

# ŽI INFORMATOR

ŽELEZNIČKI

6. decembar 2017.

Broj 1

*Pogled iz drugačijeg ugla*

**Železnica nije večiti gubitaš i  
kočničar privrede, naprotiv**



**Tema broja**

**Železnica nije večiti gubitaš i kočničar privrede, naprotiv**

**Uvaženi čitaoci,**

**• Zbog čega smo pokrenuli Informator?**

Svakodnevno ste pretrpani raznovrsnim informacijama, činjenicama i brojevima, od kojih mnoge ne pomažu da budete sveobuhvatno i tačno obavješteni o nekom problemu i da donosite pravilne odluke.

Nastojaćemo da vam Informator pruži upravo one **informacije i saznanja, koji vam nedostaju.**

**• Kome je Informator namenjen?**

Pre svega, onima koji na direktan ili indirektan način imaju značajan **uticaj na kreiranje i donošenje odluka koje se tiču aktuelnog stanja i budućnosti železničkog saobraćaja u Srbiji.**

To znači pojedincima i nadležnim državnim organima i institucijama, poslanicima u Skupštini Republike Srbije, predstavnicima političkih partija, donosiocima odluka u lokalnoj samoupravi...

Informator je međutim, namenjen i stručnjacima, akademskoj zajednici, odnosno naučnim i istraživačkim institucijama, onima koji rade na železnici i tako utiču na njen status i kvalitet, kao i svima koji u Srbiji žele savremenu inovativnu železnicu sadašnjosti i budućnosti.

**• Šta je cilj Informatora?**

Kada je o železničkom saobraćaju reč, Informatorom želimo da vam pružimo **ekskluzivne, značajne, informacije, koje se ne mogu naći na drugim mestima,** zasnovane na proverenim naučnim izvorima i najboljim praksama.

Informacije koje ćete moći da pročitate u Informatoru svojim **kvalitetom i ekskluzivnošću** svakako će vam poslužiti kao više nego solidan temelj za sveobuhvatno promišljanje i donošenje ekonomskih i političkih odluka u vezi sa železničkim saobraćajem koje će imati dugoročno pozitivne posledice, ne samo za železnički saobraćaj, nego za ceo saobraćajni sistem, građane, privredu i državu.



„Vozovi, kao vreme i plima, ne zaustavljaju se ni za koga.“

**Žil Vern**

ŽELEZNIČKI  
**zi** INFORMATOR

**IZDAVAČ**

„Železnice Srbije“ ad  
 Nemanjina 6, Beograd

**KONTAKT**

011/361-83-44  
 medija.centar@srbrail.rs

**PRIPREMA**

Medija centar

[www.zeleznicesrbije.com](http://www.zeleznicesrbije.com)



Pogled iz drugačijeg ugla

# Železnica nije veći gubitaš i kočničar privrede, naprotiv

Železnica je, već godinama unazad u široj, nažalost i stručnoj javnosti, posebno među onima koji donose ekonomske i političke odluke, koje bitno utiču na ovaj privredni sistem, sinonim za nešto loše, ona je veći gubitaš, budžetska rupa bez dna, kočnica razvoja privrede i slično. Na ovakvu percepciju i ocene svi su se već navikli, uključujući i same železničare, kao i deo njihovog posloводства. U razgovorima sa predstavnicima vlasti, železničari stoga, u startu svaki razgovor započinju sa ovakvim velikim i negativnim teretom, pa je iz takve pozicije teško da se nešto bitnije promeni.

Naravno, na železnici, kao i u drugim velikim sistemima ima mnogo „rupa“ kroz koje „cure“ mnogi resursi i to se može i mora sprečiti. Niko ne spori ni neophodnost restrukturiranja. **Ipak, da li su navedene negativne tvrdnje zaista tačne? Da li je železnica zaista rak rana naše privrede i društva, da li su izrečene ocene zaista u skladu sa činjenicama. Da li su prilikom izricanja takvih osuda i presuda, u obzir uzeti svi za to značajni elementi, kao što su direktni i indirektni ekonomski efekti, socijalni, ekološki, eksterni troškovi saobraćaja...?** Realnost pokazuje da nisu. Pogledajmo zato i drugu stranu medalje, da podsetimo na, do sada malo poznate, ili bolje rečeno zanemarivane činjenice koje upućuju na gotovo potpuno drugačiju stvarnost. Činjenice koje iz određenih (lobističkih i drugih razloga) ne mogu nikao da ugledaju svetlost dana. **Ali, kada bi se uvažili navedeni efekti, slika železnice u javnosti, privredi, društvu, njena finansijska pozicija u budžetu, bila bi svakako drugačija, ako ne i diametralno suprotna sadašnjem stereotipu.** Na pitanje kako? Evo jednog primera.

Za potrebe Zajednice evropskih železnica, holandska konsultantska kompanija ECORYS realizovala studiju, koja pokazuje kako i u kojoj meri železnički transport doprinosi razvoju ekonomije EU i koja za razliku od nekih domaćih eksperata, **ukazuje na njegove pozitivne ekonomske performanse i potencijale.** Rezultati ove studije trebalo bi dodatno da uvere Evropsku komisiju u prednosti železnice i potrebu njenog bržeg razvoja, kao i da **posluže železničkim kompanijama da kod nacionalnih vlada, pa i kod nas, kao argumenti za bolju poziciju i uvažavanje železničkog saobraćaja u transportnom i privrednom sistemu zemlje.**

## Investiranje u železnicu znači investiranje u budućnost

**Železnički transport je osnovni stub ekonomije Evropske unije (EU).** Predstavlja kičmu uspešnog izvoza EU i **ima veće nivoe produktivnosti od opšteg ekonomskog proseka.** Ovo je jedan od ključnih rezultata studije koja, inače, pokazuje kako i u kojoj meri železnički transport doprinosi razvoju ekonomije EU i ukazuje na njegove pozitivne ekonomske performanse. Ekonomski uticaj železničkog saobraćaja u ovoj Studiji posmatra se u smislu **bruto dodatne vrednosti, zapošljavanja, izvoza i drugih ključnih ekonomskih varijabli.** Uključuje **direktne, indirektne i šire ekonomske efekte železnice,** procenjene u kontekstu šireg značaja železničkog transporta za evropsko društvo i građane. Rezultati se odnose na Evropsku uniju i obuhvataju period 2003-2012.g.

Studija sumira nalaze na osnovu tri stuba: **ekonomskog, socijalnog i ekološkog i istovremeno skreće pažnju na činjenicu da je železnički sektor najbolji**

**odgovor na sva tri ključna pitanja ili stuba.** Istovremeno, železnički transport igra **glavnu ulogu u stvaranju održivog transportnog sistema u Evropi, kako je to definisano u saobraćajnoj politici EU.**

*Neki ekonomski efekti Studije:*

Železnički sektor u EU **direktno** zapošljava **1.06 miliona** ljudi i neposredno generiše **66 milijardi evra** dodatne go-

dišnje bruto vrednosti. Tako mereno ovaj sektor ima veći doprinos bruto nacionalnom proizvodu nego vazdušni i vodni transport. Ako se ovome dodaju **indirektni ekonomski efekti** u vezi sa pratećom železničkom industrijom (proizvodnja lokomotiva, vagona...) i efektima investicija u infrastrukturu (izgradnja novih pruga, objekata, tunela...), onda se ovaj doprinos procenjuje na **143 milijarde evra** ili **1.1%** društvenog proizvoda Evropske unije.



*U narednom broju pružićemo vam još nekoliko interesantnih i ekskluzivnih podataka o direktnom i širom ekonomskom uticaju železnice, kao i o njenim neospornim pozitivnim socijalnim i ekološkim efektima.*