MAKROEKONOMSKI ZNAČAJ USPOSTAVLJANJA MODELA ZA UPRAVLJANJE BEZBEDNOŠĆU DRUMSKOG SAOBRAĆAJA SA POSEBNIM OSVRTOM NA REPUBLIKU SRBIJU

Demir Hadžić, dr

Ministarstvo saobraćaja
Beograd, Srbija
demir.hadzic@gmail.com

Enis Ujkanović, doc. dr

Internacionalni – Univerzitet u Novom Pazaru
Novi Pazar, Srbija
e.ujkanovic@uninp.edu.rs

Apstrakt

Može se posmatrati da je, s jedne strane, želja savremenog čoveka za bezbednim transportnim sistemom neograničena, dok su resursi (prirodni, kapital, rad i znanje) sa kojima čovek raspolaže ograničeni. Odnosno, čovek predstavlja nesavršeno biće koje je sklono greškama i pogrešnim odlukama. Njegova želja je da smanji greške prilikom odlučivanja u svim segmentima organizacije i upravljanja sistemom ili učestvovanjem u sistemu, uz obezbeđivanje potreba za efikasnim i pouzdanim transportnim sistemom, kako bi se rizik u drumskom transportu sveo na minimum.

Istraživanje u ovom radu, pokazalo je da je u periodu od 2001. do 2010. godine došlo do pada broja poginulih i povređenih u Republici Srbiji i dobijena je korelacija sa rastom – padom realnog BDP.

Na osnovu istraživanja potvrđena je pretpostavka da Srbija još ne upravlja sistemom bezbednosti u drumskom saobraćaju već se stanje iz godine u godinu menja „stihijski“ i u određenom stepenu korelacije zavisi od kretanja obima transporta, rasta – pada BDP ali i od političke volje.

Ključne riječi: upravljanje, organizacija, bezbednost drumskog saobraćaja, bruto domaći proizvod, ekonomski troškovi

MACROECONOMIC IMPORTANCE OF ESTABLISHING A MODEL FOR SAFETY MANAGEMENT OF ROAD TRANSPORT WITH A SPECIAL FOCUS ON THE REPUBLIC OF SERBIA

Abstract

It can be observed that on the one hand, the desire of modern man for safe transport system is unlimited, while resources (natural ones, capital, labour and knowledge) at man's disposal are limited. Namely, man is an imperfect being who is prone to make mistakes and wrong

decisions, so the goal is to reduce errors in decision making in all stages of organization and management of or participation in the system, ensuring the need for efficient and reliable transport system to reduce the risk of the road transport to a minimum.

The research in this paper shows that in the period from 2001 to 2010, the number of the killed and the injured in the Republic of Serbia decreased and there is a correlation with the growth (decline) of real GDP.

Based on the research the assumption is confirmed that Serbia still does not manage the system of road traffic safety, but the situation changes “spontaneously” year after year and in certain degree of correlation it depends on traffic volume, increase (decrease) of GDP but also on political will.

Keywords: management, organisation, road safety, gross domestic product, economic costs

JEL codes: H54

UVOD

Bezbednost drumskog saobraćaja u suštini predstavlja nešto što proizvodi efekat, kao i većina drugih pojava koje nas okružuju. U bezbednosti drumskog saobraćaja primenom određenih mera postizemo određene ciljeve, odnosno dobijamo određene efekte. Konkretno, ukoliko se ne bi preduzimale mere, bilo bi predstavljeno kroz broj povređenih i poginulih, ali i kao ekonomski trošak društva (i pojedinca) koji nastaje kao posledica saobraćajnih nezgoda. [9]

Zemlje koje su prolazile ili će prolaziti kroz period tranzicije (prelazak iz jednog u drugo društveno uređenje), po pravilu nemaju ili nisu imale razvijene institucionalne kapacitete za upravljanje bezbednošću drumskog saobraćaja. Po pravilu, to su zemlje u razvoju i siromašne zemlje u kojima se saobraćajne nezgode ne smatraju ekonomskim troškom, već u najboljem slučaju evidentiraju se kao statistički pokazatelji.

Ekonomsko-politički uslovi ogledaju se u finansijskoj sposobnosti društva za primenu određenih mera i političkoj volji donosioca odluka da bezbednost u saobraćaju posmatraju kao jedan od prioriteta u državi. Opštedruštveno stanje svesti procenjuje se prema sposobnosti društva ili određene zajednice da prepozna rizik ili javno dobro određene pojave. Razvijene institucije za upravljanje određenom oblašću uslovljene su ekonomsko-političkom stabilnošću i visinom društvene svesti. [8]

Sprečavanje nastanka neželjenih događaja u saobraćaju postiže se upravljanjem, odnosno poznavanjem postojećeg stanja, definisanjem željenog stanja i primenom mera za dostizanje željenog stanja. [14]

TROŠKOVI OD POSLEDICA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA REPUBLIKE SRBIJE I OKRUŽENJA [4]

Nekada članice bivše SFRJ su u 2008. godini od posledica saobraćajnih nezgoda izgubile, i to Srbija (1,2 milijarde US\$) i Kosovo UN 1244/99 (100 miliona US\$), Hrvatska (1,1 milijarde US\$), Slovenija (0,9 milijarde US\$), Bosna i Hercegovina

(0,5 milijarde US\$), Crna Gora (100 miliona US\$) i Makedonija (300 miliona US\$). Prema istom izvoru ekonomski troškovi po poginulom su iznosili: Srbija (763.770 US\$) i Kosovo UN 1244/99 (161.000 US\$), Hrvatska (1.153.180 US\$), Slovenija (2.022.580 US\$), Bosna i Hercegovina (533.260 US\$), Crna Gora (728.980 US\$) i Makedonija (638.960 US\$).

U Republici Srbiji nije u potpunosti razvijen sistem prikupljanja i obrade podataka. Podaci koji su dostupni ne sadrže obeležja bezbednosti u saobraćaju. Ne postoje prihvaćeni ni primenjeni podaci o makroekonomskim troškovima nastali kao posledica saobraćajnih nezgoda. Na Saobraćajnim fakultetu, Univerziteta u Beogradu rađeno je istraživanje [1], koje je pokazalo da Srbija godišnje gubi od 1,56% do 1,71% GDP zbog posledica saobraćajnih nezgoda. Na osnovu tog istraživanja proizilazi da godišnji gubici iznose najmanje 470 miliona US\$. Prema *Izveštaju o kapacitetima za upravljanje bezbednošću saobraćaja u Republici Srbiji* (E. Howard and J. Breen) i primenjenoj metodologiji, ti troškovi se procenjuju i do 2,3% GDP. [7]

EFIKASNOST UPOTREBE RESURSA

U ekonomiji efikasnost predstavlja odnos između resursa koji se troše i efekata koji se dobijaju, tj. efikasnost je odnos između vrednosti dobijenog (output) i vrednosti utrošenog (input). Sa stanovišta makroekonomije pitanje ekonomske efikasnosti najčešće se proučava u kontekstu pretpostavki i poruka Pareto optimuma. Radi se o situaciji kada ne postoji način da se organizacijom ili novim kombinacijama faktora proizvodnje poveća korisnost ili zadovoljstvo bilo kog pojedinca, a da se ono ne pogorša kod nekog drugog. Pod određenim uslovima, stanje savršene konkurentnosti vodi u Paretovu optimalnost.

Za razumevanje efikasnosti upotrebe resursa važno je i jedno od osnovnih načela tržišta, da se ljudi opredeljuju za najbolju moguću strukturu potrošnje koju im dozvoljava raspoloživi dohodak [12].

Kada se govori o efikasnosti upravljanja bezbednošću saobraćaja u jednoj državi treba imati u vidu pre svega sa kojim resursima (ljudskim i materijalnim) država raspolaže. Takođe, važna je organizacija (na državnom i lokalnom nivou, nivoima privrednih subjekata) sa utvrđenim jasnim procedurama, nadležnostima i odgovornošću.

ULOGA VLADE U BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Bez obzira na razvoj saobraćajnog tržišta, samo tržište nije u mogućnosti da reši problem bezbednosti saobraćaja. Želeći da uštedi novac, potrošač kupuje jeftinija, a time i manje bezbedna vozila. Često se dešava da i osiguranje vozila nije odrađeno kako bi trebalo. Upravo zbog toga, tokom dvadesetog veka, mnoge vlade su počele da se bave problemom bezbednosti saobraćaja. Važno je naglasiti da su se vlade do sada razvile u velike birokratske organizacije, sa zavidnim znanjima, finansijskim resursima i moćima.

Jedno od ciljeva bilo je obrazovanje i informisanje učesnika u saobraćaju za bezbedno učestvovanje u saobraćaju. Hteli su da ih podstaknu na razmišljanje o rizicima i bezbednom uključivanju u saobraćaj, naročito da povedu računa o tome kada kupuju neko od privatnih dobara (vozilo), ili biraju uslugu u saobraćaju (osiguranje). Uticanjem na pad cene privatnih dobara i usluga, učinilo bi se da postanu dostupni većem broju ljudi. S druge strane, unapređenjem i daljim razvojem propisa, te povećanjem standarda postigla bi se veća kontrola u proizvodnji i održavanju vozila (mere bi se odnosile i na proizvođača i korisnika). Veći standardi u bezbednosti puteva, odnosno osiguranja učesnika u saobraćaju, takođe doprinose boljoj kontroli. U skladu s tim merama, pojedinim organima, kao što su policija i sudstvo, date su nadležnosti kontrole i prinude bezbednog učestvovanja u saobraćaju.

Principijelni i prvi razlog intervencije vlade u bezbednosti drumskog saobraćaja jeste činjenica da je bezbednost drumskog saobraćaja „javno dobro“ – potrošači nisu u stanju da sagledaju značaj bezbednosti drumskog saobraćaja ili ne poseduju dovoljno informacija o tome. To je naročito važno, budući da u vozačkoj karijeri pojedinaca saobraćajna nezgoda je redak događaj, koji je ujedno praćen različitim okolnostima. Ljudi nisu u stanju (ne uzimajući u obzir stručnjake iz oblasti bezbednosti saobraćaja) da ocenjuju statističke pokazatelje koji pokazuju rizik učestvovanja u saobraćaju, a naročito nisu spremni da taj rizik uzmu u obzir kada donose svoje odluke. Gledano sa aspekta potrošača, jasno je da on želi da dođe do automobila što jeftinije, ne uzimajući u obzir elemente aktivne i pasivne bezbednosti vozila. S druge strane, proizvođač automobila je taj koji reklamira i naglašava bezbednost svog proizvoda.

Drugi razlog za intervenciju Vlade jeste zahtev za osiguranje kako bi se obeštela treća strana u eventualnoj saobraćajnoj nezgodi. To se odnosi na zaštitu oštećenog i nadoknadu štete kada krivac nije u mogućnosti da je sam nadoknadi. Premija osiguranja određuje rizik učestvovanja u saobraćaju (karakteristike vozila, ponašanje vozača i stanje puteva).

Treći razlog za intervenciju jesu spoljašnji troškovi saobraćajne nezgode. U Holandiji, na primer, određena proporcija troškova nezgode nije u direktnoj zavisnosti od mogućnosti određene strane. Daskoro, u slučaju dugoročne nesposobnosti osobe za obavljanje poslova, naknada se plaćala od socijalnog osiguranja, a osiguravač (država) nije mogao da nadoknadi ta davanja od odgovorne strane. Još jedan primer jesu takozvani *emocijalni troškovi*. Kao posledica smrti ili teških telesnih povreda postoji i komponenta koja se naziva *bol i patnja* (*pain and suffering*). Porodici žrtve se samo simbolično nadoknađuje bol, dok se sada u razvijenim zemljama Zapadne Evrope donose propisi prema kojima bi nadoknada bila „pravičnija“.

Tradicionalna uloga vlade na unapređenju drumskog saobraćaja jeste u oblasti izgradnje, održavanja i rekonstrukcije puteva. Zahtevi bezbednosti sa aspekta puta su sve veći, što pokazuje i uvođenje obavezne provere bezbednosti puta (*Safety Audit*), odnosno ostalih preventivnih mera za povećanje bezbednosti putne mreže.

[6]

INSTITUCIONALNA ORGANIZACIJA UPRAVLJANJA BEZBEDNOŠĆU SAOBRAĆAJA U SRBIJI

Predlog institucionalne organizacije za upravljanje bezbednošću drumskog saobraćaja u Republici Srbiji prikazan je na slici 1. Glavno pitanje koje se postavlja glasi: Ko je odgovoran za bezbednost saobraćaja?

Analizirajući svetsku dobru praksu tokom devedesetih godina, glavna kovanica, odnosno pitanje bilo je: Ko je odgovoran (engl. *Responsible*)? Međutim, danas je u dobroj praksi zemalja osnovno pitanje: Ko polože račune (engl. *Accountable*)? Dakle, pitanje bi glasilo: Ko polaže račune? Naime, takav pristup je i logičan, jer se u savremenim društvima uspeh meri prema postignutim rezultatima (merljivim prema društveno-ekonomskoj dobiti): Šta je bio cilj? Koje su mere preduzete? Kakvi su postignuti rezultati?

Vlada Srbije je odgovorna za stanje bezbednosti saobraćaja u Srbiji. Vlada u svojim godišnjim izveštajima „polaže račune“ Narodnoj skupštini za stanje bezbednosti saobraćaja na putevima. Vlada predlože zakon, donosi određene propise i usvoja strategiju o bezbednosti saobraćaja na predlog tela za koordinaciju.

Slika 1. Organizacija bezbednosti saobraćaja u Srbiji [9]

ISTRAŽIVANJE KORELACIJE BDP U ODNOSU NA BROJ NASTRADALIH U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

Istraživanje je rađeno na studiji slučaja Republike Srbije za period 2001– 2010. godina.

Za dobijanje i proveru statističkih korelacija između faktora korišćen je programski paket SPSS Statistics [16] koji predstavlja sveobuhvatni sistem za analizu podataka.

Za period od 2001. do 2010. godine, pokušano je da se pronađu statističke korelacije između broja nastradalih (poginulih i povređenih) u Republici Srbiji i rasta (pada) realnog BDP.

Cilj je da se statističkom korelacijom proba objasniti upravljanje sistemom bezbednosti drumskog saobraćaja, (uz pretpostavku da Srbija još ne upravlja sistemom bezbednosti u drumskom saobraćaju), već da sve zavisi od kretanja obima transporta, rasta – pada BDP i od političke volje.

Na osnovu dobijenih korelacija probaćemo da objasnimo dve pojave:

– da je svaki put kada je došlo do promene *Zakona* došlo i do poboljšanja bezbednosti u saobraćaju (odnosno pokazana je politička volja). U periodu 2001–2010 izdvajaju se tri karakteristična perioda u kojima je došlo do promene *Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima*: 2001/2002 – promena visine kazni, 2009 – usvajanje novog *Zakona* polovinom godine, ali još uvek nije stupio na snagu i 2010 – *Zakon* je stupio na snagu i počela je njegova primena, – da još uvek sve zavisi od političke volje. Naime, svake godine kada su bili izbori (odnosno došlo do promene Vlade) došlo je do pogoršanja stanja bezbednosti saobraćaja i to 2001, 2004 i 2007, a to pokazuju i dosadašnji rezultati bezbednosti saobraćaja za 2011. godinu.

ODNOS BDP I BROJA NASTRADALIH

Tabela 1. BDP i broja nastradalih lica u saobraćajnim nezgodama

Godina	BDP u milionima dinara	Svega nastradalo lica u saobraćaju
2001	1.365.876,1	21181
2002	1.425.165,9	15614
2003	1.460.855,6	16787
2004	1.597.180,3	18511
2005	1.683.483,3	17713
2006	1.743.357,2	19305
2007	1.837.187,7	23163
2008	1.907.351,2	23172
2009	1.840.483,9	22320
2010	1.873.612,6	19982

Na grafikonu 1. prikazan je odnos između broja nastradalih lica i kretanja realnog BDP po godinama.

Grafikon 1. Kretanje broja nastradalih u saobraćajnim nezgodama u odnosu na kretanje realnog BDP za period 2001–2010. godina

Testirajući korelaciju između kretanja realnih vrednosti BDP i ukupno nastradalih lica u saobraćaju u periodu od 2001. do 2010. utvrđeno je da postoji statistički značajna korelacija (0.644) na nivou signifikantnosti od 0.05 (dvostrani test).

Tabela 2. Test korelacije između BDP i broja nastradalih

Correlations			
		BDP u milionima dinara	Svega nastradalo lica
BDP u milionima dinara	PearsonCorrelation	1	0.644*
	Sig. (2-tailed)		0.044
	N	10	10
Svega nastradalo lica	PearsonCorrelation	0.644*	1
	Sig. (2-tailed)	0.044	
	N	10	10
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).			
N – broj posmatranih godina za koje je vrednost bila poznata			

SVETSKI STAVOVI I ISTRAŽIVANJA ODNOSA BDP I BROJA NASTRADALIH

Konvencionalni pristup nastradalih od posledica saobraćajnih nezgoda u zemljama u razvoju dat je u radu koji je uradila Svetska banka (Koptis i Cropper, 2003). Naime, prema ovom istraživanju broj poginulih je nula za zemlje koje imaju BDP manje od

200 US\$ po glavi stanovnika. Glavni pik se dostiže kada zemlja ima BDP 5 000–6.000 US\$ po glavi stanovnika (14–16 poginulih na 100 000 stanovnika), a nakon toga pada na 5 poginulih na 100 000 stanovnika kada zemlja dostigne 30.000 US\$ BDP po glavi stanovnika.

Jedan od mitova [11] kaže da je povređivanje u drumskom saobraćaju problem (posledica) ekonomskog razvoja. Istorijski posmatrano, dok se zemlja razvija (posmatrano prema porastu BDP po glavi stanovnika), raste i broj nastradalih u drumskom saobraćaju ali se pojačavaju i investicije u unapređenju bezbednosti saobraćaja. Ovaj odnos se naziva Kuznetsova kriva. *Simon Kuznets je grafički prikazao da neka ekonomska veličina raste tokom razvoja države, a kada država dostigne određen nivo razvoja ova veličina počinje da opada. U ovom konkretnom slučaju ekonomska veličina je poginulih.* Naime, ukoliko se ne primenjuju intervencije i mere ovo je put kojim će ići nerazvijene zemlje. Imajući to u vidu zemlje u razvoju ne treba da čekaju i uče na sopstvenom primeru, već su u prilici da primenjuju mere i pre toga.

Slika 2. Odnos rasta BDP po glavi stanovnika i broja poginulih na 100 000 stanovnika

Slika 3. Odnos rasta BDP po glavi stanovnika i broja poginulih na 100 000 stanovnika

Koptis i Cropper (2005) našli su da se ovakav trend značajno razlikuje (manji je) od proračuna koji je napravila Svetska zdravstvena organizacija (SZO, 2002) od 1,2 miliona poginulih na globalnom nivou. Glavna razlika odnosila se na proračune za zemlje u razvoju. Kornstra [15] navodi da broj poginulih kreće od 5 na 100 000 stanovnika za nula BDP po glavi stanovnika, raste do nivoa od 25 poginulih na 100 000 stanovnika na nivou od 5 000 US\$ po glavi stanovnika, a nakon toga kako BDP raste broj poginulih opada iako je veći broj stanovnika koji koriste automobil. Kako se navodi oba ova izvora zahtevaju posebno istraživanje radi potvrde rezultata za pojedinačnu zemlju.

Poslednja istraživanja koja je radio Kavi Bhalla sa Harvard Univerziteta (SAD) pokazuju da tačka kada broj poginulih počinje da pada nije u vezi sa BDP već zavisi od konkretnog događaja. On pokazuje da je većina razvijenih zemalja počela da smanjuje broj poginulih u saobraćaju početkom 70-ih godina prošlog veka i to onog trenutka kada su razvili politiku za upravljanje bezbednošću drumskog saobraćaja. Svakako da se može smatrati pogrešnim da će broj poginulih u određenom momentu razvoja početi da pada ukoliko se ne preduzimaju nikakve mere. [17]

ZAKLJUČAK

Institucionalno jačanje u Republici Srbiji počelo je nakon decembra 2009. godine, odnosno nakon stupanja na snagu *Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima*. Agencija za bezbednost saobraćaja formalno je počela sa radom 1. septembra 2010. godine i trenutno ima 46 zaposlenih (pre svega saobraćajnih i mašinskih inženjera, pravnika, jednog psihologa specijalistu za oblast bezbednosti u saobraćaju i tim za marketing i kampanje).

Krajem 2011. godine Vlada je formirala Telo za koordinaciju. Međutim imajući u vidu da je to bila i godina parlamentarnih i predsedničkih izbora Telo za koordinaciju nije u potpunosti saživelo.

Istraživanje u ovom radu pokazalo je da je u periodu od 2001 do 2010. godine došlo do pada broja poginulih i povređenih u Republici Srbiji i dobijena je korelacija sa rastom – padom realnog BDP.

Na osnovu istraživanja može se potvrditi pretpostavka da Srbija još ne upravlja sistemom bezbednosti u drumskom saobraćaju već se stanje iz godine u godinu menja „stihijski“ i u određenom stepenu korelacije zavisi od kretanja obima transporta, rasta – pada BDP ali i od političke volje.

Srbija je u 2010. godini imala 4500 US\$ BDP po glavi stanovnika. Krajem 2009. godine doneta je i politička odluka da se upravlja sistemom bezbednosti drumskog saobraćaja, čime su se stekli uslovi od približno 5000 US\$ po glavi stanovnika, kako to u svojim istraživanjima navode Koptis i Cropper, odnosno Kornstra. Prema tome, na studiji slučaja za Republiku Srbiju broj nastradalih bi trebalo da opada, odnosno da država počne da upravlja bezbednošću drumskog saobraćaja

Porastom BDP došlo je i do rasta broja vozila. Porast broja vozila dovodi do porasta broja nastradalih ukoliko se ne preduzimaju upravljačke mere da se taj broj smanji, bez obzira na dalji rast stepena motorizacije. Godina 2009. i 2010. za Srbiju to i pokazuje. Stupio je na snagu novi zakon, bila je pojačana medijska kampanja, kao i jača policijska kontrola. Treba imati u vidu da će ove mere u 2009. i 2010. godini biti „kratkog daha“, ako se ne kombinuju sa merama, pre svega jačanje institucionalnih kapaciteta za upravljanje i primene mera za bezbednije puteve, edukacija, druge mere prinude (sudovi za prekršaje, veća verovatnoća da će prekršaj biti sankcionisan, primena ITS, edukacija u predškolskim i školskim ustanovama). Naime, prinuda i medijska pažnja dovode do zasićenja naroda pa se visina kazni i promocija bezbednosti prihvata kao normalno što ima za posledicu da ljudi prestaju da obraćaju pažnju. Posmatrano na 2011. i 2012. godinu upravo se pokazao isti trend, dakle „stihijska“ promena broja nastradalih što zbog izbora, a što zbog, i daljen ne primenjivanja drugih mera osim prinude.

Svaki put kada je došlo do promene *Zakona* došlo i do poboljšanja bezbednosti u saobraćaju (odnosno pokazana je politička volja). U periodu 2001– 2010 izdvajaju se tri karakteristična perioda, u kojima je došlo do promene *Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima*: 2001/2002 – promena visine kazni, 2009 – usvajanje novog *Zakona*, ali još uvek nije stupio na snagu i 2010 – Zakon je stupio na snagu i počela je njegova primena. Međutim, institucionalna organizacija u Srbiji do 2010. godine, nije pokazala da se upravlja sistemom bezbednosti saobraćaja.

Jedan od zaključaka je da još uvek sve zavisi od političke volje. Naime, svake godine kada su bili izbori (odnosno došlo do promene Vlade) došlo je do pogoršanja stanja bezbednosti saobraćaja i to 2001, 2004 i 2007, a to pokazuju i dosadašnji rezultati bezbednosti saobraćaja za 2011. godinu. U ovom periodu prestaje i efikasna kontrola („ne zamerati se građanima“), a medijska pažnja je više fokusirana na dnevno političke teme.

BIBLIOGRAFIJA

1. Antić, B. (2005) *Troškovi i gubici u saobraćajnim nezgodama sa posebnim osvrtom na Republiku Srbiju*, Magistarski rad. Beograd: Saobraćajni fakultet.

2. Bhalla, K., Ezzati, M., Mahal M., & Reich, M. (2007) A risk-based method for modeling traffic fatalities, *Risk Analysis*, 27 (1), p. 125–136.
3. Bliss, A., Breen, J. (2009) *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention - Annex 1*. Washington D.C.: World Bank – GRSF (Global Road Safety Facility).
4. Confronting “Death on Wheels” (2009) Washington D.C., dostupno na: <http://siteresources.worldbank.org/INTECA/Resources/DeathonWheelsWeb.pdf> (14.02.2012)
5. Dašić, D., Kalač, B. (2009) *Osnovi ekonomije*. Novi Pazar: Internacionalni - Univerzitet u Novom Pazaru.
6. European Transport Safety Council – Economic Research Center (2000) *Economic Evaluation of Road Traffic Safety Measures*, Round table 117, Reports by H. Baum and K.-J. Tohnscheid (Germany), P. Wesemann (Netherlands), A. Evans (United Kingdom), U. Persson (Sweden), Paris.
7. Howard, E., Breen, J. (2007) *Review of road safety management capacity in the Republic of Serbia and proposals for an investment strategy*, Washington D.C.: World Bank – GRSF.
8. Hadžić, D. (2008) *Upravljanje bezbednošću saobraćaja sa posebnim osvrtom na izgradnju institucionalnih kapaciteta u Republici Srbiji*, magistarski rad, Beograd: Saobraćajni fakultet.
9. Hadžić, D. (2011) *Makroekonomski značaj uspostavljanja modela za upravljanje bezbednošću drumskog saobraćaja sa posebnim osvrtom na Republiku Srbiju*, doktorska disertacija, Novi Pazar: Internacionalni - Univerzitet u Novom Pazaru.
10. Hadžić, D. (2012) Telo za koordinaciju u bezbednosti saobraćaja na putevima, *Stručni časopis Građevinskog i Saobraćajnog fakulteta*, mart 2012, Beograd: Univerzitet u Beogradu.
11. Hyder, A., A. (2004) Road safety is no accident: a call for global action, *Bulliten of the World Health Organization*, vol. 82, no. 4.
12. Jakšić, M. (2010) *Osnovi makroekonomije*, peto izdanje. Beograd: Ekonomski fakultet.
13. Koptis, E., Cropper, M. (2003) *Traffic fatalities and economic growth*. Policy Research Working Paper 3035, Washington, D.C.: World Bank.
14. Lipovac, K. (2008) *Bezbednost saobraćaja*. Beograd: JP „Službeni list“.
15. World Business Council for Sustainable Development (2004) *Mobility 2030: Meeting the challenges to sustainability*, Geneva.
16. <http://www.hks.harvard.edu/fs/pnorris/Classes/A%20SPSS%20Manuals/SPSS%20Statistics%20Brief%20Guide%2017.0.pdf>
17. www.irap.net

RESUME

Road traffic safety is essentially something that produces an effect, as most of the other phenomena that surround us. At road traffic safety we can achieve certain goals by implementing certain measures, or get certain effects. In particular, if we do not take any measures, it will be represented by the number of injuries and deaths, but also as an economic cost companies (and individuals) that occurs as a result of traffic accidents. Countries which have gone through or will go through a period of transition (transition from one social order to another), usually do not have or have

not developed the institutional capacity for the management of road traffic safety. As a rule, these are developing countries where traffic accidents are not considered as economic costs, but also are only as statistics at the best.

Institutional strengthening for road safety in Serbia began after December 2009, or after the start of the new law for safety of roads. Agency for traffic safety formally began operations on 1 September 2010 and currently has 46 employees (primarily transport and mechanical engineers, lawyers, a psychologist who specializes in the area of road safety and a team for marketing campaigns).

In late 2011, the government has established a coordination body. However, bearing in mind that it was also an election year with parliamentary and presidential elections, this body has not been fully operational up to now.

The research in our paper shows that in the period from 2001 to 2010 there was a decline in the number of killed and injured in the Republic of Serbia and obtained a correlation with growth - real GDP dropping.

Based on the research, we can confirm the assumption that Serbia is still not managing its road traffic safety appropriately, it changes from year to year "spontaneously" in a certain degree depending on changes in transport volume, growth/decline of GDP decline and of political will. Serbia had a GDP per capita of US\$ 4,500 in 2010. In late 2009 a political decision was made to manage the system of road traffic safety, thus creating conditions for reaching approximately US\$ 5,000 per capita, as stated in the research of Koptis and Cropper, respectively Kornstra. Therefore, the number of casualties should decline in Serbia, or the state should begin to manage its road traffic safety.

GDP growth has led to a growth in the number of vehicles. The increase in the number of vehicles will lead to an increase in the number of casualties if the drivers do not take measures to reduce this, regardless whether the level of motorization will further growth. It should be noted that new measures in 2009 and 2010 will be "short-lived" if they are not combined with measures, primarily to strengthen the institutional capacity for the management and implementation of measures for safer roads, education and other measures of coercion (courts for minor offenses, more likely to be recognized by the offense, the use of IT, education in kindergartens and schools). The coercion and media attention lead to saturation of people and the amount of fines and the promotion of security is accepted as normal with the result that people stop paying attention.

Every time when there is a change in the law for traffic safety, traffic safety has improved (i.e. it demonstrates the political will). In the period from 2001 to 2010, we can analyse three characteristic periods where a change in the law happened: 2001/2002 - changing the penalties, 2009 - adoption of the new law, but has not yet entered into force; 2010 - Law entered into force and began its implementation. However, institutional organization in Serbia has not grown in such a manner to control the traffic safety system until 2010. One of conclusions is that still everything depends on political will. In fact, every year when there are elections (i.e. there was a change of government) there has been a deterioration of road safety, namely in 2001, 2004 and 2007, as reflected in recent results related to security of transport in 2011. In this period ends the efficient control ("do not criticize the citizens"), and media attention is more focused on daily political issues.