



ŽELEZNIČKI INFORMATOR

25. januar 2018.

Broj 2

Pogled iz drugačijeg ugla

Železnica nije večiti gubitaš i kočničar privrede, naprotiv

...nastavak



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 obavešteni 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 direktni ili indirektni način imaju značajan **uticaj na kreiranje i doношење 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.



„Vreme je kao brzi voz, jer iz njega ne možeš da iskočiš, i nikada ne ide unazad.“

Mihaly Babits

ŽELEZNIČKI
Ži INFORMATOR

IZDAVAČ

„Železnice Srbije“ ad
Nemanjina 6, Beograd

KONTAKT

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

PRIPREMA

Medija centar

www.zeleznicessrbije.com

Tema broja



Pogled iz drugačijeg ugla

Železnica nije večiti gubitaš i kočničar privrede, naprotiv

... nastavak

• Prema podacima Organizacije za ekonomsku saradnju i razvoj (OECD), u EU u 2011. godini, ukupno u infrastrukturu investirano je **40 milijardi evra**. Od toga, u zemljama zapadne Evrope, **preko 60%** u drumsku infrastrukturu, s tim što ideo investicija u železničku infrastrukturu raste. Suprotno tome, **u Centralnoj i Istočnoj Evropi investicije u infrastrukturu opadaju**.

• Prema rezultatima nacionalne studije u Austriji, na primer, investicije u infrastrukturu od 2013–2020. godine u iznosu od **13,6 milijardi evra, doprineće bruto društvenom proizvodu Austrije 1,7 milijardi evra ili 0,6%**. To će stvoriti oko **24.000 novih radnih mesta svake godine u fazi izgradnje**. Ekstrapolacija ovih rezultata sugerira da efekti investicija u železničku infrastrukturu na nivou EU mogu da se procene na **550.000 zaposlenih i 34 milijarde bruto dodatne vrednosti**.

Dodatno, **širi ekonomski efekti** od investiranja u železničku infrastrukturu, pored ostalog, podrazumevaju: skraćenje vremena transporta i povećanje kvaliteta usluge, doprinos bržem razvoju gradova i diversifikaciji njihovih poslovnih aktivnosti, tj. razvoju lokalnog biznisa, povećanju vrednosti nekretnina i proširenju tržišta rada, odnosno povećanju zaposlenosti.

Socijalni stub (efekti)–putnički saobraćaj

Postoji **jasna društvena funkcija železničkog transporta** u promociji socijalne inkluzije i mobilnosti za sve ljudе. Pri tome, **inkluzija u oblasti železničkog transporta definiše se kao dostupnost građanima mesta**

zapošljavanja, edukacije, trgovanja ili zabave, kao i pristup zdravstvenim i javnim uslugama.

• Železnički sektor omogućava **sigurnost zaposlenja u vreme kriza**. Uprkos pritiscima uzrokovanim ekonomskom krizom 2008. godine, železničke kompanije su **zadržale postojeći broj zaposlenih i zaposlike nove**.

Demografske promene u železničkim kompanijama ukazuju na potrebu zapošljavanja mlađih ljudi. Posebno u vreme visoke stope zaposlenosti mlađih, železnička preduzeća mogu da daju pozitivan doprinos zahvaljujući širokoj lepezi profesionalne i stručne obuke.

Ekološki stub (efekti)

• Poznati su pozitivni ekološki efekti železničkog saobraćaja. Studija Austrijskih železnica procenjuje da uštede u smislu zagуšenja saobraćaja uz prelazak jedne osobe sa automobila na železnicu iznosi 3.000 evra godišnje.

• Emisija CO₂ mereno po transportnoj jedinici konstantno je niža nego u vazdušnom i drumskom saobraćaju. U putničkom saobraćaju čak je i niža od one u pomorskom prevozu.

• Železnički transport ima znatnu prednost u oblasti bezbednosti u poređenju sa ostalim vidovima transporta.

• **Železnički transport je 1,5 puta bezbedniji od autobuskog, 24 puta od prevoza putničkim automobilima i 376 puta od dvotočkaša.**

Povodom rezultata Studije, predsednik CER-a i generalni direktor Austrijskih železnica, i donedavno kancelar Austrije, Kristijan Kern, rekao je da **investiranje u železnicu znači investiranje u budućnost, kao i da nije reč o izboru između zdravije okoline i ekonomskog rasta (zapošljavanja), već o tome da se postigne i jedno i drugo**.

Primer širih ekonomskih efekata investiranja u železničke infrastrukturne projekte predstavlja studija slučaja pruge velikih brzina Paris–Lion–Marselj:

- TGV linija jugoistok u potpunosti je amortizovana za samo 12 godina;
- procenjeno je da je od 1981–1997. godine obezbedila društvenu stopu povraćaja od 30% i finansijsku stopu povraćaja od 15% ;
- ovi rezultati premašili su očekivanu stopu finansijskog povraćaja od 12%. Putovanja avionom od Pariza do Liona su prepovoljrena (1980–1984) i opala za 20% na liniji Pariz–Ženeva;
- putovanje vozom na ovoj liniji povećano je za 144%;
- društveno-ekonomска добит од TGV Mediteran procenjuje se na 12,2%.

POVRAĆAJ INVESTICIJA (1981. - 1997.)

