

## PAN-EVROPSKI KORIDOR KAO FAKTOR ODRŽIVOG RAZVOJA BOSNE I HERCEGOVINE

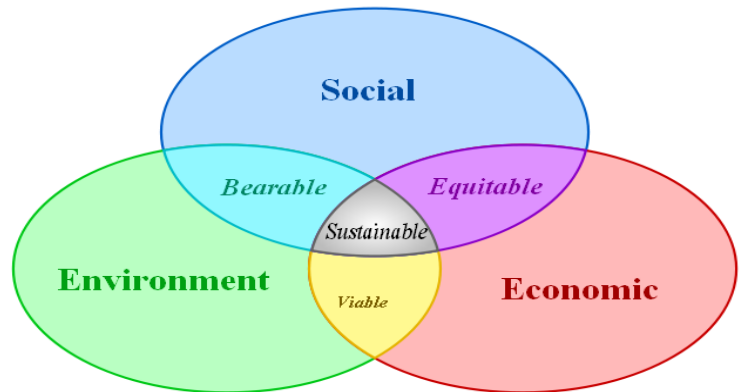
Nihat Ramić – student, Kenan Jusić – student

Internacionalni univerzitet Travnik – Saobraćajni fakultet

### 1. UVOD

Pomak u prihvaćanju činjenice da postoje ekološki problemi, i to na alarmantnoj razini, na međunarodnom planu počinje u 60-im godinama 20. stoljeća, kada su se počele formirati razne ekološke organizacije kako na nacionalnom tako i na internacionalnom nivou, koje su prepoznale opasnosti koje proizlaze iz nekontroliranog rasta proizvodnje, iskorištavanja prirodnih resursa te povećanja broja stanovnika na Zemlji. 1972. u Stockholmu je održana prva Svjetska konferencija Ujedinjenih Naroda o okolišu na kojoj je ukazano na opasnosti koje prijete našoj planeti. To je bio početak u međunarodnoj suradnji na području razvitka ekoloških smjernica i strategija. Najčešće korištena definicija tog pojma upravo je definicija koju je dala Brundtlandova komisija - „Održivi razvoj je razvoj koji zadovoljava trenutne zahtjeve ne ograničavajući mogućnosti budućih naraštaja da ostvare svoje potrebe“. Time je počela „era održivosti“.

Održivi razvoj je način iskorištavanja resursa koji ima za cilj ostvarivanje ljudskih potreba uz istovremeno očuvanje okoliša tako da se te potrebe mogu ostvariti ne samo u sadašnjosti, nego i u nedogled. Područje održivog razvoja može konceptualno biti podijeljeno na tri sastavna dijela: održivost okoliša (ekološka), ekonomska održivost i socijalna održivost.



Slika 1. Koncept održivog razvoja

Ljudsko zadiranje u prirodu kao posljedicu može imati samo tri stanja:

- potrošnja obnovljivih resursa veća od prirodne mogućnosti za obnovom
- potrošnja obnovljivih resursa jednaka prirodnoj mogućnosti za obnovom
- potrošnja obnovljivih resursa manja od prirodne mogućnosti za obnovom

Održivi razvoj moguć je samo ako je potrošnja obnovljivih resursa manja od prirodne mogućnosti za obnovom. U slučaju veće potrošnje dolazi se do scenarija neodrživog razvoja, koje kao dugoročnu posljedicu ima uništavanje Zemlje. Upravo je to razlog zašto neki ljudi poistovjećuju pojam održivog razvoja s pojmom ekološke održivosti iako je ekološka održivost samo jedan od aspekata održivog razvoja. Razvoj saobraćajnog sistema iznimno je važan za rast produktivnosti privrede, ali on ima i nepovoljan uticaj na životnu okolinu, koji se očituje u zagađenju zraka, vode i tla, pojavi buke i vibracija

## 2. PAN-EVROPSKI KORIDOR Vc U KONTEKSTU RAZVOJA SAOBRAĆAJNOG I PRIVREDNOG SISTEMA BiH

Uloga i značaj razvoja saobraćajnog sistema na rast, razvoj, zaposlenost i jačanje konkurentne pozicije već su potvrđeni na primjeru intenzivnog razvoja prometne politike i uspostavljanja Trans-evropske prometne mreže u državama članicama Evropske unije. Njihovo povezivanje sa državama Centralne, Istočne i Jugo-istočne Evrope, a preko njih i sa azijskim kontinentom i Rusijom, sve više dobija na značaju. Navedena tema predstavlja samo jedno od brojnih neistraženih i neriješenih problema Bosne i Hercegovine.

Analizom karakteristika i identifikovanjem najvažnijih faktora razvoja prometnog sistema evropskih zemalja može se utvrditi visok stepen interaktivnog dejstva ovog sektora i šireg ekonomskog, političkog i socijalnog okruženja. Privredni i prometni sistem Bosne i Hercegovine daleko je od optimalnog te se

stoga nameće potreba detaljnog uvida u činjenično stanje te na osnovu toga predlaganje adekvatnog modela valorizacije Panevropskog transportnog koridora Vc u ovoj državi. Apstrahovanje značaja fizičkog povezivanja sa susjednim državama i širim okruženjem može biti uzrok još izražajnijeg zaostajanja Bosne i Hercegovine za savremenim trendovima, koja u svjetlu intenzivnog rasta i razvoja susjednih država može dobiti i negativan predznak. Uvidom u karakteristike Trans-evropske i Pan-evropske transportne mreže i njihov direktan i indirektni uticaj na rast i razvoj prometnog i privrednog sistema evropskih zemalja u cjelini, sa jedne strane, te postojećih pokazatelja i vrijednosti makroagregata prometnog sistema Bosne i Hercegovine, sa druge strane, moguće je dati prijedlog razvoja univerzalnog modela valorizacije Pan-evropskog transportnog koridora Vc u funkciji integracije Bosne i Hercegovine u evropski prometni i privredni sistem, te u kontekstu održivog razvoja Bosne i Hercegovine.

Prioriteti su bazirani, uglavnom, na iznalaženju alternative za drumski saobraćaj (oko 80% projekata predstavlja investiciju u željezničku infrastrukturu, 9% za kombinovani drumsko-željeznički saobraćaj, a samo 10% za drumsku

infrastrukturu). U realizaciji postavljenih ciljeva, neophodno je uzeti u obzir i osnovne karakteristike TEN-T tj. multimodalnost, intermodalnost i interoperabilnost.

### 2.1 Osnovni elementi modela valorizacije Pan-evropskog transportnog koridora Vc

Model valorizacije Pan-evropskog koridora Vc u funkciji integracije BiH u evropski prometni i privredni sistem razvijamo na osnovu sljedećih elemenata:

1. prometna infrastruktura;
2. prometna suprastruktura;
3. robni i putnički tokovi;
4. savremene transportne tehnologije;
5. pravni izvori;
6. informacioni sistemi;
7. intelektualni kapital;
8. eksterni troškovi.

Od posebnog je značaja proces izgradnje i razvoja Pan-evropske transportne mreže koja će biti u funkciji ekonomskog i socijalnog razvoja BiH. Aktivno učešće u Pan-evropskim procesima može se smatrati jednim od preduslova za privlačenje, zapošljavanje i pravilnu alokaciju lokalnih, nacionalnih i internacionalnih resursa, razvoj privatnog sektora i jačanje veza sa susjednim državama i šire, odnosno ključnim inicijatorom i faktorom održivog razvoja BiH.

Ulogu i uticaj aktivnog učešća BiH u Pan-evropskoj transportnoj mreži kako na prometni, tako i na cjelokupni privredni sistem države ne možemo ocijeniti jedinstvenim pokazateljem.

### 3. AUTOPUT NA KORIDORU Vc U KONTEKSTU ODRŽIVOG RAZVOJA BiH

Autoput na Koridoru Vc je dio trans-evropske mreže kopnenih koridora. On povezuje, u svojim krajnjim tačkama, centralni dio obale Jadranskog mora ( luka Ploče) sa Budimpeštom u Mađarskoj. Kroz Bosnu i Hercegovinu trasa Koridora Vc, dužine oko 337 km, ide pravcem sjever-jug, tj. srednjim dijelom države sa najpovoljnijim

prirodnim uslovima - dolinama rijeka Bosne i Neretve.

Svrha ovog projekta je da omogući bolju povezanost Bosne i Hercegovine sa susjednim zemljama i regionima, što bi istovremeno omogućilo stabilizaciju i podsticaj razvoja zemlje u cjelini.

Sastavni dio planersko-studijske dokumentacije je i procjena utjecaja na okoliš izgradnje Autoputa na Koridoru Vc, koja se vrši pojedinačno za svaku od četiri dionice:

- Dionica Svilaj (Sjeverna granica sa Hrvatskom) -Doboj jug (Karuše)
- Dionica Doboj jug (Karuše)-Sarajevo jug (Tarčin)
- Dionica Sarajevo jug (Tarčin)-Mostar sjever
- Dionica Mostar sjever- Južna granica sa Hrvatskom

Procjena utjecaja na okoliš (PUO), u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša ,vršena je u dvije faze:

- Prethodna procjena utjecaja na okoliš, i
- Studija utjecaja na okoliš.

Osnovni cilj izgradnje autoputa na Koridoru Vc je uključivanje BiH u glavne saobraćajne tokove i globalni evropski ekonomski sistem. Očekuje se da će autoput biti ključni pokretač privrednih aktivnosti u zemlji. Izgradnjom autoputa ostvarit će se racionalno povezivanje bosansko-hercegovačkih prostora sa susjednim državama i regijama i postići stabilizirajući i razvojni efekti za zemlju. Poboljšanje uslova transporta će poboljšati kvalitet života što će se manifestovati kroz:

- smanjenje dužine puta i vremena putovanja roba i putnika u odnosu na postojeće dionice,
- smanjenje troškova prevoza robe i putnika,
- smanjenje štetnih uticaja na okolinu, koji su rezultat jakog prometa na sadašnjoj
- neadekvatnoj cestovnoj infrastrukturi,
- poboljšanje sigurnosti u prometu,
- povećanje zaposlenosti,

- povećanje konkurentnosti privrede na gravitacionom području koridora,
- pokretanje novih projekata i povećanje privatnih investicija u regionalnoj ekonomiji,
- valorizaciju geosaobraćajnog položaja BiH.

#### 4. ŽELJEZNIČKI KORIDOR Vc U KONTEKSTU ODRŽIVOG RAZVOJA BiH

Sastavni dio koridora V-c svakako je i željeznički koridor koji će većim djelom slijediti pravac autoputa na koridoru. Ovaj koridor biti će važna poveznica Mađarske(kao i ostatka Evrope), Hrvatske i BiH. Strategija razvoja željezničkog saobraćaja temelji se na potrebi zadovoljenja sveukupnih saobraćajnih zahtjeva. Europska Unija posvećuje veliku pažnju izgradnji učinkovite i tehnološki vrlo razvijene željezničke infrastrukture, koja će se sastojati od transeuropske mreže željezničkih pruga za velike brzine i transeuropske mreže konvencionalnih željezničkih pruga. Željezničke pruge koje pripadaju navedenoj željezničkoj mreži morat će se graditi i osavremenjivati na način da udovoljavaju evropskim tehničko-tehnološkim normama i propisima.

Transeuropska željeznička mreža na području Europske unije nastavljać će se na najvažnije željezničke koridore susjednih regija i kontinenata.

Željeznički prijevoz u BiH obavljaju dva operatora-javna preduzeća: Željeznice Federacije BiH sa sjedištem u Sarajevu i Željeznica Republike Srpske sa sjedištem u Doboju.

Za upravljanje željezničkom infrastrukturom osnovana je Željeznička BH javna korporacija. Ukupna dužina željezničkih pruga iznosi 1031 km, čemu treba dodati i industrijske kolosijeeke do svakog značajnijeg proizvodnog kapaciteta. Ovo željezničkim operatorima daje mogućnost direktnog pristupa u preuzimanju i isporuci svih masovnih vrsta robe. HŽ željeznički sistem kao i ŽFBH se pripremaju za liberalizaciju željezničkog saobraćajnog tržišta kako bi mogli konkurisati u

novim uslovima sa posebnim naglaskom na informatizaciju prijevoznih procesa i modernizaciju željezničkih vozila. Intermodalni prijevoz predstavlja održivu tehnologiju prijevoza robe te se samim tim treba ulagati kako bi se stvorili uslovi za njegovu široku primjenu. Politika Europske unije nastoji usmjeriti što veću količinu prometnih potreba prema željeznici, kako bi se rasteretile ceste i postigli što veći učinci vezani uz uštedu energije i zaštitu okoliša.

Željeznica ima svojih brojnih prednosti u odnosu na druge vidove saobraćaja a ona se ogleda kako u ekonomskom tako i u ekološkom aspektu. Kako bi išli u korak sa vremenom i evropskim trendovima transportnog tržišta željeznice moraju biti konkurentne u intermodalnom transportu. Ekološka prihvatljivost, racionalna potrošnja energetske resursa, kao i sigurnost, značajno mogu doprinjeti većem tržišnom učešću željeznica a samim tim i održivom razvoju evropskog transporta.

Željeznička infrastruktura je takođe bila pogođena ratnim dešavanjima a konstantna modernizacija je uslov održivog razvoja željezničkog transporta u BiH. Razvitak željezničke infrastrukture u BiH mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja zemlje te njezinog djelotvornog uključivanja u zajedničko tržište Europske Unije, uz uvažavanje specifičnosti koje proizlaze iz geografskih obilježja zemlje.

Zadnje informacije upravo govore o tome da se u obnovu željezničke infrastrukture itekako ulaže a jedan od pokazatelja je nedavno potpisan ugovor sa firmama Alpine – Swietelsky koje će biti zadužene za rekonstrukciju pruga u BiH. Prva faza rekonstrukcije će se odvijati na dvije lokacije:

- Stanica Raštani (blizu Mostara)
- Stanica Snjegotina (blizu Banja Luke)

Postavljanjem novih šina odnosno modernizacijom infrastrukture postojeće brzine vozova koje su do sada iznosile 60 km/h u prosjeku će se povećati na 120 km/h što će svakako doprinjeti kvalitetu željezničkih usluga u BiH. Željeznice u BiH imaju istorijsku funkciju kao dominantni vid transporta koji podržava

razvoj teške industrije kao i industrijskih grana rudarstva i kamenoloma a koje su najčešće smještene u blizini željezničkih koridora. Na slijedećoj slici možemo vidjeti relaciju kroz koju će prolaziti Pan-evropski koridor Vc.



**Slika 2.** Pan - evropski koridor VC

Glavni korisnici usluga željezničkog prijevoza su: hemijska industrija u Tuzli, Željezara i Arcelor Mital Steel u Zenici, rudnici mrkog uglja u Zenici i Tuzli, Rudnik željezne rude u Prijedoru, Aluminijski kombinat u Mostaru, industrijski kompleks u Sarajevu, distributeri naftnih derivata i dr. Izgradnjom savremene i moderne infrastrukture gore navedene kompanije dobijaju kvalitetniju željezničku uslugu te podstiče njihov daljnji razvoj.

Željeznički operatori u BiH mogu biti dovoljno pouzdani partneri za prihvat, transport, pretovar, skladištenje ili isporuke svih vrsta robe u domaćem i međunarodnom saobraćaju željeznicom.

Konkurentnost željeznica u odnosu na druge vidove saobraćaja zbog svojih ekonomsko-ekoloških karakteristika biće sve veća u budućnosti te je neosporno da je željeznica jedan od bitnih faktora održivog razvoja BiH.

#### 4. 1 Regulatorna i normativna uvjetovanost

U zadnjih desetak godina intenzivno se provodi proces donošenja jedinstvenih evropskih normi, koje u tehničko-tehnološkom smislu uređuju željeznički sistem, kao i propisa kojima se određuju smjernice budućeg razvoja jedinstvenoga interoperabilnoga željezničkog sistema te tehničko-tehnološki, funkcionalni i sigurnosni uslovi za organizaciju i regulaciju željezničkog

saobraćaja, proizvodnju željezničkih vozila i za izgradnju, osavremenjivanje, obnovu i održavanje željezničke infrastrukture.

Najvažniji od tih propisa su tehničke specifikacije za interoperabilnost, i to za svaki od podsustava transeuropskoga željezničkog sustava. Za sada je usvojen samo dio tih propisa, dok je preostali dio u postupku izrade ili donošenja. To su propisi koji se donose na nivou Europske unije i obavezno se primjenjuju u svim zemljama članicama, bez dopunske procedure na nacionalnoj razini.

## 5. ZAKLJUČAK

### 5.1. Neophodne mjere i ciljevi transportne politike

Cilj EU je uspostavljanje jedinstvenog transportnog tržišta gdje drumski i željeznički transportni poduzetnici djeluju u uslovima slobodnog tržišta i mogu ponuditi neograničen broj usluga na cijeloj teritoriji EU.

Neophodne mjere u cilju održivog razvoja BiH :

- Donijeti zakone i podzakonske akte koji treba da budu usaglašeni s evropskim standardima, gdje je god to moguće postići, i pritom nalaziti rješenja za jačanje institucija u oblasti transporta i transportne infrastrukture.
- Adekvatno se pripremiti za korištenje prepristupnih fondova EU iz oblasti transporta.
- Pojačati aktivnosti u svim vidovima transporta i transportne infrastrukture u pravcu poboljšanja sigurnosti saobraćaja.
- Povećati naknade za puteve sadržane u maloprodajnoj cijeni goriva (kroz preraspodjelu ili povećanjem maloprodajne cijene), te osigurati veća sredstava za održavanje i razvoj željezničke infrastrukture.
- Pojačati aktivnosti prema međunarodnim finansijskim i drugim institucijama i organizacijama radi osiguranja veće pomoći u realizaciji prioritetnih projekata.

- Preduzeti korake u restrukturiranju željeznica za njihovu uspješnu konkurentnost s drugim transportnim sredstvima.
- Izraditi potrebne studije i investiciono-tehničku dokumentaciju, kako bi se stvorili uslovi za pregovore o načinu finansiranja prioritetnih infrastrukturnih projekata za modernizaciju i dogradnju putne mreže u BiH, a posebno za projekte koji se odnose na Koridor Vc.
- Izvršiti pripreme za pristup drumskom transportnom tržištu EU.
- Razviti integrirani i balansirani multimodalni transportni sistem, kako bi se svi transportni modeli integrirali u zajedničku evropsku transportnu mrežu.
- Omogućiti jednostavniju proceduru na graničnim prijelazima, te stvoriti uslove za lakše dobivanje viza, posebno za poslovne obaveze.

Ciljevi transportne politike:

- Tržište- održivi razvoj, socijalna kohezija
- Promocija pan-evropskog transporta
- Promocija „best-practices“ i „inovativne politike“
- Smanjenje CO2
- Otvaranje tržišta bez kompromisa koji se odnose na sigurnost i okoliš
- Učiniti evropsku i nacionalne transportne politike komplementarnim.