. Cijene i dalje predstavljaju značajan elemenat korištenja prevoznih usluga pojedinih prevoznih sredstava. Same cijene utiču na organizaciju sastava putnika i izbor prevoza i prometa roba. Izgradnja i modernizacija mreže prometne infrastrukture predstavlja prvobitni i odlučujući elemenat u okviru sastava prometa i inicijalni faktor razvoja. To omogućuje otkrivanje potencijalnih resursa i korišćenje istih. Također važan faktor na privredni razvoj predstavlja organizacija prevoza od strane agencija, otvaranje sezonskih linija i pomorskog turizma gdje se tokom letnje sezone cijene mijenjaju

nekoliko puta. Najveći uticaj na privredni razvoj na Kosovu imaju preduzeća drumskog, posebno automobilskog prometa. Uporedo s tim, sve više raste

interesovanje za korištenje usluga vazdušnog prometa uslijed enormnog smanjenja cijena usluga ove vrste prometa, dok se usluge željezničkog prometa na Kosovu veoma malo koriste, a uz to izuzetno slabo je razvijen i mnogo zaostaje u pogledu brzine, udobnosti i sigurnosti u odnosu na zemlje u regiji. Iako je željeznički promet najstarija grana prevoza koja je izazvala revoluciju u transportu i odigrala pionirsku ulogu u masovnom prevozu kako roba tako i ljudi na Kosovu se vrlo malo može govoriti a posebno poslije rata, jer je željeznička mreža i oprema potpuno urušena tako da i nakon desetak godina još uvijek nisu aktivirane neke željezničke linije. Drumski promet obuhvata najveći dio privrednog prometa na Kosovu, iako sve više cijene naftnih derivata vrše pritisak na cijenu transporta, putovanja i na taj način možemo reći da ova vrsta prevoza dobija primat nad željezničkim transportom odnosno prevozom. Također izgradnja savremenih cesta je u toku i u narednih četiri godine Kosovo će biti povezano sa zemljama u regiji savremenim auto putevima što će i te kako doprinijeti protoku kako roba tako i ljudi.

### 4. PROBLEMI RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE NA KOSOVU

U oblasti prometne infrastrukture identifikovani su brojni problemi koji duže vrijeme nisu riješavani na dekvatan način. Kao najvažniji se izdvajaju:

- Nedovoljno korištenje povoljnog prirodnog geografskog položaja zemlje,
- Tehničko-tehnološko zaostajanje kao važna odrednica razvoja prometa,
- Neracionalna i neefikasna organizacija prometa,
- Očiti dispariteti u strukturi razvoja prevoznih kapaciteta u odnosu na infrastrukturne kapacitete i potražnju korisnika ovih usluga,
- Strukturne promjene u sastavu prometa zemlje koje su posebno došle do izražaja kod neracionalnog porasta drumskog na

uštrb željezničkog prometa,

- Visoki troškovi prevoza za razvoj i tendenciju njihovog daljeg rasta,
- Nepovoljni položaj pojedinih grana prometa, prvenstveno željezničkog,

Oslabljeni položaj zemlje u pogledu uključivanja u međunarodni prevoz i integraciju sa zemljama u regiji. Rješavajući ovih problema obezbjeđuje normano i ne smetano funkcionisanje prometa u zavisnosti od razvoja infrastrukture, koja je često inicijalni faktor pokretanja novih razvojnih programa. Prometna infrastruktura ima značajnu ulogu u pomjeranju ukupnog ekonomskog razvoja. Ona je jednako uticala na podjelu i stvaranju različite razvojnih oblasti u regiji. Nemoguće je zamisliti ekonomski rast u nedostatku razvijenih objekata prometne infrastrukture. U takvim slučajevima pojavljuju se neposredne prepreke u razvoju normalnih životnih tokova, a time i razvoju turizma.

U okviru prometne infrastrukture spada i drumska infrastruktura koju sačinjavaju putevi, oprema, prateći objekti, okomiti vodoravni signali, željeznička infrastruktura koja se sastoji od pruga, opreme, telefonskih uređaja, mostova, zgrada, pratećih objekata, aviona: objekti koji omogućavaju avionske letove, infrastruktura gradskog i vodnog prometa kao i infrastruktura PTT prometa.

Dužina željezničkih linija na Kosovu iznosi 333 km, od toga 229 km su za osovinski pritisak od 20 t, 59 km za pritisak od 18 t, 45 km za voz od 16 t. U pogledu brzine imamo sljedeće stanje: 260 km željeznice razvija brzinu od 61-100 km/h, dok 68 km željeznice razvijaju brzinu do 69 km/h. Kosovska željeznica ima i 97 km industrijskog i 126 km staničnih pruga.

Drumsku mrežu Kosova čine 5.145 km, od čega asfaltiranih puteva 2.700 ceste prostrte tucanikom 1.900 km, i nepostretne ceste 545 km. Aerodrom Priština ima sljedeću infrastrukturu: 25.800 m<sup>2</sup> prostora za piste, 20.655 m<sup>2</sup> javni parking za vozila, 4.280 m<sup>2</sup> službeni parking, 7.200 m<sup>2</sup> kargo parking, 631 m<sup>2</sup> garaže za avionsku opremu, 2.029 m<sup>2</sup> kargo zgrade, 294 m<sup>2</sup> administrativne zgrade, 781 m<sup>2</sup> vatrogasne prostorije i sastav signalizacije i kontrole letova.

## 5. ZAKLJUČAK

Iz prethodnog izlaganja i razmatranja problematike prometne infrastrukture može se reći da nije postojala planirana dinamika razvoja infrastrukturnih objekata tako da su problemi rješavani od slučaja do slučaja. Uzrok tome treba tražiti prije svega u slaboj organizaciji prometnih preduzeća, odsustvu jasnog koncepta i strategije dugoročnog razvoja, neadekvatnom načinu finansiranja i investiranja u proširenu reprodukciju ove djelatnosti, neusklađenosti ekonomskog sa infrastrukturnim razvojem, pomanjkanju definisanih standarda i razvojnih prioriteta. Sve je to neminovno dovelo do nagomilavanja problema i nedostatka mnogih objekata prometne infrastrukture zarad povezivanja s urbanim centrima i zemljama regije. Uslijed toga nedovoljni razvoj prometa predstavlja limitirajući faktor daljeg razvoja kako u zemlji tako i šire u regionu.

Sve veće urušavanje infrastrukture prije svega rezultat je neadekvatnog načina finansiranja, burnog razvoja gradova i naselja, podizanja raznih objekata pored magistralnih i regionalnih cesti zbog nedostatka odgovarajućih urbanističkih planova itd. Zato je neophodno preduzimanje konkretnih koraka koji bi pridonijeli saniranju stanja i sprečavanja teških posljedica koje mogu nastupati u buduću ukoliko se problemi ne budu postepeno rješavali. Kao što se vidi, problemi prometa i prometne infrastrukture su brojni i veoma složeni, te njihovo rješavanje iziskuje sistematsko angažiranje i znatna materijalna sredstva koja bez inostranih investicija je nemoguće riješiti.