

SADRŽAJ

1. UVOD	2
2. ISTORIJA SRPSKE ŢELEZNICE	3
2.1. Prva lokomotiva u Srbiji	5
2.2. Voz mira.....	9
3. PRUGA BEOGRAD - NIŠ	10
4. UŢIČKA ŢELEZNICA 1870-1914	11
5. AUSTRO-UGARSKA PRUGA NA BALKANU	13
6. TIMOČKE PRUGE	15
7. PRUGA LAPOVO - KRAGUJEVAC	16
8. PRUGA VALJEVO LOZNICA	17
9. PRUGA BEOGRAD - BAR	18
9.2. Značaj pruge Beograd-Bar.....	Error! Bookmark not defined.
10. PRUGA KRAGUJEVAC – KRALJEVO	21
11. SAVREMENA ŢELEZNICA	22
12. STANJE ŢELEZNICE U SRBIJI	23
12.1. Beogradski čvor	Error! Bookmark not defined.
12.2. Strategija razvoja Ţeleznica u Srbiji.....	Error! Bookmark not defined.
13. ZAKLJUČAK	Error! Bookmark not defined.
<i>Literatura</i>	Error! Bookmark not defined.

1. UVOD

Saobraćaj kao delatnost, posledica je potrebe premeštanja ljudi i robe sa jednih lokacija na druge. Generalno govoreći, kao i svaka druga delatnost, obavljanje bilo kakve transportne aktivnosti, iziskuje utrošak energije, vremena i u nekim slučajevima rada po definiciji, te stoga možemo saobraćaj definisati kao neku vrstu neželjene posledice koja nastaje kao posledica procesa transporta. Ova teza o —neželjenoj posledici se u najvećem broju slučajeva svakako podupire negativnim eksternim efektima koji proizilaze iz procesa transporta, pri čemu se pre svega misli na utrošak neobnovljivih izvora energije ali i štetnih uticaja po okolinu koji se mogu ili moraju javiti. Prometni karakter saobraćajne delatnosti, svrstava ga u tercijarni sektor privrede, budući da je proizvod koji nastaje njenim obavljanjem transportna usluga. Neulazeći mnogo u tematiku u vezi sa određivanjem saobraćaja kao proizvodne delatnosti, samo ću napomenuti da se svakako može svrstati u tu vrstu delatnosti, budući da u određenim slučajevima omogućuje finalizaciju procesa reprodukcije za određene proizvode.

Železnički saobraćaj, kao jedan od kopnenih vidova saobraćaja, još od ranih momenata svog nastanka, odlikuje se pre svega velikim problemima u vezi visokih troškova, kako proizvodnje transportnih sredstava, tako i troškova infrastrukture. Način razvoja železnice, doveo je do toga da u najvećem broju zemalja, finansijski teret izgradnje i održavanja infrastrukturnih kapaciteta železnice, bude zaveden pod državni sistem finansiranja, a budući da su dati troškovi izuzetno visoki, železnica je postepeno dovedena u položaj da ne može održavati bitku sa ostalim vidovima saobraćaja, u kojima je privatni kapital odigrao dominantu ulogu. U ovom radu ću pokušati da objasnim, koji su to faktori doveli do slabijeg položaja železničkog saobraćaja a pri čemu ću kao relevantne uporedne faktore u najvećoj meri koristiti ekonomsko-eksploatacione i saobraćajno-tehničke činioce. Takođe ću pokušati da istražim i objasnim neke od savremenih strategija razvoja železnice, koji bi vremenom trebalo da dovedu to porasta učešća ovog vida transporta u ukupnom zbiru obavljenih transportnih aktivnosti.



----- CEO RAD MOŽETE PREUZETI NA SAJTU -----

<http://www.maturskiradovi.net/eshop/>

POGLEDAJTE VIDEO UPUTSTVO SA TE STRANICE I PORUČITE RAD
PUTEM ESHOPA , REGISTRACIJA JE OBAVEZNA.

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL:
maturskiradovi.net@gmail.com