

ПРОСТОРНИ
РАЗВОЈ
МАГИСТРАЛНИХ
КОРИДОРА

ИНСТИТУТ
ЗА АРХИТЕКТУРУ
И УРБАНИЗАМ
С Р Б И Ј Е

ПОСЕБНА
ИЗДАЊА 41
БЕОГРАД
ДЕЦЕМБАР 2003.

ПРОСТОРНИ
РАЗВОЈ
МАГИСТРАЛНИХ
КОРИДОРА

ИНСТИТУТ
ЗА АРХИТЕКТУРУ
И УРБАНИЗАМ
С Р Б И Ј Е

ПОСЕБНА
ИЗДАЊА 41
БЕОГРАД
ДЕЦЕМБАР 2003.

Посебна издања 41
Београд, децембар, 2003.

- Група аутора: **ПРОСТОРНИ РАЗВОЈ
МАГИСТРАЛНИХ
КОРИДОРА**
- Рецензенти: др Димитрије Перишић
др Добривоје Тошковић
др Нада Милашин
- Издавач: **Институт за архитектуру и урбанизам Србије**
- За издавача: др Ненад Спасић, директор
- Редакциони одбор: др Мила Пуцар, председник
др Нада Милашин, зам.председника
проф. др Милица Бајић-Брковић
проф. др Бранислав Ђорђевић
проф. др Бранислав Дерић
проф. Дарко Марушић
проф. др Димитрије Перишић
проф. др Борислав Стојков
проф. Предраг Цагић
др Миодраг Вујошевић
др Славка Зековић
др Марија Николић
др Михаило Чанак
мр Игор Марић
арх. Бранко Бојовић
арх. Инес Урошевић-Маричић
- Уредници: др Ненад Спасић
др Марија Максим-Мићић
- Лектура текстова: др Нада Милашин
- Компјутерска обрада: Весна Јокић
- Корице: **Инес Урошевић - Маричић**
- Тираж: 300 примерака
- Обим: 32 штампарска табака
- Штампа: **СГР-ЖИГ - Земун**

У трошковима издавања монографије учествовало је
Министарство за науку, технологију и развој Републике Србије.

САДРЖАЈ

Прво поглавље: ПОЛАЗИШТА ЗА ПЛАНИРАЊЕ МАГИСТРАЛНИХ КОРИДОРА

др Миодраг Вујошевић

ИМПЛИКАЦИЈЕ НОВИЈИХ ЕВРОПСКИХ ДОКУМЕНАТА ОДРЖИВОГ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА ЗА ПЛАНИРАЊЕ И УРЕЂЕЊЕ ПРОСТОРА КОРИДОРА МАГИСТРАЛНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СРБИЈИ - ПРВИ ДЕО -.....	3
<i>Перспектива европског просторног развоја и регионални програми, пројекти и иницијативе</i>	5
Пропозиције <i>ЕСДП</i> и развојни приоритети Србије - Проблем кореспонденције	8
Улога и садржај <i>Водећих принципа одрживог просторног развоја европског континента (Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent)</i> и њихов значај за Србију	16
Могућности и ограничења у примени <i>Водећих принципа одрживог просторног развоја европског континента</i> и њихова релевантност за развој Србије.....	20
Закључне напомене Првог дела	29
Литература и други извори.....	31

др Ненад Спасић, др Марија Максин-Мићић, мр Саша Милијић

ПЛАНИРАЊЕ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ КОРИДОРА	33
Планирање мреже транспортних коридора у Европској Унији.....	34
Оквири установљени регулативом и политикама Европске уније	34
Приступ просторном и секторском планирању магистралних инфраструктурних коридора у земљама Европске уније	37
Планирање магистралних инфраструктурних коридора у Србији.....	41
Просторно планирање на националном и републичком нивоу мреже магистралних инфраструктурних коридора	41
Просторно планирање магистралног инфраструктурног коридора.....	43
Интегрисање планских активности за магистралне инфраструктурне коридоре.....	49
Закључак.....	52
Литература.....	53

II

Проф. др Михајло Малетин, Проф. др Војо Анђус, дипл. грађ. инж.

ОСНОВЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ ПЛАНИРАЊА САОБРАЋАЈА И ПРОСТОРА.....	57
Методолошке поставке	58
Основна структура процеса.....	58
Стратегијско и оперативно планирање	60
Планска документација	62
Условљености процеса планирања саобраћаја.....	65
Алтернативни приступи у планирању и пројектовању.....	68
Литература.....	71

др Ненад Спасић, др Марија Максин-Мишић

УСКЛАЂИВАЊЕ ПЛАНСКИХ И ИНВЕСТИЦИОНИХ ОДЛУКА О МАГИСТРАЛНИМ ИНФРАСТРУКТУРНИМ КОРИДОРИМА	73
Процес доношења планских и инвестиционих одлука о транспортним коридорима у земљама ЕУ.....	74
Процес доношења планских и инвестиционих одлука о магистралним инфраструктурним коридорима у Србији.....	80
Пракса просторног и секторског планирања и пројектовања инфраструктурних система у Србији	80
Могућности унапређења праксе просторног и секторског планирања и пројектовања саобраћајних инфраструктурних система у Србији.....	83
Предлог усклађивања процеса доношења планских и инвестиционих одлука о магистралном инфраструктурном коридору	84
Закључак.....	89
Литература.....	90

Никола Крунић

ПРИЛОГ ИЗУЧАВАЊУ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ КОРИДОРА СРБИЈЕ.....	93
Геостратешки положај Србије.....	93
Основни показатељи размештаја становништва	95
Концентрација становништва у зонама ТЕМ путева	97
Магистрална путна мрежа Србије.....	100
Закључна разматрања.....	102
Литература и извори.....	103

Друго поглавље: ПРОСТОРНО УРЕЂЕЊЕ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ КОРИДОРА

др Радомир Малобабих, Никола Крунић

ПРОСТОРНО-УРБАНИСТИЧКИ УСЛОВИ ЗА ТРАСИРАЊЕ И МЕЋУСОБНЕ ОДНОСЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ X.....	107
Хипотетички услови за однос појединих система у коридору.....	108
Техничко-технолошки услови.....	110
Међусобна усклађеност система.....	111
Утицаји на квалитет живљења у коридору и окружењу.....	116
Усклађеност са вредностима у простору.....	117
Еколошка прихватљивост.....	118
Усаглашеност циљева развоја.....	119
Закључна разматрања.....	121
Литература.....	122

др Радомир Малобабих, мр Саша Милијић, мр Зоран Мирјанић

УСКЛАЂИВАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ: ПРИМЕР ВОДОВА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈА.....	123
Законски основ за планирање и трасирање оптичких каблова.....	124
Правила трасирања оптичког кабла.....	125
Положај трасе оптичког кабла на отвореном простору.....	125
Положај трасе оптичког кабла у грађевинском подручју насеља.....	127
Правила трасирања оптичког кабла у односу на друге инфраструктурне системе.....	128
Положај трасе оптичког кабла у односу на друге инфраструктурне системе.....	128
Укрштање оптичког кабла са другим инфраструктурним системима.....	129
Закључна разматрања.....	132
Литература.....	133

Проф. др Војо Анђус, Проф. др Михајло Малетин

ОСНОВЕ ПЛАНИРАЊА И ПРОЈЕКТОВАЊА ПРАТЕЋИХ САДРЖАЈА ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА ВАНГРАДСКИХ ПУТЕВА.....	135
Класификација пратећих садржаја.....	135
Програм и просторна расподела пратећих садржаја.....	136
Полазни програмски услови.....	138
Избор локације.....	140

IV

Организација пратећих садржаја.....	143
Поступак димензионисања и типични капацитети	146
Фазе планирања и пројектовања пратећих садржаја	148
Литература.....	150

мр Саша Милијић, др Радомир Малобабић, др Ненад Спасић

ПЛАНСКИ КРИТЕРИЈУМИ ЗА ОПРЕМАЊЕ МАГИСТРАЛНИХ ПУТНИХ САОБРАЋАЈНИЦА ПРАТЕЋИМ САДРЖАЈИМА.....	151
Саобраћајно опремање магистралних путева	151
Основни фактори који утичу на саобраћајно опремање пута	151
Положај основних типова пратећих садржаја дуж трасе аутопута.....	153
Плански критеријуми за избор локација пратећих садржаја - предлог	157
Литература.....	160

мр Драгиша Дабић

УРЕЂЕЊЕ ТУРИСТИЧКИХ ЛОКАЦИЈА У КОРИДОРУ АУТОПУТА.....	161
Програм садржаја	162
Основни урбанистичко-технички услови изградње и уређења	169
Закључак.....	174
Литература.....	174

Треће поглавље: ОДРЖИВИ РАЗВОЈ КОНТАКТНОГ ПОДРУЧЈА МАГИСТРАЛНИХ КОРИДОРА

др Марија Максин-Мићић

УРБАНИ ЦЕНТРИ И МАГИСТРАЛНИ ИНФРАСТРУКТУРНИ КОРИДОРИ.....	179
Усмеравање развоја транспортних коридора и урбаних система у Европској Унији.....	179
Пристап усмеравању утицаја и развоја магистралних инфраструктурних коридора и урбаних система у Србији.....	186
Анализа и процена утицаја/ефеката магистралног инфраструктурног коридора на развој урбаних система - на примеру деонице магистралног инфраструктурног коридора од Београда до Ниша	187
Анализа и процена утицаја/ефеката магистралног инфраструктурног коридора на развој урбаних центара - на примеру трограђа на деоници магистралног инфраструктурног коридора од Београда до Ниша	192

Смернице за усмеравање развоја урбаних система у магистралним инфраструктурним коридорима.....	196
Смернице за развој урбаних система.....	196
Смернице за унапређење система планирања урбаних центара и магистралног инфраструктурног коридора.....	199
Закључна разматрања.....	202
Литература.....	204

др Славка Зековић

СТРАТЕГИЈСКО ПЛАНИРАЊЕ ТЕРИТОРИЈАЛНОГ РАЗВОЈА ИНДУСТРИЈЕ НА ПРИМЕРУ КОРИДОРА "X" ОД БЕОГРАДА ДО НИША.....	207
Теоријски оквири стратегијског планирања територијалног развоја индустрије.....	208
Приступ и начела планирања просторног развоја индустрије.....	209
Промена локационих фактора у планирању индустријског развоја.....	211
Критеријуми просторног развоја индустрије.....	212
Стратешки оквири просторног развоја индустрије у Србије.....	214
Развој могућности и приоритети развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима на примеру деонице Београд-Ниш.....	218
Закључак.....	223
Литература.....	225

мр Тијана Црнчевић

ОДРЖИВО ПЛАНИРАЊЕ И УРЕЂЕЊЕ ПРЕДЕЛА СА ПОСЕБНИМ ОСВРТОМ НА КОНТАКТНО ПОДРУЧЈА ИФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА.....	227
Уређење предела у оквирима међународне/европске регулативе.....	227
Осврт на Агенду 21 и VI Акциони програм за заштиту животне средине Европске уније.....	227
Инструмента за имплементацију стратегије одрживог развоја у процесу планирања и уређења предела.....	229
Одрживо планирање и уређење предела у нашој земљи.....	232
Осврт на домаћу регулативу и праксу.....	232
Осврт на планирање предела у просторном плану за инфраструктурни коридор аутопута.....	233
Одрживо планирање контактне зоне инфраструктурног коридора.....	235
Закључак.....	238
Литература.....	238

СТРАТЕГИЈСКО ПЛАНИРАЊЕ ТЕРИТОРИЈАЛНОГ РАЗВОЈА ИНДУСТРИЈЕ НА ПРИМЕРУ КОРИДОРА "X" ОД БЕОГРАДА ДО НИША

др Славка Зековић

Једна од парадигми у планирању индустријског развоја и размештаја у простору јесте оптимизација и ефикасност/рентабилност функција и активности, супра и инфраструктуре, комплекса, појединих објеката или капацитета. Због тога је потребна евалуација варијанти планских решења просторног развоја ове делатности, као и конкретних развојних/инвестиционих програма /пројеката у одређеном простору. Евалуација планских варијанти или алтернатива врши се на основу утврђених критеријума. У најширем смислу, у теорији и пракси просторног планирања постоји више кључних питања везаних за: избор критеријума на основу којих се врши планска евалуација (обично "ex post" и "ex ante"), ко је дефинисао те критеријуме, ко је донео одлуку о тим критеријумима и начину усаглашавања некомпатибилних критеријума (1). У планирању просторног развоја индустрије, најважнију улогу имају аналитичко-синтезни, критеријуми интерног и друштвеног рентабилитета, објективизовани просторно-функционални, социоекономски, критеријуми заштите животне средине и др. (засновани на принципима одрживог развоја и тржишне конкурентности) и углавном установљени као део професионалног методолошког инструментаријума просторног планирања. Међутим, у процесу имплементације/реализације планских и инвестиционих одлука, често се користе социополитички критеријуми, субјективне процене разних актера и/или лобија, консензус у оквиру политичких и других институција и асоцијација.

Стратегијско планирање територијалног развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима обухвата различите методолошке приступе и развојно-планерске активности кроз националну политику развоја и уређења простора; регионално просторно планирање; политику локалног развоја; политику регионалног развоја и иновација. На искуствима развијених земаља ЕУ уочава се да потоња политика регионалног развоја и иновација укључује и планирање коридора као "high-tech" подручја (високо-технолошки развијених) уз присуство "high-tech" агломерација и локалитета.

Теоријски оквири стратегијског планирања територијалног развоја индустрије

"High-tech" агломерације, као модели укупног регионалног, технолошког, урбаног развоја, истовремено представљају важан инструмент у политици територијалног развоја индустрије, посебно на недовољно развијеном подручју. Примери подручја Коридора М-4 Бристол-Јужни Велс у Великој Британији и "high-tech" агломерација уз пут 128 Бостон-Масачусетс у САД-у указују на интегрални приступ планирању "магистралних коридора" (који обухвата економске, друштвене и просторно-еколошке елементе) и добру праксу просторног планирања. Коридор М-4 (подручје Бристола и Јужног Велса) репрезентује британски еквивалент Силицијумској долини у САД-у (2). Подручје Коридора М-4 има националну и међународну репутацију "локационе жиже" "high tech" индустрије у политици територијалног развоја ове делатности у Великој Британији. Коридор има добре комуникационе везе, приступачност Хитроу аеродрому, могућност запошљавања високостручног кадра због близине универзитетских и развојно-истраживачких центара, као и повољне услове живљења и др. У регионалној политици индустријског развоја Велике Британије "high tech" индустрија има централно место, а Коридор М4 је једна од главних развојних осовина земље (3). У подручју Коридора М-4 било је запослено преко 300.000 радника, од којих 20% у high-tech индустрији и 65% у сектору услуга (4). Високо-технолошка индустрија заснива се на водећим гранама - ваздухопловној, електроници (производња компјутера, дискова Hewlet Packad, чипова и др.), фармацеутској индустрији, производњи научних и индустријских инструмената, радио и радарских електронских компоненти и др.

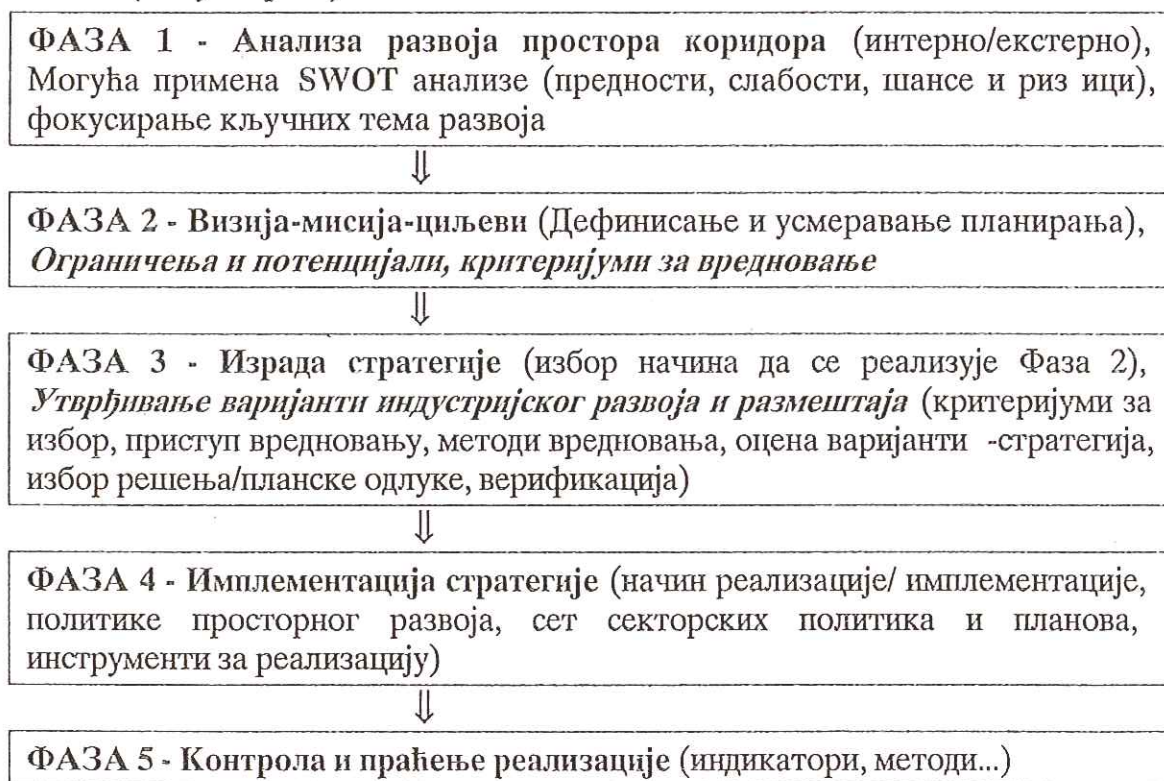
Оснивање "high-tech" агломерације уз пут 128 Бостон-Масачусетс иницирала је америчка истраживачка и развојна управа 1946.године. На овом подручју налази се Технолошки институт Масачусетс (МТИ), Харвард универзитет, а 1950.године изграђен је индустријски парк. Године 1980.у овом подручју било је преко 800 компанија. Велика концентрација индустрије у овом "high tech" подручју уз пут 128 Бостон-Масачусетс последица је груписања научних и истраживачко-развојних институција, присуства научног и технолошког потенцијала, радне снаге и повољних услова за урбанизацију (висок ниво квалитета становања и опремљености урбаног простора) (5).

Стратегијско планирање територијалног развоја индустрије у магистралним коридорима подразумева утврђивање начина и избора просторне организације ("планерске мапе") за интеграцију различитих развојних елемената и истовремено представља средство за иницијацију и проверу планских идеја (видети схему).

Стратегијско планирање развоја (индустријског) одређеног простора

подразумева активирање свих ресурса на креирању конкурентске предности подручја у избору планских оквира, циљева и детерминанти. *Стратегијско планирање територијалног развоја индустрије подразумева управљање и усмеравање промена*, тј. начина реструктурирања процеса развоја у оквиру социоекономског и просторно-еколошког контекста, нове просторне организације, промена улоге нових развојних и локационих фактора, "еколошких фактора", локационог понашања индустрије и настанка нових "агрегираних" локационих форми индустрије, промене (смањење) броја управљачких нивоа, боље управљање у оквиру појединих делова/целина и др.

Схема 1 Стратегијско планирање територијалног развоја индустрије (могуће фазе)



Приступ и начела планирања просторног развоја индустрије

Основни приступи у планирању просторног развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима су фокусирани на иницирање промена у окружењу: интегрални, иновативни, креативни, превентивни, проактивни, промотивни/рестриктивни, флексибилни, (де)стимулативни, директивни.

У периоду транзиције ка тржишном привређивању и променама социоекономског система, основна начела стратегијског менаџмента која би могла да се примене у стратегијске просторног развоја индустрије у инфраструктурним коридорима су:

1. Ништа није сасвим једноставно (окужење се драстично и рапидно мења сваког тренутка).
2. Све је под знаком питања/неизвесно (традиционално планирање, улога планирања, примена методолошког приступа својственог претходном соц-реалистичком периоду, досадашњи значај положаја у простору, локациони фактори индустрије, животна средина, стари начин управљања и одлучивања, организациона структура, систем контроле).
3. Сви се морају мењати (сви актери у процесу планирања и реализације планских/инвестиционих одлука - од управљачких механизма, појединачних легитимних интереса из различитих кругова, планерских тимова, менаџерског тима и сл.).

Једно од основних питања у дефинисању новог приступа стратегијском планирању просторног развоја индустрије јесте однос према новим, турбулентним променама и условима окружења, очекиваним променама (у професионалном методолошком портфолију) и уважавање динамизма спољних реалних, рапидно растућих промена: социоекономских, политичких и других. У социоекономском окружењу евидентна је акцелерација стратегијских промена, коју условно можемо поделити на три типа: I) еволутивне промене (са малим помацама); II) прекинута равнотежа (нпр. смањење броја нивоа управљања или одлучивања) и III) револуционарне промене. Карактер ових промена може да буде (1) инкременталног типа - (а) подешавања промена и (б) прилагођавања, адаптације или (2) стварног трансформационог/транзиционог типа промена кроз (а) планирану трансформацију или (б) принудну трансформацију. Улога стратегијског планирања је реактивна у случају инкременталне промене адаптација/ прилагођавања и трансформационе промене принудног типа, док је улога стратегијског планирања проактивна у случају инкременталне промене подешавања и планирања/креирања трансформација (видети Табелу 1).

Табела 1: Типови стратегијских промена (6)

Улога стратегијског планирања	Т и П	ПРОМЕНЕ
ПРОАКТИВНА	1. Инкрементална промена	2. Трансформациона промена
	а) Подешавање	а) Планирање трансформација
РЕАКТИВНА	б) Адаптација	б) Принудна трансформација

Развој и просторна организација индустрије у Србији требало би да се заснива на: (7) (i) општим и посебним циљевима развоја и основним стратешким опредељењима (развоју "high-tech" и "класичних" грана); (ii) уоченим проблемима постојеће просторне структуре ове делатности; (iii) новим

локационим факторима индустрије (посебно high-tech индустрије); (iv) новим просторним/локационим формама индустрије (high-tech агломерације, технолошки, индустријски, научни паркови, слободне зоне итд.); (v) локационо-развојном потенцијалу и ограничењима у простору за смештај индустрије; (vi) утврђеним критеријумима територијалне алокације инвестиција у ову делатност и принципима одрживог развоја. са предлогом планских мера, пропозиција и начина активирања појединих локалитета.

За просторни развој индустрије од великог значаја су техноекономске карактеристике појединих сектора због различитих облика "еколошког" притиска на простор: 1) потрошња земљишта (површине локације), 2) енергетска потрошња, 3) потрошња воде, 4) количина емисија отпадних вода, 5) генерисање транспортних токова, 6) емисије загађујућих материја, 7) потрошња сировина (не)обновљивих.

Промена локационих фактора у планирању индустријског развоја

У досадашњој теорији и пракси стратешког планирања индустријског развоја и планирања појединих индустријских инвестиција животна средина је имала релативно мали значај. Међутим, еволуцијом сазнања и свести о све већем значају очувања животне средине, као лимитирајућег фактора у планирању индустријског развоја, дошло је до испољавања "супротстављених" приступа у третману локационих и еколошких аспеката будућих инвестиционих захвата. Према традиционалним економским теоријама, индустријски развој примарно је одређен улагањем капитала и запосленошћу, уз изостанак техничког прогреса и локације. Неокласична теорија пропорционалних фактора, која укључује технички прогрес, указује на посебан значај локационих економија, као резултата просторног ширења индустрије, и на улогу агломеративних економија-урбаних економија, у планирању индустријског развоја. Са становишта просторног планирања индустрије, евидентна је радикална промена локационих фактора у пракси развијених земаља.

Према савременом приступу, водећи локациони фактори индустрије су високостручни кадар, научно-истраживачке и развојне институције, универзитет, тржиште, крупна регионална инфраструктура, урбана иновативна инфраструктура (урбане и локационе економије, производни фондови, урбани сервис, инфраструктура, квалитет живљења, естетски квалитети града итд.). Истраживања локационих фактора и критеријума high-tech индустрије су врло опсежна и указују на разлике у ставовима теоретичара (Markusen A., Hall P., Scott, Storper) (8). Неки теоретичари (Scott, Storper) (9) одбацују теорију Маркусена о јединственим локационим факторима high-tech индустрија, уз истицање фактора високостручног кадра и економије агломерације (груписања). Saxenian (2) подржава погледе да агломерација високе технологије (у развијеним центрима и мање развијеним подру-

чјима) подстиче синергетске факторе и поседује многе просторне и инфраструктурне атрибуте.

Уважавајући кључни значај индустријске делатности, не само у социоекономској сфери, већ и у организацији и коришћењу простора, утицају на квалитет животне средине и променама просторне структуре, као и раскорак између теоријских сазнања и наше праксе, требало би прилагодити и ускладити методологију и процедуру израде релевантних анализа у процесу планирања индустријских инвестиција. Ради успостављања "одрживог" склада индустријског развоја и простора/окружења, тежиште у структурном (индустријском) и просторном планирању је на омогућавању интеграције простора и животне средине у социоекономски развој, ради еколошког "здравља" земље, региона, локалне заједнице. Функција планирања и јавне одговорности своди се на оптимизацију индустријског развоја, енергетике, саобраћаја, људских насеља, туризма и рекреације, сервиса и инфраструктуре, у складу са капацитетом животне средине. Због тога је интегрално планирање ових сегмената посебно важно за постизање социоекономске и просторно-еколошке кохезије урбаног/ регионалног простора.

Са становишта просторног планирања, релевантно је истраживање локационо-развојних фактора који опредељују развој и макро- и микро- локацију нових индустријских форми (нпр. технолошког парка). Идентификација потенцијалних локалитета за смештај нових просторних форми индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима у Србији, захтева претходна истраживања локационих фактора високо-технолошки развијене индустрије, утврђивање критеријума за вредновање и избор локације индустрије, критеријума за усмеравање размештаја индустрије и критеријума за избор развојних приоритета.

Критеријуми просторног развоја индустрије

У процесу планирања територијалног развоја индустрије и избора развојних приоритета ове делатности у магистралним инфраструктурним коридорима Србије, издиференцирано је неколико група критеријума за:

- избор приоритета (одрживог) развоја;
- избор приоритета одрживог индустријског развоја;
- избор локација за индустрију;
- усмеравање размештаја индустрије.

Критеријуми за избор развојних приоритета са становишта одрживог развоја

Полазећи од развојних проблема, формиране привредне и производне структуре и тенденција индустрије, основни критеријуми за избор приоритетних развојних делатности и програма су: (а) подршка привредном и произво-

дном реструктурирању и диверзификацији гранске структуре и производног асортимана у правцу повећања економске ефикасности привређивања, повећање релативног удела прерађивачке индустрије, уважавање просторно-еколошких захтева у постојећим и лоцирању нових капацитета и тд.; (б) примена савремене технике и технологије које ће директно водити ка еколошки прихватљивом привредном развоју; (в) инфраструктурна опремљеност (постојећи индустријски локалитети, степен искоришћености, изграђености и организације простора); (г) усклађеност са просторно-еколошким капацитетима, (д) допринос порасту запослености, (ф) допринос равномернијем размештају активности и производних снага (укључујући становништво), (ђ) степен коришћења обновљивих и необновљивих природних ресурса, (е) енергетска штедљивост, (ж) технолошка ефикасност и иновативност, (з) допринос спољнотрговинском билансу (извозу).

Основни критеријуми за избор приоритета развоја у домену индустријске делатности према принципима одрживог развоја индустрије су: (а) повећање индустријске запослености кроз стимулацију малих предузећа, (б) раст/развој у складу са просторно-еколошким капацитетом локалне средине, посебно у погледу рационалности искоришћености активираниог простора, заштите пољопривредног земљишта, коришћења и заштите водних, енергетских, сировинских ресурса и др., (в) смањење удела капитално и ресурсно захтевних активности, (г) постепено гашење еколошки ризичне производње, (д) повећање рационалности и ефикасности производње, (ђ) повећање удела технолошки ефикаснијих и иновативних грана.

Критеријуми за избор атрактивних локалитета за смештај индустрије

Основни критеријуми за избор већих атрактивних индустријских локалитета су: природно-географски, инфраструктурна опремљеност локалитета, економски, постојећа изграђеност и организација простора, постојећи индустријски локалитети, критеријуми заштите животне средине и др.

Критеријуми за усмеравање размештаја индустрије

Усмеравање размештаја индустрије требало би да се заснива на следећим критеријумима:

- Уважавање позитивних трендова у постојећем размештају индустрије, потребе комплетирања појединих индустријских ресурса, због уштеда у простору и позитивних екстерних економија;
- Размештај привредних/индустријских делатности усмерава се приоритетно у постојеће привредно-индустријске зоне, ради повећања степена њихове искоришћености, као и максималне заштите квалитетног пољопривредног земљишта од пренамене у грађевинско земљиште за потребе проширења постојећих и изградње нових привредно-индустријских зона;

- Формирање нових индустријских зона требало би започети тек након исцрпљивања свих развојних/локационих могућности постојећих индустријских локалитета и усклађивати их са еколошко-просторним капацитетом средине;
- Оправданост оснивања технолошких паркова са високо технолошки развијеном индустријом могућа је на подручју града Београда и Ниша, због близине научно-истраживачких и развојних институција, економија агломерације, урбаних економија, присуства крупне регионалне комуникационе инфраструктуре - близине аутопута и аеродрома;
- Територијална оптимизација производних фактора (ефикасности употребе производних чинилаца);
- Регионална и интерна ефикасност и степен задовољавања различитих потреба и интереса;
- Усаглашавање просторне структуре локационих фактора, тј. конкретних локалних захтева индустрије са локационим карактеристикама терена;
- Укључивање могућности заштите животне средине на основама одрживог развоја;
- Уважавање стварних трошкова отварања радних места, трошкова насељавања, трошкова заштите животне средине, инфраструктурног опремања грађевинског земљишта, смањења трошкова путовања запослених, комуникација и др.;
- Територијално усклађивање развоја привредних/производних активности и мреже насеља, ради рационалног коришћења природних ресурса и изграђених фондова;
- Еко-ефикасност (економска, производна, енергетска, еколошка) у коришћењу локалитета и природних ресурса, у планирању нових производних погона и ревитализацији и модернизацији постојећих;
- Примена еколошки ефикаснијих технологија у коришћењу не/обновљивих ресурса;
- Безбедност окружења и екосистема у случају акцидентата, елементарних непогода.

Стратешки оквири просторног развоја индустрије у Србије

Полазни оквири стратешког развоја индустрије у Србији (укључујући инфраструктурне магистралне коридоре/"појасеве интензивног развоја", дефинисани су Просторним планом Републике Србије, Стратегијом привредног развоја до 2010., Стратегијом развоја малих и средњих предузећа и предузетништва 2003-2008., ППППН магистралних инфраструктурних

коридора, а индиректно и одредбама новог Закона о планирању и изградњи. Због значаја ових стратешко-развојних и законских докумената приказују се основни налази који обухватају проблематику индустријског развоја у наредном периоду.

Визија и циљеви развоја привреде Србије формулисани у *Стратегији привредног развоја Србије до 2010. (10)* преферирају одржив развој привреде Србије, у смислу постизања стално одрживог раста (само стопе раста), не и интегралног приступа изучавању сложених друштвених, економских и еколошко-просторних питања у периоду транзиције ка тржишном привређивању. Недовољно су јасни погледи око улоге тржишта, приватног власништва и страних улагања. Због тога, није јасно која развојна опција је упориште "Стратегије...". Сматрамо да је можда била потребна разрада "тржишне", "планске" и "мешовите" варијанте стратегије развоја у наредном периоду. У потенцијалној опцији "мешовите привреде/стратегије", паралелну и одговорну улогу би имале држава и предузећа (посебно нова МСП), уз комбиновану улогу тржишта и адекватну заштитну политику државе према кључним актерима процеса реструктурирања и приватизације.

Индиректне претпоставке и идеје "тржишног фундаментализма" које "провејавају" кроз документ, имају своје паралелно упориште и просторни израз у одредбама Закона о планирању и изградњи (мај 2003.), путем промоције "инвеститорског урбанизма", интенција да "инвеститори што пре дођу до сагласности за изградњу" путем израде "урбанистичких пројеката", свођења решавања комплексности планирања развоја/простора и алокације улагања углавном на "урбанистичке пројекте", који се раде за конкретне инвеститоре.

У "Стратегији.." доминира секторски оријентисан приступ питањима развоја (тзв. "експертски"), без назнака или покушаја интеграције других важних сегмената развоја (социјалних, просторних, еколошких и др.). При томе, није коришћен ниједан "општи" метод или модел развоја за утемељавање развојних претпоставки (бар као подршка или аргументација за стратешке изборе), као што су нпр. пројекције макро-варијабли, гравитациони модели, инпут-оутпут модели, методи СВА (cost-benefit analysis), сценарији развоја и др. Квантитативне претпоставке (нпр. степен извоза од 45%) су често идеализоване или недовољно реалне, па чак и недовољно истражене (или то тако изгледа због неаргументованости предложених решења). Због тога се поставља питање о погодности предложеног стратешког избора сектора за достизање развојних циљева. Евидентан је недостатак аналитичко-прогностичког приступа транзицијским проблемима и начина превазилажења постојећих структурних неусаглашености привредне структуре, уз утисак егзистирања приступа тзв. "невидљиве руке" која ће "привреду Србије увести у ЕУ".

Приметно је занемаривање проблема и ограничења транзиционог периода, који у многим секторима није ни започет (нпр. сектор јавних предузећа), а у "Стратегији..." нема ни назнака да би у наредних неколико година могао да буде започет (нпр. сектор комуналне привреде).

Због свега наведеног, примењени приступ у "Стратегији..." има карактер "магијског", и самим тим недовољно основаног за достизање прокламованих главних и изведених циљева привредног развоја. Предложени институционални оквири и политика имплементације рачунају и у наредном периоду углавном на постојећу констелацију и решења.

У "Стратегији..." није дата никаква важност просторним одредницама развоја, чак ни на нивоу развијеног-неразвијеног подручја, "коридора" и "пунктова" развоја, питању заштите животне средине и др. Према основном концепту развоја сектора, остаје потпуно нејасно питање усмеравања територијалног развоја индустријских инвестиција.

Изостале су процене да основне претпоставке и стратешки оквири будућег развоја Србије до 2010. у периоду транзиције друштва и економског система ка тржишном привређивању, имају последице у:

- домену стратешког планирања просторног развоја индустријске делатности (приступа, метода, критеријума, локационих фактора, локационих форми и просторне организације, имплементације и др.),
- интерактивном односу процеса приватизације и простора и регулацији својинских питања (приватизација и њен утицај на трансформацију кључних елемената простора - регионалне и локалне структуре привређивања, врсте и типа делатности, запошљавања, настанка вишкова запослених, незапослености, промене урбане матрице, значаја грађевинског земљишта и локација, кретања вредности некретнина и сл.),
- области заштите животне средине-примени принципа одрживог развоја на секторском нивоу и нивоу предузећа (екоефикасност и коришћење ресурса/материјалних инпута, заштита јавних добара, елиминисање/ублажавање негативних утицаја на квалитет животне средине и др.).

Када је у питању индустријски развој, тзв. "неуралгичне тачке" у економији имају и "просторни израз" у "неуралгичним тачкама" и следећим проблемима:

- Процес приватизације има директан уплив на елементе просторне, урбане/насељске структуре, промене структуре делатности, запосленост, незапосленост, социјалне проблеме, коришћење јавних добара и ресурса, преизграђеност појединих простора, кретање цена некретнина и др.;
- Одсуство координације економских политика и политика урбаног развоја, просторног развоја, регионалних политика, политика иновација, политика коришћења грађевинског земљишта и др., оштећена је

чињеница да су механизми и полуге просторног развоја на инстанцама изван домена просторног планирања;

- Развој малих и средњих предузећа (секторски и просторно) препуштен је стихији - уређене и опремљене локације обично нису обезбеђене, не постоје егзактна правила изградње, процедура прибављања урбанистичких услова, сагласности, дозвола за грађење је компликована и дуготрајна и сл. Неопходно је стварање институционалних претпоставки за ефикасније функционисање и усмеравање развоја и размештаја индустрије.
- Недостаје адекватна политика промена индустријске/привредне структуре (као мотоа свих реформи економије и друштва) и просторног развоја индустрије (и МСП) на стратешком и локалном нивоу.

Законом о планирању и изградњи предвиђено је да се дугорочни циљеви просторног планирања и развоја одређују Стратегијом просторног развоја Србије и шемама просторног развоја. У складу са овим законом (11), планирање територијалног развоја индустрије је сегментирано у оквиру израде неколико Шема развоја: шеме развоја "капиталне привреде", шеме развоја енергетике и рударства, шема развоја високообразовног и научно-истраживачког рада (могућности развоја "високо софистициране", "hi-tech" индустријске активности/високо-технолошки развијена индустрија у "технолошким" или индустријским парковима, иновативним центрима и другим видовима потенцијалних "hi-tech" агломерација).

У Програму активности Министарства за науку и технологију (до 2004.), као један од приоритета помиње се оснивање технолошких (научних) паркова у Београду (на подручју Звездаре уз Институт "Михајло Пупин") и Нишу (конверзијом намене војног објекта), тј. у Паневропском коридору "Х". Према другој варијанти, оснивање технолошког парка у Београду везује се за Институт "Винча". Планирање оснивања научних/технолошких паркова у Београду и Нишу, као инструмената развојне ("hi-tech") и просторно-планске политике, пример је настојања координисане сарадње националног, регионалног и локалног нивоа планирања инвестиција у "hi-tech" развој.

Стратегија развоја малих и средњих предузећа (МСП) и предузетништва у Србији 2003.-2008. (12) је верификовани документ у коме су дефинисани правци будућег развоја МСП у средњорочном периоду, најважнији елементи стратегије развоја МСП и предузетништва, правци деловања Владе РС и државних институција ради стварања повољног амбијента за развој МСП. Према Стратегији, у наредном периоду требало би креирати оквире за одрживи, међународно конкурентни и извозно оријентисани сектор МСП, који би требало да обезбеди повећање животног стандарда, пораст запошљавања, интензивнији регионални развој и др. Два главна стратешка циља овог документа су: пораст броја МСП, са 270.000 на око 400.000 и отварање преко милион радних места у сектору МСП. Основни

елементи стратегије развоја МСП и предузетништва су: приоритетни развој сектора прераде пољопривредних производа, индустријске производње, туризма и електронског пословања (e-business); јачање институционалне подршке МСП на свим нивоима; уклањање правних, административних, бирократских и других препрека и олакшавање пословања МСП; олакшавање приступа сектора МСП изворима финансирања; подизање конкурентности сектора МСП кроз развој менаџмента предузећа, увођење система квалитета и иновација; подстицање повезивања сектора МСП са великим предузећима (нпр. кооперантско повезивање, веће учешће МСП у јавним набавкама; могућности производње и продаје робе широке потрошње која се данас увози у сектору МСП и др.); смањење обима "сиве економије" (процењује се да "сива економија" учествује са 1/3 у формирању бруто националног дохотка и ангажује око 1 милион запослених); обезбеђивање финансијске и техничке помоћи страних донатора ради остваривања приоритетних задатака развоја МСП и др. Републичка агенција за развој МСП припрема оперативне програме развоја сектора МСП у областима прераде пољопривредних производа, индустријске производње, туризма и електронског пословања, а надлежна министарства (за привреду и приватизацију, финансије, за науку, технологију и развој и др.) припрему мера за реализацију програма.

Један од главних проблема у развоју МСП представља обезбеђење финансијских средстава. У том смислу значајан извор дела средстава представљају средства Фонда за развој РС, Програми самозапошљавања Републичког завода за тржиште рада, оснивање Гаранцијског фонда РС, могуће оснивање Фонда за иновације РС, оснивање приватних инвестиционих фондова за финансирање МСП и интензивирање пословања домаћих банака са сектором МСП. То подразумева да се капитал грађана (око 4-5 милијарди евра) из кућног статуса "пресели" у финансијски систем - "привредни крвоток" и постане моћна полуга за финансирање развоја МСП.

Развој могућности и приоритети развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима на примеру деонице Београд-Ниш

Основу за могуће правце индустријског и глобалног привредног развоја чине привредна и гранска структура индустрије и постојећи скуп развојних и локационих фактора и ограничења. У опредељењима за програме реструктурирања привреде, полази се од следећих критеријума: профитабилности на макро- и микро- нивоу, доприноса програма структурном прилагођавању подручја и јачању функционалних веза са окружењем, структуре развојних и локационих фактора подручја и њихових тенденција, адаптивности програма локалној структури развојних и локационих фактора,

уважавања еколошких критеријума. Процес реструктурирања привредних делатности (укључујући индустрију) требало би да омогући развој нових малих и средњих предузећа, због њихове локационе и програмске флексибилности, изразите иновативности и постизања виших стопа раста. Значај развоја ових предузећа и предузетништва огледа се у њиховом доприносу ефикасности употребе ресурса и динамичном расту.

Дугорочни основ структурне политике индустрије је стимулисање улагања у енергетско-сировински штедљиве, научно-истраживачки интензивне и еколошки поуздане технологије, као и увођење стандарда квалитета и еколошких стандарда. Индустрија ће бити усмерена на коришћење модерних технологија и ефикасан трансфер ино-технологија, кроз партнерске односе са иностраним инвеститорима. Због тога се очекује да ће технолошки интензивне индустрије повећати свој релативни значај у индустријској структури на подручју магистралних коридора у Србији.

Приоритети просторног развоја обично су везани за стратешке одреднице и решења утврђена републичким/регионалним и локалним развојно-планским документима и програмима. Са становишта дугорочне стратегије индустријског (и глобалног привредног) развоја, има аргумената про и контра за издвајање и дефинисање развоја приоритетних активности, грана, пројеката. Први се темеље на потреби утврђивања тзв. "прве етапе реализације", "ургентних предуслова", "фаворизације појединих решења", "најпрофитабилнијих програма" и сл., а други на настојању да све привредне делатности (укључивши индустрију) имају равноправан статус и доступност средствима, мерама, подршкама за реализацију. Приоритети просторног развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима (као приоритетним коридорима развоја или "појасима интензивног развоја" у оквиру Републике Србије), су условљени општим и посебним циљевима просторног развоја индустријске делатности, временским димензијама циљева и њиховом територијализацијом. Истовремено, утврђивање приоритета у коридорима интензивнијег развоја у Србији, налаже синхронизацију елемената стратешких опредељења развоја индустријског комплекса и МСП на републичком нивоу са интересима локалних заједница и интересима инвеститора и других актера, уз консензус у доношењу планских/инвестиционих одлука.

За избор приоритета развоја индустрије у магистралним коридорима у Србији, потребно је претходно дефинисање стратегије развоја тих коридора. Усмеравање будућег размештаја индустрије у оквиру магистралних инфраструктурних коридора требало би да се заснива на: (а) уважавању просторних ограничења - изворишта вода, квалитетног пољопривредног земљишта, континуално и гушће изграђених подручја, природних и других заштићених простора, (б) постојећој просторној структури капацитета, (в) предложеним критеријумима за избор атрактивних локалитета и критеријумима за усмеравање размештаја, ка децентрализацији индустријског

развоја, односно територијалној дисперзији производних и других привредних капацитета.

Приоритетна улога у политици регионалног развоја Србије дата је развоју инфраструктуре, интегралном развоју сеоског подручја, извозним програмима, као и подручјима демографског пражњења. Из Фонда за развој РС (из дела средстава за регионални развој) приоритет даје програмима који доприносе развоју сеоских насеља, туризма, подстицању извоза и програмима из области пољопривредне производње.

Приоритети развоја малих и средњих предузећа и предузетништва утврђени су у Стратегији развоја МСП и предузетништва.

Према просторном плану за инфраструктурни коридор аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш, у просторној структури производно-индустријске делатности на подручју магистралних коридора, водећу улогу имаће постојећи привредно-индустријски центри и привредно-индустријске, индустријске зоне у њима и нове форме просторне организације индустрије - технолошки и/или научно-технолошки паркови, слободне зоне и други облици (нпр. "предузетничке" зоне). Овакав став сасвим је компатибилан и са главним елементима европске политике одрживог развоја, према којој је главни елеменат ове политике полицентрични просторни развој и нови урбано-рурални односи (13).

Привредно-индустријски центри

На подручју магистралног инфраструктурног коридора X, на деоници од Београда до Ниша, постојећи и планирани привредно-индустријски центри највећим делом се поклапају са размештајем најзначајнијих локационо-развојних потенцијала за смештај ове делатности, односно са размештајем производних фондова, производних снага, привредног, природног и кадровског потенцијала, инфраструктуре и изграђених друштвених сервиса, који имају и значајне положајне и саобраћајне предности за усмеравање привредно-индустријског развоја. Коридор се поклапа са Великоморавским појасом интензивног развоја, који се простире средишњим делом Србије, од Београда преко Ниша, до границе са Републиком Македонијом. Локационо-развојни потенцијал овог појаса је врло велики, посебно у доњим деловима слива Велике и Јужне Мораве. Основна погодност за развој је већи број индустријских/урбаних центара сложене структуре, са технолошки релативно добро развијеном индустријом, научно-техничким и развојним институцијама, кадром и индустријском традицијом, изграђеним производним капацитетима и инфраструктуром, међу којима доминирају Београд и Ниш. Ограничења у овом појасу/коридору јављају се услед проблема снабдевања водом, одвођења отпадних вода и загађења малих водотока (нпр: Лепенице, Црнице, Лугомира, Луга, Ресаве и др.) и заштите квалитетног пољопривредног од пренамене у грађевинско

земљиште. Са друге стране, и поред изражене поларизације производних снага и индустријских капацитета, испољава се глобална неефикасност производних фактора, уз успоравање основних макроекономских показатеља развоја, односно одсуство квалитетног индустријског развоја услед изостанка улоге техничког прогреса.

Према истраживању, основни привредно-индустријски центри на деоници магистралног коридора Београд-Ниш су следећи (14):

- Велики индустријски центри (са 30.000-110.000 запослених у индустрији) - Београд и Ниш;
- Већи индустријски центри (преко 10.000 запослених у индустрији) - Смедерево;
- Индустријски центри средње величине (са 5.000-10.000 запослених у индустрији) - Јагодина, Параћин, Младеновац и Смедеревска Паланка;
- Мали индустријски центри (са 1.000-5.000 запослених у индустрији) - Алексинац, Ђуприја, Велика Плана, Гроцка, Ћићевац, Свилајнац и Баточина;
- Мали индустријски центри (250-500 запослених у индустрији) Лапово, Ражањ и Сопот, и
- Веома мали индустријски центри (до 250 запослених у индустрији) - Врчин, Мали Пожаревац, Мали Поповић, Лештане, Раља, Влашка, Границе, Влашко Поље, Велика Крсна, Пружатово, Радианац, Мала Крсна, Крњево, Поповац и Нови Поповац, Рибаре, Житковац и Алексиначки Рудници.

За територијалну дисперзију погодне су локационо флексибилне, радно-интензивне производње засноване на локалној сировинској бази, обиљу радне снаге и постојању веза са постојећим произвођачима - носиоцима развоја и тржиштем. Опредељење за територијалну дисперзију производних капацитета, посебно у малим центрима недовољно развијеног дела подручја магистралних инфраструктурних коридора, у садашњој фази индустријализације, један је од комплементарних метода планске регулације и рационалног коришћења расположивих ресурса у односу на постојећу концентрацију производних капацитета у великим урбаним/индустријским центрима у коридорима. Овај метод могао би да оствари бројне позитивне ефекте у просторној организацији, ефикаснијој употреби ресурса, уштедама у трошковима друштвеног развоја, изградњи комуналне и друге инфраструктуре и развоју јавних служби, заштити животне средине. Дисперзни размештај индустрије захтева дефинисање локационих услова на нивоу насеља, услове смештаја и друге услове у конкретном простору. Истовремено, то подразумева и утврђивање структурних ограничења процеса дисперзије због карактера појединих производњи, које захтевају концентрацију високостручног кадра, близину тржишта, комплетнију инфраструктуру, односно локационе и урбане економије већих урбаних центара.

Нове форме индустријске локације

Решењима Просторног плана Републике Србије (15) предвиђене су могућности оснивања нових просторних форми технолошки развијене индустрије (технолошко-научних паркова, индустријских паркова, хигх тецх агломерација, слободних зона) у магистралним инфраструктурним коридорима ("појасевима интензивног развоја"), ради подстицања индустријског развоја и смањења регионалних разлика у Србији. Примарни циљ оснивања ових просторних форми индустрије је концепт ширења иновација и подстицања економског развоја привредно недовољно развијених регија, промоција нових производних активности заснованих на коришћењу високих технологија и расположивих развојно-локационих потенцијала простора. Развој високих и/или средње сложених индустријских технологија у вновимг локационим формама индустрије у оквиру магистралних инфраструктурних коридора ("појаса интензивног развоја") предвиђене су у следећим градовима: Београду, Нишу, Новом Саду, Крагујевцу, Суботици, Панчеву и Крушевцу. Истовремено, предвиђен је даљи развој постојећих слободних зона, као "нових" локационих форми индустрије и других активности (у Београду, Панчеву, Смедереву, Ковину, Новом Саду, Шапцу, Лапову, Нишу, Прахову) и отварање нових зона (у Суботици, Зрењанину, Врању, Ђуприји-Параћину и др.).

Основни циљ оснивања нових просторних форми високотехнолошки развијене индустрије (технолошког парка, индустријског парка, "high tech" агломерација), као модела регионалног, економског, технолошког и урбаног развоја је динамизирање индустријског развоја и смањење регионалних разлика у нивоу развијености, уз раст запослености и стандарда. Развој технолошких паркова у магистралним инфраструктурним коридорима Србије подразумева промоцију и подршку новим малим и средњим предузећима, примену и развој нових високих и средњих технологија ("high-tech" фирми), повећање запослености и животног стандарда, увођење нових производа заснованих на новим технологијама и новим материјалима. Развој индустрије у технолошком парку подразумева уважавање еколошке политике, одрживе облике понашања у производњи и потрошњи, превенцију и контролу ефеката индустријских пројеката.

Просторна организација привредних активности (малих и средњих предузећа), представља начин редистрибутивне интервенције државе у стратегији привређивања и управљања простором. Поред нових просторних форми индустријских локација могу се користити и предузетничке зоне и зоне поједностављеног/олакшаног планирања. Са становишта просторног развоја, индустријске политике подразумевају инструменте и мере за подстицање дислокације индустрије, фаворизовање атрактивних локација и ограничавање развоја на појединим локалитетима, од којих је оснивање технолошких паркова један од важних мултилатералних инструмената.

Подручје магистралних инфраструктурних коридора је веома атрактивно за оснивање слободних зона. Извори ове атрактивности су у могућностима интернализације екстерних ефеката од стране предузећа у зони, због положаја уз аутопутеве, тржишта, урбаних економија градова у којима су лоциране, као и повољних/повлашћених економских услова за пословање. Примера ради, у магистралном коридору од Београда до Ниша, основане су четири слободне зоне (Београд, Смедерево, Лапово и Ниш), а у припреми за добијање сагласности за оснивање су слободне зоне у Јагодини, Параћину/Ћуприји и Алексинцу. У размештају локација слободних зона уочава се предимензионираност (у погледу броја зона, садржаја, пројекција привредне активности и запослености) и двојност локалитета (нпр. Ниш-Алексинац, Јагодина-Параћин/Ћуприја). Присуство слободних зона у коридору део је агломеративних ефеката овог појаса на економију. Истовремено, привредна активност у зонама ослобођена је или субвенционисана у погледу царина, пореза на остварени приход, уз обезбеђивање слободне циркулације и трансфера новца, обезбеђење одређене инфраструктуре (транспортних веза, снабдевања енергијом, водом, телекомуникацијама и др.). У њима се углавном ангажује мање квалификована радна снага и увози већина материјалних инпута (осим енергената и воде).

Закључак

Транзиција привредног система ка тржишној економији, децентрализацији и владавини права/одговорности, оставља трагове и у развојној и просторно-планској политици и планирању индустрије у Србији. Оцењује се да комплексност планирања привредних/индустријских инвестиција у нашој земљи подразумева да ће велики део инвестиционих пројеката бити реализован у складу са законским оквирима о приватизацији (у оквиру постојећих капацитета/локалитета), део инвестиција реализоваће се новим улагањима приватног сектора предузетништва и кроз партнерство јавног и приватног сектора, док ће део инвестиција бити реализован путем директних страних инвестиција у отварање нових предузећа.

Стратегијско планирање територијалног развоја индустрије подразумева управљање и усмеравање промена, тј. начина реструктурирања процеса развоја у оквиру социоекономског и просторно-еколошког контекста, нове просторне организације, нове развојне и локационе факторе, промену "еколошких фактора", локационог понашања индустрије и настанка нових "агрегираних" локационих форми индустрије. У теорији и пракси просторног планирања индустрије, постоји више кључних питања избора критеријума на основу којих се врши планска евалуација. Приоритети просторног развоја би требало да су утврђени стратешким оквирима и решењима републичких и локалних развојно-планских докумената, економских и секторских политика и програма. Утврђивање приоритета

просторног развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима (као вприоритетним коридорима развоја или впојасима интензивног развоја у оквиру Републике Србије), подразумева синхронизацију елемената стратешких опредељења развоја индустрије.

Стратегија територијалног развоја индустрије Србије (укључујући магистралне инфраструктурне коридоре) опредељена је општим социоекономским условима и претпоставкама о: (а) наставку процеса реструктурирања привредног система и економског амбијента, транзицији ка тржишном привређивању, променама својинске, тржишне, макроекономске, производне, програмске и других политика; (б) отворености земље и економије за све облике и моделе директних страних улагања; (в) успостављању адекватног тржишно-планског механизма у обезбеђивању грађевинског земљишта за лоцирање привредних садржаја/улагања; (г) увођењу транспарентних приступа и регионалних концепција развоја, коришћења, уређења и заштите простора, на принципима и критеријумима "одрживог" развоја, примене екоменаджмента, стандарда квалитета; (д) уважавању промена и "нових" захтева у политици регионалног развоја простора и техничког прогреса у политици индустријског развоја и (ђ) потреби прилагођавања (регионалних) планова/пројеката европским стратешким и структурним иницијативама, планским исказима, пропозицијама, стандардима (нпр. оснивања технолошких паркова).

Полазишта за планирање технолошких паркова у магистралним инфраструктурним коридорима у Србији требало би да буду утемељена на националним стратегијама социоекономског и просторног развоја, али и међународним искуствима. Привлачење страних директних инвестиција путем технолошких паркова, један је од начина валоризације магистралних инфраструктурних коридора Србије и бољег коришћења развојних и локационих потенцијала.

Литература

- (1) Вујошевић М.: "Усклађивање социоекономских и еколошко - просторних аспеката у генералном урбанистичком планирању - општи приступ и методологија" у монографији Вујошевић М., Зековић С., Петовар К.: "Социоекономски и еколошко-просторни аспекти у генералном урбанистичком планирању", Урбанистички завод, Град Београд, Градска управа. Београд, 1998.
- (2) Saxenian A. (1993): The genesis of Silicon Valley, Built Environment, No 9/1993.
- (3) Breheny M. at al.: "Industrial change in Britain's M4 Corridor", Built Environment, Vol.9, No 1/1983., str.61-71
- (4) Boddy M., Lovering J.: "High technology industry in the Bristol subregion", Regional Studies, Vol.20, No 3/1986.
- (5) Haug P.: "High technology Multinationals and Silicon Glen", Regional Studies, Vol.20, No 2/1986., str.103-116
- (6) Машић Б.: "Стратегијски менаџмент", у "Тржишна оријентација и развој предузетништва у НИО", Министарство за науку, технологију и развој, РС, ЕАР (Европска агенција за реконструкцију), Бео град, 2003.
- (7) Зековић С.: "Технолошки парк-нова просторна форма индустријске локације у магистралним инфраструктурним коридорима Србије", (рад предат часопису "Spatium"), 2003.
- (8) Markusen A., Hall P. (1986): Silicon landscapes, Allen and Unwin, Boston
- (9) Scott A.J., Storper M. (1987): Industrial change and territorial organization, Allen and Unwin, Boston
- (10) Стратегија привредног развоја Србије до 2010. године, Књига И, Министарство за науку, технологију и развој, Београд, 2002. (ур.В.Матејић)
- (11) Закон о планирању и изградњи, Службени гласник РС, бр.47/мај 2003.
- (12) Стратегија развоја малих и средњих предузећа и предузетништва у Републици Србији 2003-2008.године, Влада Републике Србије, јануар 2003. (усвојени документ од стране Владе РС)
- (13) Glasson J.: "Regional planning and sustainability - a UK/EU overview", seminar "Sustainable planning", Oxford Brookes University, British Council, Belgrade, 19-20.june 2003.
- (14) Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е -75, деоница Београд-Ниш, Службени гласник РС, бр.69/јули 2003.
- (15) Просторни план Републике Србије, Службени лист РС, 1996.

АПСТРАКТ: У раду се разматрају стратешки оквири за усмеравање просторног развоја индустрије уз предлог сета критеријума просторне организације индустрије и приоритета одрживог развоја ове делатности у оквиру "приоритетних подручја развоја" - магистралних инфраструктурних коридора у Србији. Указује се на приступ и начела стратегијског планирања територијалног развоја индустрије. Оно подразумева планирање, управљање променама и креирање промена у домену реструктурирања процеса развоја, промене улоге простора и "енвајроменталних" фактора, промене улоге локационих и развојних фактора, нову просторну организацију, промене локационог понашања индустрије, настанак нових просторних форми индустрије и др. Констатује се да је потребна евалуација варијанти планских решења просторног развоја ове делатности, као и конкретних развојних/инвестиционих програма/пројеката, која се врши на основу утврђених критеријума. Указује се да у теорији и пракси просторног планирања постоји више кључних питања избора критеријума на основу којих се врши планска евалуација. У раду је разматрано неколико група критеријума територијалног развоја индустрије, утврђених у истраживањима просторне организације индустрије у оквиру магистралних инфраструктурних коридора Србије: критеријуми за избор развојних приоритета; критеријуми за избор одрживог индустријског развоја; критеријуми за избор локација за смештај индустрије; критеријуми за усмеравање размештаја индустрије у коридорима. Оцењује се да у разматрању интегралног просторног развоја индустрије, најважнију улогу имају критеријуми установљени као део методолошког инструментаријума просторног планирања.

Указује се на основне стратешке оквири просторног развоја индустрије у магистралним инфраструктурним коридорима Србије. На примеру коридора "X", деоница Београд-Ниш приказана је могућа просторна организација индустрије - привредно-индустријски центри и нове форме индустријске локације (технолошки паркови и слободне зоне).