

## SAOBRAĆAJNI, EKOLOŠKI I EKONOMSKI PROBLEMI I PERSPEKTIVE RJEŠAVANJA U ZEMLJAMA ZAPADNOG BALKANA S OSVRTOM NA BOSNU I HERCEGOVINU

**Akademik prof. dr. Ibrahim Jusufrić, email: rektor@iu-travnik.com Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina**

*Sažetak: Pored pozitivnih efekata koje rast obima saobraćaja ima na ekonomski prosperitet gradova, država, regiona, kontineta i svijeta, negativne posljedice današnjih politika, koje su sve izraženije u oblasti saobraćaja, umanjuju značaj rasta i razvoja. Negativni efekti najizraženiji su u urbanim sredinama. Stalno povećanje broja stanovnika u gradovima i stepena motorizacije rezultira sve većim zagušenjima saobraćaja na uličnoj mreži, kao i posljedica sve većeg korištenja automobila i nemogućnosti daljeg zadovoljenja potražnje izgradnjom novih kapaciteta saobraćajne ponude grada. Negativni efekti povećanja obima saobraćaja i sve intenzivnijeg korištenja motorizovanih transportnih sredstava u gradovima su: emisija štetnih gasova, potrošnja energije, komunalna buka, saobraćajne nezgode, zauzimanje prostora i vremena u ionako ograničenim urbanim sredinama, smanjujući mogućnost za obavljanje drugih djelatnosti. Posebni negativni efekti saobraćaja se manifestuju na broj poginulih kod nas i u svijetu, i sve veći iznos materijalnih šteta dostižući i preko 5% od BDP-a. Opšti zaključak da je transport ustvari žrtva sopstvenog uspjeha. Saobraćajna zagušenja su u stalnom porastu i rast je osnovni uzrok postojećih problema zagađenja životne sredine. Sve je to dovelo do primjene ITS-a u radu i upravljanju u saobraćaju što znatno utiče, ne samo na efikasno funkcionisanje saobraćaja u cjelini, već i na pojavu saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posljedicama. Porast broja individualnih putničkih vozila uslovljava proširenje saobraćajne mreže, što dovodi do smanjenja zelenih površina u gradskim sredinama, do povećanja zagađenja vazduha i samim tim degradacije životne sredine. Usljed toga, smanjene su saobraćajne površine za nemotorizovane tokove i mogućnosti građana za slobodnijim kretanjima. Povećanje nivoa zagađenja i manje mogućnosti za slobodnijim kretanjima građana na saobraćajnoj mreži (pješačenje, korištenje bicikala...) dovode do pada nivoa kvaliteta u urbanim sredinama.*

**Ključne riječi:** Sigurnost drumskog saobraćaja, inteligentni transportni sistem (ITS), održivi razvoj, znanje kao resurs, preduzetništvo, uvoz i izvoz, zaposlenost i nezaposlenost.

## TRAFFIC, ECOLOGICAL AND ECONOMY PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF SOLVING OF MENTIONED IN THE COUNTRIES OF WESTERN BALKANS WITH AN OVERVIEW ON BOSNIA AND HERZEGOVINA

*Abstract: Aside of the positive effects that traffic growth has on the economic prosperity of the cities, countries, regions, continents and the world, the negative consequences of today's policies, which are more emphasized in the field of traffic, alleviate the importance of the same growth and development. Negative effects are mostly emphasized in urban environments. The constant increase of the number of inhabitants in the cities and the activity rate of motorization results in the increasing traffic congestion on the street network, as well as the consequence of increasing use of cars, and the impossibility of further satisfying of demand by building new traffic capacities of the city. The negative effects of increasing the traffic volume and the more intensive use of motorized means of transport in the cities are: emissions of harmful gases, energy consumption, communal noise, traffic accidents, occupation of space and time in already bounded urban environments, reducing the ability to perform other activities. Special negative effects of traffic are manifested on the number of people who have died in our country and in the world, and an increasing amount of material damages reaching over than 5% of GDP. The general conclusion is that transport is, actually, a victim of its own success. Traffic congestions are continuously increasing and growth is the main cause of existing environmental pollution problems. All of this has led to the application of ITS in operation and traffic management, which has a significant impact not only on the efficient functioning of the traffic as a whole but also on the appearance of road traffic fatal accidents. Increasing the number of individual passenger vehicles requires the broadening of the traffic network, which results in a reduction of green areas in urban areas, increased air pollution and environmental degradation. As a result, traffic areas have been reduced for non-motorized flows and opportunities for free movement of citizens. Increasing levels of pollution and fewer opportunities for free movement of citizens on the traffic network (hiking, bicycle use ...) lead to a decline in quality levels in urban areas.*

**Keywords:** Road traffic safety, Intelligent transport system (ITS), Sustainable development, knowledge as a resource, entrepreneurship, import and export, employment and unemployment.

## UVOD

U savremenom svijetu automobilska industrija zauzima izuzetno značajnu ulogu i poziciju u globalnoj ekonomiji.

Prema OICA-i (Međunarodna organizacija proizvođača motornih vozila) kada bi automobilska industrija bila država, ona bi bila šesta najveća svjetska ekonomija. Proizvodnja automobila prema OICA-i je blizu 90 miliona automobila godišnje, dok se ukupna vrijednost godišnje proizvodnje autoindustrije može procijeniti na preko 2.100 milijardi dolara. Prema posljednjim podacima može se zaključiti kako će se trend rasta proizvodnje automobila nastaviti, prvenstveno podstaknut potražnjom u SAD-a i zemljama u razvoju poput Kine i Brazila.

Drumski saobraćaj jedno je od bitnih obilježja savremene civilizacije. Sve dobrobiti ovog fenomena, nažalost, i nadalje plaćamo visokom cijenom nepotrebnog ljudskog stradanja. Drumski saobraćaj predstavlja dio sveobuhvatnog saobraćajnog sistema koji je značajan faktor društvenih zbivanja, jer je nerazdvojiv pratilac razvoja savremenog društva i danas predstavlja najzastupljeniji vid masovnog i individualnog transporta zahvaljujući prednostima koje ima u odnosu na ostale vidove saobraćaja. Saobraćaj ne predstavlja problem sam za sebe, već se taj problem javlja u pojavama, odnosima i aktivnostima ljudskog društva. Porast broja motornih vozila i relativno mali obim porasta savremene putne mreže, kao i činjenica da u saobraćajnim nezgodama danas u svijetu smrtno strada daleko više ljudi nego iz bilo kojeg drugog razloga (požari, poplave, zemljotresi itd.) istakli su u prvi plan problem sigurnosti saobraćaja. Prema stepenu društvene opasnosti i posljedicama, nesigurnost u saobraćaju bi se mogla izjednačiti s kriminalitetom. Iako su gubici zbog kriminaliteta brojčano veći, a zbog namjernog djelovanja potencijalno opasniji, nesigurnost drumskog saobraćaja to nadmašuje u nenadoknadivim i nepopravljivim gubicima.

Globalni izvještaj stanja sigurnosti cestovnog saobraćaja za 2015. godinu

Svjetske zdravstvene organizacije, obuhvatajući i obrađujući podatke iz 180 zemalja, pokazuje da ukupan broj smrtnih slučajeva u saobraćaju u svijetu iznosi oko 1,25 miliona godišnje, odnosno svaki dan u saobraćajnim nesrećama u svijetu pogine 3.500 ljudi. Saobraćajne nesreće koštaju 518 milijardi dolara na globalnom nivou, a individualno će svaku zemlju koštati od oko 1-2% njihovog godišnjeg BDP-a. Predviđa se da će u zemljama sa niskim i srednjim dohotkom, saobraćajne nezgode biti uzrok novčanih gubitaka u iznosu od oko 5% BDP-a. U Bosni i Hercegovini saobraćajne nezgode koštaju državu oko 5,8% BDP-a. Prema statističkim podacima o sigurnosti na putevima za 2015., koje je objavila Evropska komisija, potvrđuje se da su evropski putevi i dalje najsigurniji na svijetu i pored zastoja u smanjenju broja smrtnih slučajeva na putevima. Na putevima EU prošle je godine 26.000 osoba izgubilo život, što je za 5.500 manje nego 2010. godine. No nije došlo do poboljšanja na nivou EU u odnosu na 2014. Osim toga, Komisija procjenjuje da je 135.000 osoba teško povrijeđeno na putevima EU. Procjenjuje se da socijalni troškovi (rehabilitacija, zdravstvena zaštita, materijalne štete itd.) nastali zbog smrtnih slučajeva i povreda na putevima iznose barem 100 milijardi eura. Na bosanskohercegovačkim putevima, u protekloj 2016. godini dogodilo se ukupno 39.543 saobraćajnih nezgoda, od čega je 321 lice poginulo, a 11.188 povrijeđeno. Tokom protekle 2016.godine registrovano je 884 nezgoda više u odnosu na 2015. godinu, što izraženo u postocima prikazuje povećanje ukupnog broja saobraćajnih nezgoda za 2,29%. Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim/povrijeđenim licima je takođe povećan i to za 89 saobraćajnih nezgoda ili 1,17%.

## I DRUMSKI SAOBRAĆAJ

### 1. Mjesto i uloga drumskog saobraćaja u svjetskoj ekonomiji

U savremenom svijetu automobilska industrija zauzima izuzetno značajnu ulogu i poziciju u globalnoj ekonomiji. Prema OICA-i (Međunarodna organizacija

proizvođača motornih vozila) kada bi automobilska industrija bila država, ona bi bila šesta najveća svjetska ekonomija. Proizvodnja automobila prema OICA-i je blizu 90 miliona automobila godišnje, dok se ukupna vrijednost godišnje proizvodnje autoindustrije može procijeniti na preko 2.100 milijardi dolara.

Prema posljednjim podacima može se zaključiti kako će se trend rasta proizvodnje automobila nastaviti, prvenstveno podstaknut potražnjom u SAD-a i zemljama u razvoju poput Kine i Brazila. Autoindustrija jedna je od predvodnica procesa globalizacije. Iako globalizacija nije novijeg datuma, nego seže daleko u prošlost, tek su nove politike i tehnologije posljednjih nekoliko desetljeća dovele do ubrzanja i produbljivanja globalne međuzavisnosti i integracije. Svijet je zahvatio novi val globalizacije u kojem su tržišta roba, usluga, rada i kapitala sve jače međunarodno integrisana. Međunarodna trgovina, inostrana direktna ulaganja, međunarodna portofolio<sup>1</sup> ulaganja i međunarodno kreditiranje rastu brže od svjetske proizvodnje.

## 2. Problematika drumskog saobraćaja

Drumski saobraćaj jedno je od bitnih obilježja savremene civilizacije. Sve dobrobiti ovog fenomena, nažalost, i nadalje plaćamo visokom cijenom nepotrebnog ljudskog stradanja. Drumski saobraćaj predstavlja dio sveobuhvatnog saobraćajnog sistema koji je značajan faktor društvenih zbivanja, jer je nerazdvojiv pratilac razvoja savremenog društva i danas predstavlja najzastupljeniji vid masovnog i individualnog transporta zahvaljujući prednostima koje ima u odnosu na ostale vidove saobraćaja. Saobraćaj ne predstavlja problem sam za sebe, već se taj problem javlja u pojavama, odnosima i aktivnostima ljudskog društva. Porast broja motornih vozila i relativno mali obim porasta

savremene putne mreže, kao i činjenica da u saobraćajnim nezgodama danas u svijetu smrtno strada daleko više ljudi nego iz bilo kojeg drugog razloga (požari, poplave, zemljotresi itd.) istakli su u prvi plan problem sigurnosti saobraćaja. Prema stepenu društvene opasnosti i posljedicama, nesigurnost u saobraćaju bi se mogla izjednačiti s kriminalitetom. Iako su gubici zbog kriminaliteta brojčano veći, a zbog namjernog djelovanja potencijalno opasniji, nesigurnost drumskog saobraćaja to nadmašuje u nenadoknadivim i nepopravljivim gubicima. U današnjim uslovima korištenja tehnike u saobraćaju, antisocijalno ponašanje, nepažnja, nedoraslost, kao i djelovanje mnogih objektivnih faktora mogu opasnost pretvarati u saobraćajnu nezgodu. Visoka gustina i intenzitet saobraćajnih tokova, poboljšanje vozno-dinamičkih osobina motornih vozila, visok procenat učešća vozila kojima upravljaju osobe koje nisu u punoj mjeri stekle profesionalne navike za upravljanje, tehnička neispravnost motornih vozila, kao i porast gustine naseljenosti, doveli su do značajnog povećanja broja preduslova za stvaranje opasnih situacija, a time i do nastanka saobraćajnih nezgoda. Osnovni pokazatelji stanja sigurnosti drumskog saobraćaja na određenom području su saobraćajne nezgode i nastradale osobe u tim saobraćajnim nezgodama.

Zahtjevi savremenog saobraćaja danas nalažu, pored osnovnog znanja saobraćajnih propisa i vještine upravljanja, i neophodnost kvalitetnije pripreme ljudi za saobraćaj, a to podrazumijeva ponašanje u saobraćaju i saobraćajni odgoj. Razvoj i kvalifikovanje sigurnosti u saobraćaju predstavlja uređeni skup mjera, radnji i drugih aktivnosti koji se organizuju kao složeni sistem sa više podsistema. Unapređenje stepena sigurnosti u saobraćaju podrazumijeva udovoljenje različitim faktorima kojima se može umanjiti opasnost kakva realno postoji pri obavljanju saobraćajne djelatnosti.

<sup>1</sup>Portfolio je skup finansijskih sredstava koje neki pojedinac ili preduzede posjeduje, sastavljen od različitih finansijskih instrumenata (vrijednosnih papira). Poslovni portfolio je ukupnost poslova i proizvoda jedne kompanije.

### 3. Postojeće stanje sigurnosti saobraćaja

#### 3.1. Postojeće stanje sigurnosti saobraćaja u svijetu

Globalni izvještaj stanja sigurnosti cestovnog saobraćaja za 2015. godinu Svjetske zdravstvene organizacije, obuhvatajući i obrađujući podatke iz 180 zemalja, pokazuje da ukupan broj smrtnih slučajeva u saobraćaju u svijetu iznosi oko 1,25 miliona godišnje, odnosno svaki dan u saobraćajnim nesrećama u svijetu pogine 3.500 ljudi. Između 20 i 50 miliona ljudi zadobije lakše tjelesne povrede, no kod mnogih, kao posljedica zadobijenih povreda u saobraćajnoj nesreći, javlja se trajni invaliditet. Ako se nešto hitno ne promijeni, UN procjenjuje kako će do 2020. godine broj smrtno stradalih u cestovnom saobraćaju narasti na 1,9 miliona na godinu. Više od polovine svih smrtnih slučajeva u cestovnom saobraćaju se javljaju među mladima u dobi 15-44. Saobraćajne nezgode su 9. vodeći uzrok smrti i iznosi 2,2% svih smrtnih slučajeva širom svijeta. Saobraćajne nezgode su vodeći uzrok smrti kod mladih ljudi u dobi od 15-29, a drugi vodeći uzrok smrti u svijetu mladih ljudi u dobi od 5-14 godina. Svake godine gotovo 400.000 ljudi ispod 25 godina umre na svjetskim putevima, u prosjeku, to je više od 1.000 dnevno.

Preko 90% svih cestovnih smrtnih slučajeva događaju se u zemljama sa niskim i srednjim dohotkom.

Saobraćajne nesreće koštaju 518 milijardi dolara na globalnom nivou, a individualno će svaku zemlju koštati od oko 1-2% njihovog godišnjeg BDP-a. Predviđa se da će u zemljama sa niskim i srednjim dohotkom, saobraćajne nezgode biti uzrok novčanih gubitaka u iznosu od oko 5% BDP-a. U Bosni i Hercegovini saobraćajne nezgode koštaju državu oko 5,8% BDP-a. Ukoliko se ne preduzmu adekvatne aktivnosti, predviđa se da će saobraćajne nezgode postati peti vodeći uzrok smrti 2030.

#### 3.2. Stanje sigurnosti saobraćaja u Evropi

Prema statističkim podacima o sigurnosti na putevima za 2015., koje je objavila Evropska komisija, potvrđuje se da su evropski putevi i dalje najsigurniji na svijetu i pored zastoja u smanjenju broja smrtnih slučajeva na putevima. Na putevima EU prošle je godine 26.000 osoba izgubilo život što je za 5.500 manje nego 2010. No nije došlo do poboljšanja na nivou EU u odnosu na 2014. Osim toga, Komisija procjenjuje da je 135.000 osoba teško povrijeđeno na putevima EU. Procjenjuje se da socijalni troškovi (rehabilitacija, zdravstvena zaštita, materijalne štete itd.) nastali zbog smrtnih slučajeva i povreda na putevima iznose barem 100 milijardi eura.

Prosječna stopa smrtnosti u EU iznosila je 51,5 smrtnih slučajeva na putevima na jedan million stanovnika 2015., slično kao i posljednje dvije godine. Na putevima na području Evropske unije, 2015. godine poginulo je 26.100 osoba, što je za polovinu manje u odnosu na 1995.godinu. Iako je porastao broj poginulih na putevima EU 2015. u odnosu na 2014., za 0,5%, taj se broj u odnosu na prije 20 godina znatno smanjio. Gledajući pojedinačno prema ukupnom broju poginulih u zemljama EU, najviši broj žrtava saobraćajnih nesreća je u Francuskoj (3.461), Njemačkoj (3.459) i Italiji (3.428) te Poljskoj (2.938).

Najmanje saobraćajnih nesreća s mrtvim ishodom po broju stanovnika je na Malti (2,6 mrtva na 100.000 stanovnika), dok je Hrvatska pri samom vrhu sa 8,2 mrtva na 100.000 stanovnika, potom Litvanija (8,3), Latvija (9,5), Rumunija (9,5) i Bugarska (9,8), pokazuju podaci Eurostat<sup>2</sup>-a.

Potrebno je uložiti dodatne napore kako bi se postigao strateški cilj EU, odnosno upola smanjio broj smrtnih slučajeva u cestovnom saobraćaju od 2010. do 2020. Tehnološki napredak u posljednjem desetljeću znatno je

<sup>2</sup> Statistički ured Evropskih zajednica (Eurostat) prikuplja i objavljuje statističke podatke iz država članica, država izvan Evropske unije te od međunarodnih organizacija kako bi informisao institucije Evropske unije i omogućio praćenje efekata politika Zajednice.

poboljšao sigurnost vozila. Znatni napredak u inovaciji i tehnologiji ima snažan potencijal da u budućnosti poboljša sigurnost na putevima, posebno u području automatizovane i umrežene vožnje. Kako bi otvorila put prema automatizaciji i boljem upravljanju saobraćajem, Komisija namjerava razviti glavni plan za razvoj kooperativnog inteligentnog transportnog sistema (ITS), dvostrane komunikacije između vozila i putne infrastrukture. Ti sistemi omogućuju vozilima da međusobno šalju upozorenja (npr. u slučaju naglog kočenja) ili putem infrastrukture (npr. budući radovi na putevima).

	Putnička/ osobna mv	Mopedi i motosikli	Autobusi	Teretna vozila	Ostalo	Ukupan broj reg. vozilaza 2016
Federacija BiH	534.936	6.373	2.730	47.610	15.813	607.462
Republika Srpska	300.351	3.763	1.498	31.240	14.902	351.754
Distrikt Brčko	26.286	871	80	2.613	1.664	31.514
Ukupno u BiH	861.573	11.007	4.308	81.463	32.379	990.730

### 3.3. Stanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini

Na bosanskohercegovačkim putevima, u protekloj 2016. godini dogodilo se ukupno 39.543 saobraćajnih nezgoda, od čega je 321 lice poginulo, a 11.188 povrijeđeno. Tokom protekle 2016. godine registrovano je 884 nezgoda više u odnosu na 2015. godinu, što izraženo u postotcima prikazuje povećanje ukupnog broja saobraćajnih nezgoda za 2,29%. Broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim/povrijeđenim licima je takođe povećan i to za 89 saobraćajnih nezgoda ili 1,17%. Kada su u pitanju saobraćajne nezgode sa materijalnom štetom, u protekloj godini registrovano je 795 nezgoda više u odnosu na 2015. godinu ili procentualno to iznosi 2,56%.

Iz naprijed navedenih činjenica, može se zaključiti da je trend povećanja ukupnog broja saobraćajnih nezgoda započeo 2013. godine nastavljen i u 2016. godini. Prema navedenim podacima možemo zaključiti da se na području BiH dnevno tokom 2016. godine događalo u prosjeku oko 108 saobraćajnih nezgoda, od toga oko 21 saobraćajna nezgoda sa poginulim i povrijeđenim licima.

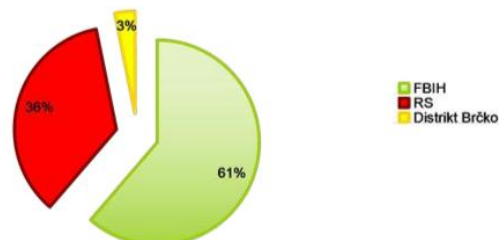
## 4. Motorna vozila

### 4.1. Broj registrovanih motornih vozila

U protekloj 2016. godini u Bosni i Hercegovini je ukupno registrovano 990.730 motornih vozila, što u odnosu na 2015. godinu predstavlja povećanje od 38.135 vozila, odnosno za 4,00%.

Tabela: Ukupan broj registrovanih motornih vozila po područjima i kategorijama za 2016. godinu

Dijagram 1: Procentualni udio broja registr. vozila pojedinih entiteta/distrikta u



ukupnom broju registrovanih motornih vozila za 2016. Godinu

### 4.2. Broj registrovanih novih motornih vozila

Tokom 2016. godine u Bosni i Hercegovini registrovano je 10.653 novih motornih vozila, od toga je 8.308 prodatih novih putničkih vozila ili 78%.

Od ukupnog broja registrovanih motornih vozila u BiH 0,84% su registrovana nova vozila koja su kupljena od strane fizičkih ili pravnih lica u 2016. godini.

### 4.3. Broj registrovanih uvezenih korištenih motornih vozila

Svake godine u Bosnu i Hercegovinu se uveze određeni broj korištenih motornih vozila. Tokom 2016. godine registrovano je 64.003 uvezenih korištenih motornih vozila, što u odnosu na 2015. godinu predstavlja smanjenje od 5.973 vozila. Registrovana korištena vozila koja su uvezena u našu zemlju tokom 2016. godine čine oko 6,46% od ukupnog broja registrovanih motornih vozila u BiH. Kada upoređujemo 2015. godinu i 2016. godinu po pitanju uvezenih korištenih vozila dolazimo do zaključka da se broj uvezenih korištenih vozila u 2016. godini značajnije smanjio za oko 8,54%.

### 4.4. Starosna struktura motornih vozila

Detaljnou analizom podataka uočili smo da je ekonomska kriza, kao i uvođenje novih propisa o uvozu cestovnih motornih vozila (ukidanjem starosne granice prilikom uvoza vozila), tačnije uvođenje propisa o homologaciji<sup>3</sup> vozila, umnogome uticalo na starosnu strukturuvoznog parka u našoj zemlji. U sljedećoj tabeli dat je broj registrovanih vozila u Bosni i Hercegovini prema Euro standardima na osnovu kojih se može procijeniti starosna struktura vozila:

Eurostandard*	Godištevazila	Broj vozila	Procenat
Konvencionalno vozilo	Do1991.	236.366	24,9%
Euro1	Do1992.	37.737	4,0%
Euro2	Do1996.	85.215	8,96%
Euro3	Do2000.	327.122	34,4%
Euro4	Do2005.	170.136	17,9%
Euro5	Do2009.	79.730	8,4%
Euro6	Od 2009.	13.711	1,4%
EEV	Od 2005.	357	0,04%
			100%

Tabela: Broj registrovanih vozila u BiH prema Euro standardima

Posmatrajući navedenu tabelu može se vidjeti da je više od 72% registrovanih vozila u Bosni i Hercegovini starije od 15 godina, a više od 90% voznog parka starije od 12 godina. Više od 70% vozila koristi dizel kao pogonsko gorivo, više od 28%

<sup>3</sup>Homologacija motornih vozila, odnosno opreme i dijelova vozila, predstavlja postupak ocjenjivanja i potvrđivanja da li određeno vozilo u cjelini, ili neki njegov dio ili oprema, odgovaraju zahtjevima ECE pravilnika, odnosno EEC direktiva.

benzin, dok je zanemarivo mali broj vozila sa alternativnim pogonskim gorivom (manje od 1%).

## 5. Infrastruktura

### 5.1. Nova infrastrukturna politika Evropske unije

Promovisanjem principa intermodaliteta, EU nastoji ostvariti integraciju različitih transportnih sektora u efektivne logističke lance kako bi se sektori optimalno koristili, te kako bi se smanjili transportni zastoji. Postojeća rascjepkana mreža evropskih puteva, željeznica, zračnih luka i kanala bit će pretvorena u jedinstvenu transevropsku saobraćajnu mrežu (TEN-T) novom infrastrukturnom politikom EU. Ovom novom politikom EU utvrđuje po prvi put osnovnu saobraćajnu mrežu koja se temelji na devet glavnih koridora: dva koridora sjever-jug, tri koridora istok-zapad i četiri dijagonalna koridora.

Tom će se osnovnom mrežom bitno izmijeniti veze između Istoka i Zapada, ukloniti uska grla, poboljšati infrastruktura, te pojednostaviti prekogranični saobraćaj za putnike i preduzeća širom EU. Poboljšat će se veze među različitim vrstama transporta i pridonijeti ostvarenju ciljeva EU u području klimatskih promjena. Osnovnu je mrežu potrebno dovršiti do 2030.

Novom saobraćajnom mrežom, ako je posmatramo u cjelosti, omogućit će se sigurniji saobraćaj s manje zastoja, olakšana i brža putovanja. Cilj je osigurati da postepeno, do 2050.godine, većina evropskih građana i preduzeća od te sveobuhvatne mreže ne bude udaljena više od 30 minuta.

### 5.2. Osnovne mreže koridora kao okosnica nove saobraćajne politike EU

Nova zakonska osnova za razvoj transevropske saobraćajne mreže (TEN-T), koja je usvojena u decembru 2013. godine obilježava početak nove ere u politici saobraćajne infrastrukture Evrope. U odnosu na pristup u posljednjih 20 godina, glavna inovacija nove TEN-T politike leži u definiciji integrisanog, multimodalnog

jezgra mreže koja će biti razvijena do 2030. godine od strane država članica i relevantnih učesnika, poput upravitelja infrastrukture, regija i drugih, kao i EU. Ova osnovna mreža povezuje velike čvorove (urbane čvorove, luke, zračne luke i druge transportne terminale) kroz ključne željeznice, puteve, unutrašnje plovne puteve, pomorske i vazdušne saobraćajne veze. Takav pojačan mrežni pristup širom Evrope-u odnosu na protekle programe za individualno finansiranje projekata-znatno jača infrastrukturnu osnovu za efikasan, siguran i visoko-kvalitetni multimodalni transportni lanac za teret i putnike. To pruža snažan integrisani okvir politike, prevladavanje trenutnog mozaika infrastrukturnih projekata, što ima za cilj nesmetano funkcionisanje unutrašnjeg tržišta i osiguranje ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije i poboljšanje dostupnosti u cijeloj EU. Ulaganje u mnoge projekte koji pridonose tom cilju će biti od vitalnog značaja za —Evropsku pametl, inkluzivni i održivi rast, i imat će ogroman potencijal za stvaranje poslova-tokom izgradnje i nakon završetka-u mnogim sektorima ekonomije.

Novi TEN-T-set smjernica će uspostaviti jasnu osnovu za djelovanje do 2030. Osnovna mreža će biti dovršena, to jest, cjelokupna mreža će biti u funkciji, veze koje nedostaju između zemalja članica će biti dovršene i uska grla koja ometaju slobodan protok saobraćaja, što uzrokuje visoke troškove za privredu, će biti uklonjena.

Osnovne mreže koridora igraju ključnu ulogu u koordiniranoj provedbi nove TEN-T politike. Koridori su utemeljeni na tri stupa:

1. povećanje prekogranične veze i uklanjanje grla,
2. integrisanje prevoznih sredstava (više varijanti),
3. promovisanje tehničke interoperabilnosti.

Devet osnovnih mrežnih koridora su definisani, svaki od njih uključuje između četiri i devet različitih država članica, i sadrži cijeli niz načina prevoza.

Osim toga, Evropska komisija je imenovala evropske koordinate za dva horizontalna prioriteta:

- Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) i
- Autoput mora (MoS). Poseban osvrt nove saobraćajne politike EU odnosi se na primjer inovacija koje su direktno povezane s pristupom koridoru i koje će omogućiti da se shvati mogućnost novog prioriteta kojeg nude nove TEN-T Smjernice.

Oblikovanjem ovakve evropske saobraćajne mreže uklonila bi se uska grla i povezale najudaljenije regije u zajednički sistem saobraćajnica. Prema ranijim tumačenjima Evropske komisije, za BiH bi to trebala biti mreža dogovorena u okviru P 21 Transevropske mreže.

Osnovna mreža (core network) uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strateški najznačajniji, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. decembra 2030. godine.

Odlukom Evropske komisije 18. oktobra 2013. definisano je devet koridora Osnovne saobraćajne mreže EU kao okosnica za spajanje 94 glavne evropske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i putevima u glavnim gradovima evropskih zemalja, te razvoj 15 hiljada kilometara željezničke infrastrukture koja svojim kapacitetom omogućava postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vozove, kao i 35 graničnih prelaza.

Tih devet koridora su prioritet saobraćajne politike EU zbog čega je ustanovljen dodatni finansijski fond u vrijednosti od 26 milijardi eura pod nazivom CEF (Connectig Europe Facility) iz kojeg države članice, osim postojećih strukturnih i kohezijskog fonda, takođe mogu finansirati projekte na tim koridorima na osnovu konkursa koje će raspisivati Evropska komisija. Devet koridora su: Baltičko-jadranski, Sjeverno more-Baltik, Mediteranski, Bliski istokistočni Mediteran, Skandinavski-mediteranski, Rajnsko-alpski, Atlantski, Sjeverno more- mediteran, Rajna-Dunav Svaki od njih mora uključivati tri vrste

saobraćajne infrastrukture, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prelaza.

### 5.3. Stanje putne infrastrukture u Bosni i Hercegovini

Prema podacima prikupljenim od nadležnih institucija, ukupna dužina putne mreže u Bosni i Hercegovini iznosi 22.871,96 km od čega je 83,50 km autoputa, 30,71 km puta rezervisanih za saobraćaj motornih vozila, 3.843,20 km magistralnih, 4.714,55 km regionalnih, te oko 14.200,00 km lokalnih puteva. Putna mreža BiH se ubraja među slabo razvijene u Evropi. Starost asfaltiranih puteva u BiH je oko 30 godina, a gustina mreže je 0,414 km/km<sup>2</sup>, odnosno 4,69 km/1.000 stanovnika, što je 2,5 do 4 puta manje nego u zemljama zapadne Evrope. Izradom Master plana razvoja saobraćaja u BiH predviđene su aktivnosti na daljem proučavanju svih potencijalnih pravaca u BiH. Planirane saobraćajne potrebe do 2020. godine ukazuju na to da će na pojedinim dionicama, posebno u blizini velikih gradova, biti neophodno izvesti građevinske intervencije koje će omogućiti viši nivo usluge i sigurnosti u saobraćaju. Master plan saobraćaja predstavlja koncept osnovne mreže razvoja glavnih koridora, a razmatraju se glavni longitudinalni i transverzalni pravci kroz BiH. Prema predloženom, glavne mreže puteva u BiH (4.073 km) čine međunarodni koridori, primarni prvi pravci (1.908 km) i primarni drugi pravci (1.170 km).

#### 5.3.1. Prosječni godišnji dnevni saobraćaj (PGDS)

Ukupna dužina autoputa na koridoru Vc je 51.5 km, na kojoj je PGDS u 2013. godini iznosio 11.455 vozila/dan, dok je na do tad izgrađenoj dionici autoputa Banja Luka-Mahovljani u dužini od 9 km PGDS<sup>4</sup> iznosio 11.822 vozila/dan. Prema podacima dobijenim od JP Ceste FBiH za 2012. godinu, najveća frekvencija cestovnog

<sup>4</sup>kontinualno brojenje (GA, GM) tokom 365 dana godišnje-srednja vrijednost dnevnog opterećenja u oba smjera. Za GS dovoljno je brojenje i tokom najmanje sedam uzastopnih dana u jednom od tipičnih mjeseci. PGDS = ukupno vozila godišnje /365 dana [vozila/dan]

saobraćaja je zabilježena na magistralnom putu M4, odnosno na dionici Šićki Brod – Tuzla gdje je PGDS iznosio 18.807 vozila/dan. Prema podacima o prosječnom godišnjem dnevnom saobraćaju, dolazimo do zaključka da su pojedine dionice magistralnih puteva preopterećene. U prilog toj konstataciji ide i činjenica da je prisutan stalni porast ukupnog broja registrovanih vozila u BiH, pa samim tim i putničkih automobila, a koji ne prati adekvatno poboljšanje i proširenje putne infrastrukture, što doprinosi lošem stanju sigurnosti u cestovnom saobraćaju u Bosni i Hercegovini, što za posljedicu ima veliki broj saobraćajnih nezgoda, a samim tim i povećanje troškova.

### 6. Strategija sigurnosti saobraćaja

Polazne osnove strategije treba da posluže kao osnova reforme sektora sigurnosti drumskog saobraćaja, a mogu se mijenjati i prilagođavati u mjeri inoviranja i unapređenja sistema sigurnosti. Na području Bosne i Hercegovine, kao i u entitetima i kantonima, preduzimaju se određene aktivnosti, ali one ne funkcionišu kao zaokružen sistem sigurnosti saobraćaja (program) s utvrđenim sadržajima, metodama (način i sredstva realizacije), rokovima, nosiocima aktivnosti i praćenjem efekata, što ukazuje na potrebu koordiniranja i praćenja svih programa sa državnog nivoa.

#### 6.1. Strategija sigurnosti saobraćaja u EU

Evropska unija radi ispunjenja ciljeva i planova sigurnosti u drumskom saobraćaju, kroz Evropsku komisiju EU, kontinuirano predlaže nove direktive s mjerama za povećanje sigurnosti u saobraćaju.

EU je donijela niz dokumenata koje imaju za cilj podizanje nivoa sigurnosti saobraćaja. Osnovna dva dokumenta EU koja obuhvataju elemente koji se odnose na sigurnost drumskog saobraćaja su:

- Bijela knjiga,
- Akcioni program drumske sigurnosti. EU je postavila za cilj stvaranje evropske sigurnosti putnog područja u rasponu od



2010-2020. Nadležnost u ovom području je uglavnom nacionalna. Stoga EU fokusira svoje mjere na stanje vozila, prevoz opasnih stvari i sigurnost putne mreže.

Pravni temelj za takvo što čini Glava VI Ugovora iz Lisabona, a posebno njegov član 91. Ugovora o funkcionisanju Evropske unije (UFEU).

U junu 2003. godine, Komisija je objavila program djelovanja Evropske agencije za saobraćajnu sigurnost 2003-2010.

Komisija je istaknula u svom saopštenju objavljenom 20. jula 2010. godine, kako Program od 2003.-2010. nije postigao uspjeh u smanjenju broja žrtava, objavila je novi Program smjernica politike o sigurnosti cestovnog saobraćaja 2011-2020”.

Godina 2020. je bila navedena kao godina kojom će se prepoloviti broj fatalnih saobraćajnih nezgoda. No, Nova Bijela knjiga objavljena 28. marta 2011., je donijela promjene u smislu da se umjesto prethodno zacrtanog ispunjenja cilja zaključno sa 2020.godinom, kao ciljna godina postavi 2050. sa “nula postotnim smrtnim ishodom” u saobraćajnim nezgodama. Dana 11. marta 2014. godine Parlament je usvojio set minimalnih zajedničkih standarda za periodične tehničke preglede vozila, dokumente za registraciju vozila, i inspekcije cestovnog saobraćaja teretnih vozila.

U oktobru 2011. i u martu 2015. Evropski parlament i vijeće su donijeli dvije Direktive (2011/82 i 2015/43) o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o sigurnosti na putevima u vezi saobraćajnih prekršaja.

U cilju provođenja strategije sigurnosti saobraćaja Evropska unija je donijela niz mjera u vidu direktiva čijim provođenjem se očekuje poboljšanje sigurnosti saobraćaja u EU. Prva direktiva Evropske komisije EU trebala bi povećati sigurnost na glavnim putevima u Evropskoj uniji, odnosno transevropskoj putnoj mreži (TEN-T). Nova direktiva definiše smjernice i najefikasnije načine za sve faze upravljanja saobraćajnom

infrastrukturom. Druga direktiva Evropske komisije uključuje obavezu da svi kamioni registrovani u EU imaju ogledala za tzv. mrtvi ugao. Prema prijedlogu Komisije, sva vozila težine iznad 3,5 tona (t) morat će imati ogledala koja pokrivaju —mrtvi ugao.

Mjere za rješavanje uzročnika nastanka saobraćajnih nezgoda trebaju biti usmjerene na izvore opasnosti i u srazmjeri sa jačinom opasnosti koju pojedini izvori emituju i njihove korelacije sa drugim izvorima saobraćajnih nezgoda. Da bi mjere bile dosljedno provedene i pružile odgovarajuće efekte, potrebno je napraviti operativni plan u kojem će se tačno utvrditi sadržaj rada, potrebno vrijeme i nosioci aktivnosti.

## **6.2. Strategija sigurnosti u Bosni i Hercegovini**

Plan i ciljevi aktivnosti na polju sigurnosti potrebno je da čine strateške, operativne i dodatne aktivnosti koje će obuhvatiti sljedeće stavke: - jasno definisane programe aktivnosti, - obim i kvalitet preciziranih ciljeva aktivnosti, - jasno definisane nosioce aktivnosti, - definisanje načina izvršenja aktivnosti, - praćenje i vrednovanje rezultata programa i aktivnosti. Imajući u vidu stanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini sa svim negativnostima u ovom segmentu i zacrtani cilj treba odražavati realne mogućnosti kao i kretanje stepena sigurnosti u proteklom periodu. Analizirajući stanje sigurnosti saobraćaja u proteklom periodu, uočljivo je njegovo smanjenje, odnosno povećanje kako u ukupnom broju poginulih tako i u ukupnom broju saobraćajnih nezgoda. Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda kao i smanjenje broja poginulih za oko 5% na godišnjem nivou, odnosno 30% na period od 6 godina, predstavljalo bi realne okvire koji su ostvarivi. Navedeno smanjenje kako ukupnog broja poginulih tako i ukupnog broja saobraćajnih nezgoda moguće je implementirati uz poduzimanje jasno definisanih mjera i aktivnosti na svim poljima sigurnosti kao i u svim organizacionim oblicima države Bosne i Hercegovine.

### 6.2.1. Akcioni plan 2011-2020.

Rastući trendovi saobraćajnih nezgoda i žrtava, naveli su Vijeće ministara države BiH da prepozna sigurnost na putu kao ključni problem za naciju, te su komponente sigurnosti saobraćaja uključene u ukupni zajam od Svjetske banke, koji je namijenjen za finansiranje projekata za saobraćaj u entitetima RS i FBiH. Ovaj akcioni plan je jedan od rezultata projekata za sigurnost u saobraćaju.

Na državnom nivou dogodio se vrlo značajan napredak u 2006.godini, kada je donesen osnovni državni zakon o sigurnosti u saobraćaju. Iako je pružen cjelokupni krovni okvir za djelovanje, nedostatkom podrške kroz podzakone i propise, umanjen je njegov potencijalni učinak i djelotvornost. Ipak, postojanje ovog državnog Zakona je podstaklo Federalno ministarstvo unutrašnjih poslova (FMUP) da koordinira ključne aktere i da pokrene razvoj strategije za sigurnost saobraćaja u FBiH, te prateći akcioni plan cestovne sigurnosti za razdoblje od 2008 -2013. Nažalost, ova strategija i akcioni plan, iako rješavaju mnogo problema, nisu provedeni zbog nedostatka sredstava.

Ograničena baza podataka pokazuje da su zajednički međunarodni faktori rizika kao što su nedovoljno korištenje sigurnosnog pojasa, prebrza vožnja, vožnja pod uticajem alkohola i neadekvatna zaštita za pješake takođe uobičajeni faktori rizika u BiH, što je takođe i prekomjerno učešće mladih vozača (20-24 godina starosti) među poginulim i povrijeđenim. Akcioni plan će: 1. Povećati aktivnosti saobraćajne sigurnosti u ključnim agencijama na nivou BiH odgovornim za sigurnost u saobraćaju,

2. Ojačati sposobnost ovih agencija kako bi se poboljšala sigurnost u saobraćaju kroz smanjenje broja i vrsta saobraćajnih nezgoda koje najčešće uzrokuju pogibije i povrede u BiH,

3. Fokusirati se na poznate najveće faktore rizika:

- Korištenje sigurnosnog pojasa,
- Prebrza vožnja,
- Vožnja pod uticajem alkohola,
- Sigurnost pješaka.

Okvir Akcionog plana za deset godina od 2011. do 2020. ima cilj, viziju i misiju. Cilj: Smanjiti broj poginulih na putevima Bosne i Hercegovine za 50% do 2020.godine Vizija: Siguran i efikasan saobraćajni prevoz, koji će doprinijeti ekonomskom rastu i razvoju, kroz uspostavu sigurnije putne mreže, poboljšano ponašanje korisnika puteva, te koordiniranu vladu, aktivnosti preduzeća i nevladinih organizacija na entitetskim, kantonalnim i opštinskim nivoima, a putem ciljanih intervencija za smanjenje broja poginulih i povrijeđenih na putevima.

Misija: Koristeći snažnu političku volju i predanost kako bi se obuhvatili svi učesnici u saobraćaju, koristeći pristup sistema koji se temelji na osnovi preporuka 5 stubova UNDecade akcije<sup>7</sup> za razvoj upravljanja sigurnošću, sigurnijih puteva i mobilnosti, sigurnijih vozila, te sigurnijih korisnika puteva i reakcija poslije nezgoda.

Ključni ciljevi na nivou BiH: 1. 7% godišnjeg smanjenja ukupnog broja poginulih u odnosu na prethodne godine (oko 50% smanjenja kroz 10 godina), 2. 7% godišnjeg smanjenja broja nezgoda uzrokovanih prekomjernom brzinom u odnosu na prethodnu godinu, 3. Smanjen postotak poginulih pješaka za 30% do kraja 2015.godine, a 17% do kraja 2020., 4. Incidencija nezgoda uzrokovanih vožnjom pod uticajem alkohola smanjena za 7% svake godine u odnosu na prethodnu godinu.

### 6.3. Mjere za povećanje sigurnosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini

Na osnovu uočenih trendova i razlike između BiH i razvijenih zemalja potrebno je prvo definisati —slabe tačke domaćeg saobraćajnog sistema, utvrditi ciljeve za poboljšanje opšteg stanja i definisti strategiju dostizanja tih ciljeva. Ciljevi su heterogeni i potrebno ih je grupisati u nekoliko grupa.

Radi oživljavanja transporta i popravljanja ekonomskog stanja, mogu se definisati sljedeći ciljevi:

1. Donošenje nove saobraćajne politike u skladu sa svjetskim i evropskim

opredjeljenjima kojima se prije svega uvažavaju osnovni principi tržišta privrede,

2. Drumski transport treba permanentno svoditi na minimalan negativan uticaj na životnu sredinu i potrošnju pogonskog goriva. U okviru mjera donesenih s ciljem smanjenja saobraćajnih nezgoda posebno se ističu kratkoročne i dugoročne mjere koje su u cjelosti preuzete u BiH, što treba da doprinese promjenama u ponašanju svih učesnika u saobraćaju.

### 6.3.1. Strateške mjere sigurnosti drumskog saobraćaja

Sigurnost drumskog saobraćaja zasigurno je postala dio globalne politike svih zemalja, a posebno zemalja Zapadne Evrope. Bez sistemskog i kontinuiranog provođenje mjera nema postizanja dugoročnih ciljeva. Za pristup Evropskoj uniji neophodno je da Bosna i Hercegovina prihvati direktive i smjernice koje obavezuju zemlje članice na povećanje sigurnosti drumskog saobraćaja. Strateške mjere sigurnosti drumskog saobraćaja trebaju da se orijentišu na sljedeće aktivnosti:

- smanjenje najtežih posljedica saobraćajnih nezgoda u uslovima stalno rastućeg saobraćaja,
- dovođenje Bosne i Hercegovine u odgovarajuću grupu evropskih zemalja prema broju poginulih osoba na putevima u odnosu na broj stanovnika ili na 100.000 registrovanih vozila,
- znatno povećanje savremenijeg represivnog djelovanja policije i odgovarajućeg preventivnog djelovanja,
- podizanje svijesti građana o problemu sigurnosti u saobraćaju putem medijskih kampanja,
- adekvatno javno (medijsko) saopštavanje o stradanju u saobraćaju,
- prilagođavanje zakonodavstva prema posljedicama i uzrocima saobraćajnih nezgoda,
- uključivanje u provedbu programa svih državnih i entitetskih institucija i stručnih organizacija kojima je djelokrug rada vezan za sigurnost drumskog saobraćaja. Strateške aktivnosti u povećanju stepena sigurnosti u saobraćaju trebaju da se odnose na:
  - smanjenje brzina vozila i poštivanje najviših dopuštenih brzina,

- zaštita djece, mladih i najranjivijih učesnika u saobraćaju,
- prilagoditi saobraćajne površine kretanju osoba s tjelesnim invaliditetom,
- suzbijanje vožnje pod uticajem alkohola i opojnih droga u saobraćaju,
- saniranje opasnih mjesta,
- unapređenje aktivnosti "Hitne medicinske pomoći",
- povećanje nivoa tehničke ispravnosti vozila,
- unapređenje saobraćajne statistike i analize,
- upotreba sigurnosnog pojasa i dnevnih svjetala na vozilima,
- poštivanje semaforiskog svjetla.

### 7. Važnost saobraćajnog sistema u savremenom društvu

Tradicionalna uloga saobraćajnog sistema može se posmatrati kroz prizmu: - Ekonomske politike, sa respektom socio-ekonomske efikasnosti i pravila i zahtjeva poslovne ekonomije, - Uspostavljanje regionalne i socijalne jednakosti, sa posebnim akcentom na omogućavanje mobilnosti svim regionima i socijalnim strukturama, - Okruženje i sigurnost, što uključuje minimiziranje štetnih uticaja saobraćaja na ljude i na prirodu, prilagođavanje izgradnji i očuvanju okruženja i prirodnih resursa. Drugim riječima, postojanje čvrste veze između saobraćaja, transporta i cjelokupnog privrednog sistema argumentuje podatak da učešće saobraćajnih i transportnih usluga u prodajnoj cijeni proizvoda u primarnim proizvodima iznosi prosječno 30%, u sekundarnim 40%, u tercijarnim 30%, u kvartarnim i kvintarnim po 25%.

Nemoguće je govoriti o sinergijskim efektima saobraćaja i transporta bez naglašavanja njihove uloge u zaštiti okruženja, razvoju nerazvijenih područja te održivom razvoju u najširem smislu te riječi. Saobraćajni sistem dobiva i dodatnu dimenziju u kontekstu procesa globalizacije, gdje ubrzani ekonomski rast i razvoj mora popratiti odgovarajuća saobraćajna i transportna mreža, posebno u pogledu osvrtnosti tri od četiri slobode jedinstvenog tržišta. Značaj sektora transporta potvrđuje

činjenica da je njegov udio u ukupnom BDP-u Evropske unije 7%, koliko je u zaposlenosti 40% investicija EU usmjereno je na ovaj sektor, a 30% je njegovo učešće u ukupnoj energetskej potrošnji. Potražnja za transportnim uslugama konstantno raste, a u posljednjih 20 godina po prosječnoj stopi od 2,3% godišnje za robu i 3,1% za putnike.

## 8. Razvoj saobraćajnog sistema u BiH u narednom periodu

U pogledu ocjene budućeg razvoja bh. transportnog sistema do sada ispoljeni i prethodno izloženi razvojni trendovi i strukturne promjene u proizvodnji i potražnji materijalnih dobara upućuju na zaključak da u bliskom periodu treba očekivati sljedeće opšte razvojne tendencije: Daljnje povećanje ukupnog obima transportnog rada kao očekivani rast svih vidova proizvodnje i potrošnje materijalnih dobara, porasta nacionalnog dohotka i društvenog standarda. Otvaranje novih prirodnih resursa i povećanje turističkog saobraćaja što će nesumnjivo pozitivno djelovati na budući rast ovih grana transporta, uz dalju raspodjelu transportnog supstrata između pojedinih vidova transporta i u skladu sa njihovom ulogom i funkcijom na tržištu transportnih usluga kao i mjerama socio-ekonomske politike.

Efikasnije preduzimanje mjera za realizaciju dogovora o saobraćajnoj politici, a posebno u domenu koordinacije rada saobraćajnih grana kako između pojedinih grana i vidova transporta tako i između nosilaca transportnog procesa i korisnika transportnih usluga što će nesumnjivo usloviti buduće povećanje efikasnosti i društvene racionalnosti transportnog sistema, unapređenje tehnologije, tehnike i organizacije transporta, povećanje kvaliteta transportnih usluga organizovanjem integralnog i kombinovanog transporta.

## 9. Inteligentni sistemi u saobraćaju i transportu

Postojeće stanje zagušenosti saobraćajnica svih vidova saobraćaja, te rast zahtjeva za transportovanjem podstaklo je krajem 20. vijeka razvoj novih pristupa i načina

rješavanja problema mobilnosti i organizovanosti saobraćaja. To je dovelo do pojave inteligentnih transportnih sistema. Inteligentni transportni sistemi omogućuju transparentnost informacija, bolje upravljanje te poboljšani odziv saobraćajnog sistema čime on dobiva attribute inteligentnog. Atribut "inteligentni" označava sposobnosti adaptivnog djelovanja u promjenljivoj okolini pri čemu je potrebno prikupiti dovoljno podataka i obraditi ih u realnom sektoru.

U okviru ITS-a se razvijaju inteligentna vozila, inteligentne saobraćajnice, bežične —pametne kartice za plaćanje putarina, dinamički navigacijski sistemi, adaptivni sistemi semaforizovanih raskrsnica, efikasniji javni prevoz, baza distribucija pošiljki podržana internetom, automatsko javljanje i pozicioniranje vozila u nezgodi. Suština ITS-a je da integriše pojedina rješenja polazeći od zajedničke arhitekture ITS-a i dobro ukomponovanih sistemskih specifikacija. Razvoj i nastanak ITS-a predstavlja integraciju transportnog i telekomunikacijskog sistema, koji doživljavaju svoje neprestane promjene kao nezavisni sistemi što direktno utiče na razvoj, formu i organizaciju inteligentnih transportnih sistema.

Oblast inteligentnih transportnih sistema objedinjuje osam osnovnih područja:

1. saobraćajni kontrolni i upravljački sistemi,
2. navigacijski sistemi,
3. sistemi kontrole i bezgotovinske naplate,
4. održavanje,
5. javni prevoz,
6. komercijalni prevoz,
7. pješački saobraćaj,
8. itinereri za vanredne situacije.

Evropska unija stavlja ITS razvojne elemente unutar svoje zajedničke transportne politike u svim vidovima, što podrazumijeva razvoj tehničke standardizacije da bi se obezbijedila tehničko-tehnološka kompaktnost na jedinstvenom tržištu ITS usluga.

Poseban značaj i ulogu danas imaju savremene informacione tehnologije

kojima se stvaraju uslovi za bezbjednije odvijanje saobraćaja i povećanja kvaliteta transportne usluge, jer: 10. smanjuju broj saobraćajnih nezgoda i njihove posljedice, 11. identifikuju opasne situacije i omogućavaju izbjegavanje incidenta, 12. smanjuju zahtjeve koje saobraćaj postavlja pred vozače, 13. smanjuju broj odluka koje donosi čovjek, 14. tempo donošenja odluka je usklađeniji sa ograničenim mogućnostima čovjeka za obradu i odgovor, 15. automatizuju vozačke zadatke, 16. obezbjeđuju veći fond pouzdanih informacija, 17. sprječavaju određene subjektivne propuste, 18. sprječavaju i najavljuju kvarove na vozilima i dr. Po mjestu na kojem se informacije prenose korisnicima razlikujemo:  Inteligentna transportna sredstva,  Inteligentne saobraćajnice. Funkcije inteligentnog transportnog sredstva u cilju sprječavanja saobraćajnih nezgoda pomažu vozaču da izbjegne i preduprijedi nezgodu upotrebom sistema koji se nalaze u vozilu i koji procjenjuju prirodu ili značaj prije nje, uzimajući u obzir stanje vozača. Inteligentne saobraćajnice predstavljaju sisteme koji su dio opreme na putevima i služe za povećanje nivoa bezbjednosti saobraćaja i poboljšanje efikasnosti saobraćajnog sistema. U zavisnosti od uloge u sistemu razlikujemo nekoliko tipova ITS zasnovanih na infrastrukturi: sistemi za upravljanje saobraćajem na putevima, sistemi za kontrolu saobraćaja, sistemi za informisanje putnika, sistemi za upravljanje saobraćajem na raskrsnicama, sistemi za zaštitu pješaka.

S obzirom da ITS-i pomažu u otklanjanju negativnih uticaja faktora na bezbjednost vozila i putnika, njihovo dejstvo se može posmatrati kroz dva glavna segmenta bezbjednosti vozila, a to su:  Aktivna bezbjednost,  Pasivna bezbjednost, pri čemu svaki od ovih segmenata ima dosta uticajnih faktora, koje je najčešće teško sve pobrojati. Primjena ITS-a u aktivnoj i pasivnoj bezbjednosti vozila je širokog spektra i pokriva sve segmente. Sa aspekta vozila, osnovni elementi aktivne bezbjednosti su: - Bezbjednost vožnje, - Uslovna bezbjednost, - Bezbjednost upravljanja i rukovanja, - Blagovremenost

opažanja. Pasivna bezbjednost vozila podrazumijeva: - Smanjivanje posljedica povreda putnika i vozača u saobraćajnim nezgodama, - Smanjivanje posljedica povreda ostalih učesnika u saobraćaju uključujući i pješake.

## II ODRŽIVI RAZVOJ

### 1. Pojam održivog razvoja

Pojam održivog razvoja dovodi se, najčešće, u vezu sa zaštitom životne sredine, planiranjem društvenog razvoja, ekološkim, ekonomskim i političkim pitanjima. Koncept održivog razvoja predstavlja novu razvojnu paradigmu, novu strategiju i filozofiju društvenog razvoja. Održivi razvoj spaja u jedno brigu za živi svijet na planeti Zemlji i za očuvanje kapaciteta prirodnih sistema (prirodnih resursa) sa društvenim i ekološkim izazovima koji stoje pred svakim društvom, državom i čovječanstvom kao cjelinom.

Aktuelnosti pojma održivog razvoja naročito doprinose izazovi koji dolaze sa ugroženošću životne sredine. Neki od tih izazova su: globalno zagrijavanje, smanjivanje ozonskog omotača, „efekat staklene bašte“<sup>5</sup>, nestanak šuma, pretvaranje plodnog zemljišta u pustinje, pojava kiselih kiša, izumiranje životinjskih i biljnih vrsta, itd. Jedna sveobuhvatna definicija održivog razvoja glasi: —održivi razvoj predstavlja integralni ekonomski, tehnološki, socijalni i kulturni razvoj, usklađen sa potrebama zaštite i unapređenja životne sredine, koji omogućava sadašnjim i budućim generacijama zadovoljavanje njihovih potreba i poboljšanje kvaliteta života.

Prije nešto više od jedne decenije, Svjetska komisija za životnu sredinu i razvoj (World Commission on Environment and Development), poznata i kao "Brundtlandova komisija" (Brundtland Commission) objavila je izvještaj pod

<sup>5</sup> Efekat staklene bašte je proces zagrijavanja planete Zemlje koji je nastao poremeđajem energetske ravnoteže između količine zračenja koje Zemljina površina prima od Sunca i vrada u svemir

nazivom „Naša zajednička budućnost (Our Common future), kojim se ukazuje na opasnost, po ljude i planetu, od politike ekonomskog rasta bez uzimanja u obzir mogućnosti regeneracije planete Zemlje. Ova komisija, kojom je predsjedavao Kanađanin Jim McNeill, definisala je održivi razvoj kao razvoj kojim se ispunjavaju potrebe sadašnjosti, bez uskraćivanja mogućnosti budućim generacijama da zadovolje svoje potrebe. Svjetski lideri su na Zemaljskom samitu u Rio de Žaneiru 1992. godine usvojili preporuke Bruntlendove komisije, a jedan od rezultata samita bila je Agenda 21 kojom se daju preporuke za održivo upravljanje zemljišnim, vodenim i šumskim resursima u XXI vijeku. Jedan od ključnih dokumenata usvojenih na samitu u Rio de Žaneiru je Agenda 21- deklaracija o namjerama i obavezivanje na održivi razvoj u XXI vijeku.

Od 1992. godine, pa nadalje, UN su počele da sve više računaju na ulogu navedenih grupacija u svojim programima, za razliku od prethodne prakse, koja je isključivala sve aktere osim nacionalnih vlada i nekoliko favorizovanih posmatračkih organizacija. Jedno od poglavlja Agende 21 o bitnim grupacijama je i poglavlje o ulozi lokalnih vlasti. Sa svih strana svijeta, razna tijela naglašavala su njihovu ključnu ulogu u konkretnoj primjeni —odživosti na lokalnom nivou.

Iz ovoga je proizašla preporuka data u 28. poglavlju – da lokalne vlasti treba da se konsultuju sa stanovništvom u pogledu osmišljavanja strategije za stvaranje Lokalne Agende (LA) 21. Danas, mnogi lokalni savjeti rade u skladu sa principima Lokalne Agende. Svaki od procesa ima svoje karakteristike, obilježen je lokalnim uslovima, uključujući tu i javno mnijenje, geografske uslove (npr. urbane i ruralne oblasti razlikuju se po svojim nedostacima), koji se uzimaju u obzir pri donošenju odluka, što važi i za političke stavove, kao i za problem resursa.

### 1.1. Održivi razvoj kao ekološki princip

Ovaj ekološki princip može da se primjeni na različita prirodna bogatstva i ekološke sisteme, pa i na Zemljinu atmosferu. Radi se o odnosu prema prirodnim bogatstvima koji je orijentisan ka budućnosti.

U području ekonomije moraju se uvesti novi načini privređivanja, koji prilikom proračunavanja cijene uzimaju u obzir faktor prirode kao faktor dalje proizvodnje. Pritom se ne postavlja samo pitanje na koji bi se način trebalo to ostvariti u pojedinačnim slučajevima, političkom ili administrativnim upravljanjem ili samim ekonomskim obavezama, već se razgovara i o tome kolika je mogućnost da se ekonomija prilagodi decentralizovanom svjetskom tržištu, ako se već ne mogu dogovoriti koraci na putu održivog razvoja na međunarodnom nivou.

U području socijalnog postavljaju se sasvim novi izazovi principima i praksi pravedne raspodjele - i to sa tri stajališta: osnovna slika održivog razvoja koja potiče iz razvojne političke debate je, prije svega, stvaranje jednakih prilika za razvoj u sklopu problematike Sjever-Jug. Nadalje, radi se o održivosti ekološke modernizacije unutar društva koja nije povezana samo s novim mogućnostima, nego i sa brojnim opterećenjima.

Nakon konferencije o životnoj sredini i razvoju održane u Rio de Žaneiru 1992. godine, pojam —SUSTAINABLE DEVELOPMENT postao je vodeći pojam u području politike o životnoj sredini. To svakako predstavlja napredak za ekološku politiku, jer se na taj način pojašnjava veza između ekoloških, ekonomskih i socijalnih problema unutar koje se moraju postaviti problemi zaštite životne sredine, ako ih želimo riješiti stručno i na društveno prihvatljiv način. To znači, da građani kao akteri moraju preuzeti veliku odgovornost za ostvarivanje politike održivog razvoja, što sa sobom povlači strukturalne, institucionalne i finansijske posljedice.

## 2. Održivost transporta

Pored pozitivnih efekata koje rast obima saobraćaja ima na ekonomski prosperitet gradova, država, regiona, kontinenta i svijeta, negativne posljedice današnjih politika, koje su sve izraženije u oblasti saobraćaja, umanjuju značaj istog rasta i razvoja. Negativni efekti najizraženiji su u urbanim sredinama. Stalno povećanje broja stanovnika u gradovima i stepena motorizacije rezultira sve većim zagušenjima saobraćaja na uličnoj mreži, kao i posljedica sve većeg korištenja automobila i nemogućnosti daljeg zadovoljenja potražnje izgradnjom novih kapaciteta saobraćajne ponude grada. Negativni efekti povećanja obima saobraćaja i sve intenzivnijeg korištenja motorizovanih transportnih sredstava u gradovima su: emisija štetnih gasova, potrošnja energije, komunalna buka, saobraćajne nezgode, zauzimanje prostora i vremena u ionako ograničenim urbanim sredinama smanjujući mogućnost za obavljanje drugih djelatnosti. Posebni negativni efekti saobraćaja se manifestuju na broj poginulih kod nas i u svijetu, i sve veći iznos materijalnih šteta dostižući i preko 5% od BDP-a.

Opšti zaključak je da je transport ustvari žrtva sopstvenog uspjeha. Saobraćajna zagušenja su u stalnom porastu i rast je osnovni uzrok postojećih problema zagađenja životne sredine. Sve je to dovelo do primjene ITS-a u radu i upravljanju u saobraćaju što znatno utiče, ne samo na efikasno funkcionisanje saobraćaja u cjelini, već i na pojavu saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posljedicama.

Porast broja vozila uslovljava proširenje saobraćajne mreže, što dovodi do smanjenja zelenih površina u gradskim sredinama, do povećanja zagađenja vazduha i samim tim degradacije životne sredine. Usljed toga, smanjene su saobraćajne površine za nemotorizovane tokove i mogućnosti građana za slobodnijim kretanjima. Povećanje nivoa zagađenja i manje mogućnosti za slobodnijim kretanjima građana na saobraćajnoj mreži (pješačenje,

korištenje bicikala...) dovode do pada nivoa kvaliteta u urbanim sredinama.

## 3. Znanje kao faktor konkurentske prednosti

Danas najveću vrijednost imovine čine upravo ljudi, tj. njihov kapital zasnovan na znanju, umijeću, vještinama i intelektualnoj svojini. U tom smislu, ljudski kapital treba usmjeravati ka inovacijama i time razvijati proizvode i usluge koje stvaraju novu vrijednost. Postoje dva osnovna oblika znanja: prvo je eksplicitno, objektivno, formalno, otvoreno i ovo je znanje u obliku vještina, podataka, naučnog znanja, priručnika i sl. Ovo znanje može lako da se prenosi, prihvati i pamti, ali i mijenja. Drugi oblik je tzv. implicitno, tiho, nevidljivo, lično, subjektivno, skriveno i koje se teško prenosi. Implicitno znanje je ključno za stvaranje novog znanja u organizaciji. Ulaganje u ljudske resurse ima presudan uticaj na održivost. Znanje, vještine i sposobnosti zaposlenih nisu zauvijek date, već je potrebno kontinuirano vršiti obuku i sticati nova saznanja. Kultura naklonjena znanju je jedan od najznačajnijih faktora za uspjeh, pa je tako koncept "organizacija koja uči jedna od osnovnih karakteristika sadašnjeg vremena u kojem se dešavaju promjene, a upravo su one uslov opstanka i glavna karakteristika razvoja.

Intelektualni kapital se sastoji od ljudskog kapitala, strukturnog kapitala i eksternog kapitala. Ljudski kapital je: skup znanja, vještina, iskustva, intuicije i stavova radne snage. Strukturni kapital čini širok spektar patenata, modela i kompjuterskih i administrativnih sistema. Strukturni kapital firme je zapravo sistem, struktura, strategija i kultura. Eksterni kapital predstavlja ukupne odnose organizacije i mreže saradnika (dobavljači, kupci), njihovo zadovoljstvo i lojalnost preduzeću.

Kompanije su pred stalnim izazovom promjena. Ulaganje u znanje i vještine je jedini način da se odgovori tom izazovu. Znanje je osnova za inovacije, a one pomažu kompanijama da se razvijaju u skladu sa promjenama poslovnog okruženja. Na svom putu rasta i poboljšanja uslova,

posebnu ulogu imaju inovacije i korporativno preduzetništvo. Inovacije su kombinacija ideja i informacija koje donose pozitivne promjene. One uključuju skup naučnih, tehnoloških, organizacionih, finansijskih i komercijalnih aktivnosti. Za stvaranje konkurentne prednosti od vitalnog značaja su znanje kao osnova i inovacije kao pokretačka snaga.

Još sedamdesetih godina XX vijeka skrenula se pažnju na doprinos klasičnih faktora ekonomskom rastu, kao što su radna snaga i kapital, koji je tada iznosio 12%, a da je znanje u ulozi faktora produktivnosti doprinosilo preko 80%. Ta tendencija je bila još izraženija u Japanu, gdje je preko 95% rasta dolazilo na osnovu znanja, a samo 5% iz učinka ostalih faktora.

Tradicionalna ekonomska teorija i praksa zasnovane su na materijalnoj osnovi kroz zemljište, opremu i novac, i usmjereno tržište na efikasnu raspodjelu rada i kapitala. Danas se više od 50% bruto društvenog proizvoda (BDP) u razvijenim ekonomijama bazira na znanju, tj. na intelektualnoj imovini i stručnosti ljudi. Na primjeru SAD-a, može se sagledati uloga i značaj znanja i ljudskog kapitala. Usluge u SAD-a čine 76% BDP-a. Temelj usluga (softver, zdravstvena zaštita, komunikacije, obrazovanje itd.) su intelektualni i informacioni procesi koji stvaraju najveći dio vrijednosti za firme. U proizvodnji, najveći doprinos stvaranju vrijednosti čine istraživanje i razvoj, projektovanje procesa, kreiranje proizvoda, logistika, marketing i tehnološka inovacija.

U doba mašina, proizvod i oprema su bili u centru pažnje. Danas, u doba informatike, znanje je u centru pažnje i vrijednost se stvara iz znanja, umijeća, intelektualne svojine i sposobnosti. To je sve sadržano u ljudima i može se reći da je ekonomija danas zapravo ekonomija znanja, jer se bogatstvo stvara upravo efikasnim menadžmentom znanja. Ulaganje u kompaniju znači okupljanje talenata, sposobnosti, vještina i ideja što je intelektualni kapital a nisu fizički i finansijski resursi.

Danas su prisutne značajne evolutivne promjene koje idu u pravcu stvaranja savremenijeg preduzeća usklađenog s promjena na koje inicira internacionalizacija biznisa, razvoj informacijskih tehnologija i posebno konkurentan ekonomski ambijent. Iako postoje mnogamišljenja da je ljudski faktor najznačajniji —kapital preduzeća, ipak se ne može prikazati u računovodstvenoj evidenciji kao dio imovine (ili kapitala) preduzeća.

### 3.1. Kultura naklonjena znanju ili "organizaciji koja uči"

Dobar primjer je firma "General Electric" koja svake godine angažuje 200 predavača, 30 službenika, 30 direktora za ljudske resurse i mnogo mladih menadžera koji aktivno učestvuju u programu obuke za profesionalnu orijentaciju. Teme su konkurencija, pobjeđivanje na globalnom tržištu, kao i ocjenjivanje najvažnije vrijednosti u odnosu na vrijednosti kompanije. Obuka podstiče zaposlene da se sukobe sa sopstvenim vrijednostima. Bitan element razvoja ljudskog kapitala je prenošenje jedinstvenog i specijalizovanog znanja. Jedna od mogućnosti obuke je da menadžeri analiziraju i posmatraju aktivnosti drugih kompanija i prenesu stečeno znanje u svoju kompaniju. U okviru kompanije, važnu ulogu predstavlja i prenošenje sopstvenog znanja drugome, ali i usvajanje tzv. —tihog znanja od drugih radnika.

Kompanije vrše obuku na licu mjesta, organizuju obuku na poslu ili van njega (npr. saradnja sa univerzitetima), prate pojedinačni napredak zaposlenog i unapređuju razmjenu eksplicitnog i —tihog znanja. Važno je da zaposleni praktično koriste stečena znanja, dijele ih sa drugima u kompaniji i zajednički rade na postizanju ciljeva kompanije i time stvaraju novu vrijednost. Zbog toga postoje sistemi vrednovanja.

Uobičajeni su od —vrha na dole, a mnoge organizacije koriste sistem vrednovanja iz svih uglova i sistem povratne informacije. Postoji potreba da se prate suptilnije osobine kao što su umijeće komunikacije i socijalne



vrline, lične vrijednosti, ubjedenje i stavovi. Za menadžere je važno da postižu vrhunske rezultate, ali ne na račun zaposlenih, već kroz razvoj suštinskih vrijednosti kompanije na duži rok.

Koncept "organizacije koja uči" je jedna od osnovnih karakteristika sadašnjeg vremena, u kome se promjene dešavaju neprestano u svim oblastima života, a posebno u ekonomiji. Promjene su uslov opstanka i glavna karakteristika razvoja. One treba da budu stalne i brojne u svim segmentima organizacije. Pored promjena, druga bitna karakteristika ovog vremena jeste da je ovo vrijeme usluga. Usluge u razvijenim zemljama već čine preko 60% ukupnog prihoda, a broj zaposlenih u ovom sektoru je prešao 70%. Za organizaciju koja uči, ovi trendovi su posebno bitni, jer su usluge i njeni atributi pouzdanost, ljubaznost, komunikativnost, maniri itd., u velikoj mjeri zavisni od obuke i ospobljavanja. Čitav proces organizacionog učenja je stalan, doživotan. Izuzetnost je samo osnov za nove uspjehe i stvaranje novog jezgra kompetentnosti. Tako se stvara organizacija koja uči. —Sposobnost da učimo brže od svojih konkurenata možda je naše jedino održivo konkurentsko oružje.

Globalno društvo ne posjeduje sposobnost da stvori mogućnost za zapošljavanje za sve koji traže posao i postignu punu zaposlenost, pod uslovom da je centralni značaj zapošljavanja priznat kao osnovno ljudsko pravo. Glavni nosilac društvenog razvoja danas je otvaranje novih radnih mjesta, a ne ekonomske politike. Naime, javni stimulatívni programi, manipulacija ponude novca i kamatne stope sigurno mogu imati kratkoročan efekat, ali je rast i razvoj društava baza, koja služi kao osnova i kontekst za ekonomski rast. Puna zaposlenost se može postići na široko zasnovanoj društvenoj strategiji koja ubrzava društveni razvoj, uključujući i mjere kojima se poboljšava kvalitet i kvantitet obrazovanja i obuke, promociju preduzetništva i samozapošljavanja, povećanje brzine komunikacije i transporta, podstiću istraživanje i inovacije, i potpunije koriste moć društvene organizacije. Od svih mjera, obrazovanje i obuka su najvažniji, i

za generisanje zapošljavanja i olakšavanje evolucije društvene svijesti i kulture na više mentalnoj i ekološki svjesnoj osnovi, a manje materijalističkoj osnovi.

Tokom perioda od 1970. godine do 2008. godine, Južna Koreja je svoj BDP po uvećala čak osam puta i dostigla \$ 25.500 po stanovniku. U isto vrijeme, zaposleni u uslužnom sektoru su doživjeli dramatičnu transformaciju, povećanjem sa 31% na 69%. Broj proizvodnih radnika se takođe povećao, i to sa 19% na 37% u 1991. godini, da bi u 2009. godini taj broj iznosio 24%. Tokom prošle dekade Južna Koreja je imala jednu od najnižih stopa nezaposlenosti na svijetu.

### **III EKONOMSKI TRENDOVI U BIH I ZEMLJAMA ZAPADNOG BALKANA**

#### **1. Reformska agenda za Bosnu i Hercegovinu i Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju**

Vijeće ministara Bosne i Hercegovine prepoznalo je hitnu potrebu pokretanja procesa oporavka i moderniziranja ekonomije u cilju jačanja održivog, efikasnog, socijalno pravednog i stabilnog ekonomskog rasta, otvaranja radnih mjesta, povećanja i bolje ciljane raspodjele socijalnih davanja te stvaranja održivog i pravičnog društvenog okruženja.

Reformska agenda je tijesno povezana i s ciljevima novog pristupa EU ekonomskom upravljanju na Zapadnom Balkanu i u skladu je s programom ekonomskih reformi, kao temeljnim elementom koji treba da podstakne sveobuhvatne strukturalne reforme da bi se održala makroekonomska stabilnost i prospješio rast i konkurentnost. Stanje javnih finansija svih nivoa vlasti u BiH je takvo da je neophodno provesti fiskalnu konsolidaciju koja će postepeno dovesti do smanjenja budžetskog deficita i srednjeročno dovesti do smanjenja nivoa javnog duga. Zbog toga su se vlasti u BiH opredijelile za snažan trogodišnji program fiskalne konsolidacije. U pogledu ovog cilja, a radi izbjegavanja nepovoljnih eksternih uslova finansiranja vlasti u BiH očekuju zaključivanje finansijskih aranžmana sa

Međunarodnim monetarnim fondom, Svjetskom bankom i Evropskom komisijom, koje će tokom provođenja mjera fiskalne konsolidacije osigurati finansijsku podršku.

### 1.1. Poslovna klima i konkurentost

Dalji rast i prosperitet u BiH su zasnovani na privlačenju investicija. Postoji potreba da se unaprijedi konkurentnost eliminisanjem već dobro poznatih i dokumentovanih prepreka investicijama. Osim toga, postoji potreba da se ujednači i izravna teren za investicije uklanjanjem skrivenih dotacija i ostalih vidova pomoći mnogim velikim preduzećima i poboljšanjem stečajnih procedura te nastavkom aktivnosti na rješavanju problema s nekim od neodrživih preduzeća.

### 1.2. Tržište rada u BiH

Kako bi se stabilno krenulo putem održivog rasta, Bosna i Hercegovina se mora prihvatiti svojih strateških prednosti. One uključuju značajan potencijal u radnoj snazi koji trenutno nije dovoljno iskorišten. Niska stopa aktivnosti radno sposobnog stanovništva i visoka stopa nezaposlenosti koja je u značajnoj mjeri posljedica neusklađenosti ponude i potražnje za kvalifikovanom radnom snagom ograničava mogućnosti razvoja. U BiH postoji i značajan broj dugoročno nezaposlenih koji su obeshrabreni da traže zaposlenje. Postojeći zakoni o radu u značajnoj mjeri više ne odražavaju društvene i ekonomske odnose u BiH, te su u pojedinim odredbama kontradiktorni sa drugim zakonima i u nekim odredbama nejasni i nedovoljno fleksibilni. Kultura kolektivnog pregovaranja i socijalnog dijaloga je nedovoljno razvijena i često opterećena nerealnim zahtjevima socijalnih partnera.

Povećan broj zaposlenih lica u BiH u 2015. godini, je doprinio rast u područjima prerađivačke industrije i trgovine na veliko i malo.

Smanjena je stopa registrovane nezaposlenosti, a istovremeno je došlo do

stagnacije nominalnih neto plata u BiH uz veći realni rast zbog deflacije.

Uz to došlo je i do povećanje broja penzionera i prosječne penzije u BiH. Tržište rada Evropske unije u 2015. godini bilježi postepeni oporavak. Iako je stopa nezaposlenosti u EU još uvijek iznad nivoa prije ekonomske krize (7,2% je iznosila 2007. godine), primjećuje se da je u 2015. godini bila niža u odnosu na prethodnu godinu (10,2% vs. 9,4%) uz povećanje broja zaposlenih lica. Većina zemalja članica EU je registrovala nižu stopu nezaposlenosti u poređenju sa prethodnom godinom. Sličan trend kretanja su imale stope nezaposlenosti zemalja u regiji. Suprotno, u BiH je zabilježen blagi porast anketne stope nezaposlenosti u 2015. godini, što je u suprotnosti sa registrovanom stopom nezaposlenosti koja je smanjena za 0,7 p.p. i iznosi 43,2%.

BiH i dalje ima jednu od najvećih stopa nezaposlenosti u regiji. Prosječne neto plate u 2015. godini u većini zemalja u regiji su nominalno uvećane uz skromnije stope rasta, dok je realni rast bio nešto veći zbog deflacije (izuzetak su Srbija i Crna Gora). Kao i prethodnih godina najveća prosječna neto plata je u Sloveniji, dok je najniža u Makedoniji.

### 1.3. Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju

Ključni instrument procesa stabilizacije i pridruživanja je Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju. Potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Bosna i Hercegovina ostvarila je s Evropskom unijom prvi ugovorni odnos, kojim joj se potvrđuje statuspotencijalnog kandidata za članstvo u Evropsku uniju. Na taj način Bosna i Hercegovina ušla je u prvu fazu Procesu stabilizacije i pridruživanja, koja sa sobom nosi niz obaveza. Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju potpisan je 16. juna 2008. godine u Luksemburgu. Potpisivanju je prethodilo parafiranje 4. decembra 2007. godine u Sarajevu, te pregovori o Sporazumu vođeni od novembra 2005. do decembra 2006. godine.

Sporazum će stupiti na snagu nakon potvrđivanja odnosno ratificiranja u Parlamentarnoj skupštini BiH, Evropskom parlamentu i u državama članicama Evropske unije. Do završetka procesa potvrđivanja ili ratificiranja Sporazuma, koji može trajati i do dvije godine, na snazi je Privremeni sporazum na osnovu kojeg se od 1. jula 2008. godine primjenjuju odredbe Sporazuma koje se odnose na trgovinu s Evropskom unijom i određene aspekte unutrašnjeg tržišta Evropske unije. Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju omogućava Bosni i Hercegovini da koristi finansijsku pomoć Evropske unije u obliku grantova i zajmova, uključujući i zajmove Evropske investicione banke. Pomoć je uslovljena napretkom u zadovoljavanju političkih kriterija iz Kopenhagena, a posebno napretkom u ispunjavanju prioriteta Evropskog partnerstva, te ispunjavanjem uslova Procesu stabilizacije i pridruživanja. Finansijska pomoć koja se dodjeljuje Bosni i Hercegovini bit će namijenjena za zadovoljavanje utvrđenih potreba i dogovorenih prioriteta. Ona može obuhvatiti bilo koju oblast saradnje, a naročito pravosuđe i unutrašnje poslove, usklađivanje zakonodavstva i ekonomski razvoj. U svrhu optimalnog korištenja raspoloživih sredstava, sporazumne strane redovno će razmjenjivati informacije o svim izvorima pomoći.

## 2. Globalizacija i regionalizacija

Globalizacija predstavlja fenomen savremenog doba i kao takva obilježava savremenu epohu civilizacije. U njenoj osnovi je stvaranje jedinstvenog ekonomskog i političkog prostora u svjetskim razmjerama. Regionalizacija čini njen sastavni dio i kao takva predstavlja regionalno povezivanje i integraciju grupe geografski susjednih zemalja. Pritom se odnosi u procesu regionalizacije grade na principima i u funkciji globalizacije, uvažavajući neke specifičnosti zemalja koje pristupaju međusobnom regionalnom povezivanju i saradnji. Ekonomski sadržaji globalizacije i regionalizacije podrazumijevaju stvaranje—globalne ekonomije u svijetu. Globalizacija se shvata

kao —povezivanje nacionalnih privreda u svjetsku privredu.

Radi se dakle o saradnji i ekonomskom i drugom povezivanju zemalja na određenom geografskom prostoru. Oblici te saradnje i povezivanja mogu biti različiti počev od liberalizacije međusobnih trgovinskih odnosa, razvoja zajedničke privredne infrastrukture, industrijske kooperacije, zajedničkog nastupa na treća tržišta i dr. Pritom se njihovi međusobni odnosi grade na principima globalizacije u malom. Regionalnom intergacijom i saradnjom olakšava se rješavanje ekonomskih problema na određenom prostoru i ubrzava njegov ekonomski razvoj.

Kao što podaci pokazuju Balkan predstavlja relativno veliko geografsko područje koje moraju respektovati svi integracioni procesi i ekonomske asocijacije u Evropi. Ono učestvuje sa oko 15% u ukupnoj površini Evrope i sa oko 19% u njenom stanovništvu. Sa stanovišta ekonomske razvijenosti i ekonomskih problema, Balkan je vrlo heterogeno područje. To je jedan od objektivnih razloga njegove spore ekonomske integracije i sporog povezivanja sa Evropom, pa je to dodatni razlog da se pomogne najmanje razvijenim zemljama Balkana da ubrzaju svoj ekonomski razvoj. Ako se to ne učini, razlike u ekonomskoj razvijenosti između balkanskih zemalja predstavljat će ozbiljnu smetnju njegovoj bržoj regionalizaciji. Ekonomski razvoj Balkana zadnjih desetak godina nosi sa sobom niz protivrječnosti i različito usmjerenih procesa.

Poseban problem predstavljaju balkanske zemlje u tranziciji, koje su najbrojnije i koje svojim političkim i ekonomskim problemima u znatnoj mjeri utiču na stanje u regionu, pa i šire. Proces tranzicije u njima odvija se sporo, što se najbolje vidi po rezultatima ekonomskog razvoja i standardu stanovništva. Osim Slovenije, sve ostale zemlje iz ove grupe, su još uvijek daleko od nivoa ekonomske razvijenosti koju su imale prije desetak godina. U njima je na sceni deindustrijalizacija koja se ogleda u masovnom gašenju brojnih industrijskih kapaciteta pa i čitavih industrijskih grana.

Umjesto restrukturiranja proizvodnje i njenog prilagođavanja novim uslovima, često je na sceni zatvaranje fabrika i gašenje proizvodnje. Očigledno da to ima uticaja na makroekonomsko kretanje proizvodnje, zaposlenost radne snage i standard stanovništva.

### 2.1. Balkan i Evropska unija

Važnu ulogu u odnosima između Balkana i Evropske unije, posebno u oblasti ekonomije, imaju aktivnosti u okviru Pakta za stabilnost Jugoistočne Evrope. Očigledno je da su i međunarodni subjekti shvatili da je politička stabilnost na ovom prostoru tijesno povezana sa ekonomskim razvojem i ekonomskom stabilnošću.

Kao ekonomske prioritete u narednom periodu, Pakt je definisao: 1) Razvoj trgovine i povećanje investicija (posebno potpisivanje i sprovođenje međusobnih ugovora o slobodnoj trgovini i poboljšanje investicione klime) i 2) Razvoj infrastrukture (uključujući i energetiku). S obzirom na geografski položaj regiona posebna aktivnost bit će usmjerena na razvoj i modernizaciju saobraćajnih koridora i energetskih sistema. U tome velika pomoć, posebno u vidu dugoročnih kredita, očekuje se od Evropske unije – njenih fondova, banaka i finansijskih institucija.

Interes za ekonomsku saradnju i integraciju sa Evropskom unijom iskazuju sve balkanske zemlje pojedinačno. U tome vide put i način ubrzanja svog privrednog razvoja i podizanja opšteg nivoa svoje ekonomske razvijenosti. Ona je već sada njihov najveći spoljnotrgovinski partner.

Ovako visok udio spoljnotrgovinske razmjene sa EU svake balkanske zemlje pojedinačno, rezultat je činjenice da se radi o geografski bliskom tržištu koje ima veliku proizvodnju i veliku tražnju za proizvodima i uslugama. Perspektivno gledano, obim i značaj izvoza i uvoza sa EU za balkanske zemlje mogli bi biti još veći. Uslov tome jeste brži ekonomski razvoj Balkana, posebno onog njegovog dijela u tranziciji.

Takav njegov razvoj omogućio bi veće količine i vrijednosti roba sa ovog područja namijenjene tržištu EU, kao i veće mogućnosti prihvatanja (u vidu uvoza) roba i usluga proizvedenih u EU.

### 3. Ekonomija znanja i pravda za sve

Nastanku ekonomije znanja, istorijski gledano, prethodila su dva perioda razvoja ekonomskog života u društvu. Prvi period odnosi se na poljoprivredu kao dominantni oblik proizvodnje dok se drugi period odnosi na prelaz sa poljoprivrednog na industrijski način proizvodnje. Taj drugi razvojni period obuhvatao je kako tehnološke aspekte promjena u samoj proizvodnji tako i promjene u demografskoj strukturi društva. Treći pak razvojni period karakterističan je, između ostaloga, po tome što znanje postaje glavni faktor proizvodnje sa kreativnim, informisanim, inovativnim i preduzetnim individualcem kao njegovim nosiocem. Ekonomija kakvu danas poznajemo se konstantno mijenja i prilagođava potrebama društva. Odnosno, istovremeno postoje dvije različite vrste ekonomije. To su tzv. masovna ekonomija (tj. ekonomija industrijskog doba koja još uvijek egzistira zbog masovne potrošnje materijalnih dobara, akumulacije materijalnog bogatstva te ekonomije obima i masovne eksploatacije materijalnih sirovina i energenata u procesu proizvodnje) i tzv. informacijska ekonomija koja za razliku od masovne ekonomije koristi višestruko manje energije, sirovina i radne snage, a postiže bolje efekte zbog znanja, odnosno informacija ugrađenih u proizvod koje tim proizvodima daju novu, dodatnu vrijednost u pogledu poboljšane kvalitete, dizajna, funkcionalnosti i višestruke korisnosti. Tvrdnje da obrazovanje postaje odlučujuće za funkcioniranje modernih informatičkih društava zasnovanih na znanju odnosno da ekonomija znanja koristi znanje kao robu/imovinu najbolje kvalitete, kao sredstvo proizvodnje i garancije konkurentnih prednosti na tržištu.

Ekonomija znanja danas se nalazi u svom najnižem razvojnom obliku koji se zove korporacijski kapitalizam, a kojeg

karakteriše eksploatacija radne snage, neograničena potrošnja prirodnih resursa, mijenjanje temeljnih vrijednosti, društvenih, ekonomskih i političkih struktura, namjerno izazivanje ekonomskih i socijalnih kriza u svijetu, a radi vlastitog interesa multinacionalnih korporacija zasnovanih na doktrini neoliberalizma i potpomognutih globalizacijskim procesima.

Da bi ekonomija znanja evoluirala ka višem razvojnom stepenu potreban je veći nivo i kvaliteta demokratije u svim zemljama svijeta, odnosno potrebno je stvoriti uslove za kompromisno, ravnopravno i udruženo članstvo zemalja u globalizovanom svijetu.

Živimo u vremenu i svijetu punom konstantnih, brzih i nepredvidivih promjena. Te iste promjene odnose se na svaki aspekt života, bilo privatni bilo poslovni. Činjenica o tome da je danas izvjesna jedino neizvjesnost vrijedi kako za pojedinca, tako i za širu društvenu zajednicu, za preduzeća, za nacionalne ekonomije, za regionalna udruženja. Jednom riječju, za cijeli svijet. Uzroci se pripisuju globalizacijskim trendovima i sve većoj informacijskoj, privrednoj, tehničko-tehnološkoj, sabračajnoj, medijskoj...umreženosti svijeta. U takvoj globalizovanoj privredi, tradicionalni faktori proizvodnje i vjera u važnost posjedovanja fizičke imovine i manualnog rada ustupaju primat nematerijalnoj imovini koja se manifestira u obliku znanja i informacija tj. intelektualnog kapitala.

#### 4. BIH i Evropska unija

EU i Bosna i Hercegovina uspostavile su diplomatske odnose. Vijeće Evropske unije se još u Solunu 2003. izjasnilo o Zapadnom Balkanu: —Budućnost ove regije je u Evropskoj uniji, tako da Bosna i Hercegovina ima perspektivu članstva u EU i odnosi između Unije i ove zemlje razvijaju se u tom kontekstu.

#### 4.1. Trenutni status odnosa

Prvi vidljivi učinak procesa evropskih integracija za građane BiH bilo je uvođenje bezviznog režima za one sa biometrijskim pasošima 15. decembra 2010. Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) 16. juna 2008. u Luxemburgu uspostavio je okvir za implementaciju pravnih, administrativnih, institucionalnih i ekonomskih reformi koje će zemlju približiti EU. Stavljene su na snagu i Privremeni sporazum o trgovini i pitanjima (od 1. jula 2008. godine), tako je uspostavljen prostor slobodne trgovine između EU i BiH, a upravo je EU glavni trgovinski partner zemlje. Pored toga, BiH pogoduje i jednostrane autonomne trgovinske preference EU za zemlje i teritorije koje učestvuju ili su u vezi sa procesom stabilizacije i pridruživanja.

Time su značajno povećane obaveze BiH jer je obuhvat reformi proširen sa trgovinskih pitanja na propise EU u cjelini.

Na osnovu tog, 15. februara 2016. godine podnesen je zahtjev za članstvo u Evropsku uniju predsjedništvu Vijeća EU. Sljedeći koraci u procesu pristupanja EU su: 1. Evropska komisija šalje BiH detaljan Upitnik, 2. Komisija ocjenjuje odgovore koje dostavi BiH i daje preporuku Vijeću EU (28 država članica), 3. Po okončanju pregovora potpisuje se Ugovor o pristupanju koji ratificiraju države članice, a evropski parlament daje svoju saglasnost, 4. Zemlja se na određeni datum priključuje EU.

#### 4.2. Finansijska pomoć i trgovinski odnosi između 2007. i 2013.

Bosna i Hercegovina je dobila € 615 miliona od Instrumenta za pretprijetnu pomoć (IPA) koji zemljama kandidatkinjama i potencijalnim kandidatkinjama za članstvo u EU pruža ciljanu finansijsku pomoć. Trenutno je u toku druga faza IPA, od 2014. do 2020. sa najmanje € 165 miliona namijenjenih za Bosnu i Hercegovinu u prvom stadiju. IPA posebno pomaže jačanje demokratskih institucija i vladavine zakona, reformu javne uprave, provođenje ekonomskih reformi, promovisanje poštivanja ljudskih i

manjinskih prava i polne ravnopravnosti, podršku razvoju civilnog društva i unapređenje regionalne saradnje, a doprinosi i održivom razvoju i smanjenju siromaštva. EU je glavni trgovinski partner BiH. BiH je imala koristi od pristupa tržištu EU kroz uvođenje tzv. autonomnih trgovinskih mjera od 2000. Po stupanju na snagu Privremenog sporazuma, pristup EU tržištu za proizvode iz Bosne i Hercegovine se još više uvećao, a trgovinske preference su dodijeljene za uvoz iz EU u zemlju.

Prema nalazima Izvještaja o napretku za 2014. BiH je ostvarila visok nivo trgovinske integracije sa EU. EU je i dalje glavni trgovinski partner Bosne i Hercegovine, dodatno ojačan pristupanjem Hrvatske EU od 1. jula 2013. Shodno tome se udio izvoza u EU povećao na 73,5%, dok se uvoz iz EU blago smanjio na 60% od ukupnog uvoza. Najvažniji trgovinski partneri iz EU su Njemačka i Hrvatska. Zemlje CEFTA sporazuma ostaju drugi najvažniji trgovinski partner i na njih otpada nekih 16% izvoza robe i 11% uvoza.

## 5. Privredna situacija u BiH

Predstavništvo njemačke privrede u BiH je u aprilu 2017. predstavilo rezultate privrednog istraživanja koje se godišnje provodi među članovima udruženja Wirtschaftsverein BiH. Cilj je detektovanje zadovoljstva njemačkih i drugih investitora u BiH, te kompanija koje se angažuju u bilateralnim privrednim odnosima s Njemačkom.

Prvi put od kada se vrši ovo istraživanje ni jedan od ispitanika ne očekuje pogoršanje vlastitog poslovnog razvoja. Čak 72% od ukupnog broj očekuje bolji poslovni razvoj. Ni jedna od firmi koje su učestvovala u istraživanju ne očekuje smanjenje prometa, dok 71% ispitanih smatra da će povećati promet. Bitno mjerilo za kvalitetnije uslove poslovanja su nove investicije. Tako 90% ispitanih računa da će investicije ostati jednake ili veće u onosu na prethodnu godinu. Nažalost takvi rezultati su prekinuli trend očekivanja rasta investicija.

Sve firme izrazile su nezadovoljstvo kada je u pitanju borba protiv korupcije i kriminala, politička i socijalna sigurnost, javna uprava, pravna sigurnost, porezni sistem i porezne uprave. Svi su istaknuli kao jedan od najvećih problema političku nestabilnost. Istraživanja su pokazala dvojake rezultate. S jedne strane bh. kompanije se pozitivno razvijaju, i na sajmovima van BiH ostvaruju zapažene rezultate.

S druge strane u BiH nemamo političku stabilnost koja je preduslov za stabilnu poslovnu klimu. Tom prilikom istaknuto je da postoji nastojanje da se dovedu novi investitori u BiH, ali da politička situacija bojkotuje ta nastojanja jer se u inostranstvu odašilju informacije o BiH kao nestabilnoj zemlji. Ističe se da je geografska pozicija BiH odlična, jer sve kompanije koje ovdje rade su faktički u centru Evrope ali i da se takva pozicija mora bolje iskoristiti. Uprkos svim izazovima BH tržišta, 73% ispitanika bi BiH opet izabralo kao lokaciju za poslovanje. Preduzeća su uglavnom osnivali domaći investitori, i to njih 1.233, dok je broj novoosnovanih preduzeća čiji su strani investitori 468.

Možda mi to ne vidimo, ali u Bosni i Hercegovini se i dalje otvaraju nove firme. Tako je, prema podacima Zavoda za statistiku, u protekloj godini otvoreno ukupno 1.780 novih tržišno orijentisanih preduzeća, ne uzimajući u obzir obrtnike/fizička lica. Od toga je 1.716 preduzeća koja imaju manje od 10 zaposlenih, 58 njih sa 10 do 50 i šest preduzeća sa 50 do 250 zaposlenih radnika.

Po oblastima, najviše novoosnovanih preduzeća u 2016. godini je u trgovini na veliko i malo, popravku motornih vozila i motocikala (486), zatim u području stručne, naučne i tehničke djelatnosti (221), prerađivačkoj industriji (200 preduzeća), poslovanju nekretninama (198), administrativnim i pomoćnim uslužnim djelatnostima (140), te građevinarstvu (109 preduzeća). Sva ostala područja (ugostiteljstvo, saobraćaj, poljoprivreda, obrazovanje i druge djelatnosti) imaju manje od 100 novoosnovanih preduzeća, kažu iz Zavoda za statistiku FBiH. Kada je u pitanju

broj novoosnovanih preduzeća po kantonima, najviše ih je osnovano u Kantonu Sarajevo - 807 preduzeća, 233 su osnovana u Tuzlanskom kantonu, 216 u Zeničkodobojskom, 155 u Hercegovačko-neretvanskom i 150 preduzeća u Unsko-sanskom kantonu. Prema podacima koje su nam dostupni, preduzeća su uglavnom osnivali domaći investitori, i to njih 1.233, dok je broj novoosnovanih preduzeća čiji su strani investitori 468, a broj mješovitih preduzeća gdje su strani i domaći investitori je 79. Najviše stranih investitora je iz Ujedinjenih Arapskih Emirata - 83 preduzeća, iz Turske 62, Kuvajta 45 i iz Hrvatske 31 preduzeće.

U protekloj godini ugašeno je ukupno 595 tržišno orijentisanih preduzeća i to 583 preduzeća ispod 10 zaposlenih i 12 preduzeća sa 10 do 50 zaposlenih. Po oblastima, najviše ugašenih preduzeća je bilo u trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikala - 241 preduzeće, u prerađivačkoj industriji 72, u području stručne, naučne i tehničke djelatnosti 52 i u građevinarstvu 51 preduzeće.

Najviše ugašenih preduzeća je u Kantonu Sarajevo - njih 148, u TK-u 121, u ZDK-u ugašena su 92 preduzeća, a u HNK-u 81 i u USK-u 73 preduzeća. Domaći investitori u navedenom periodu ugasili su 501 preduzeće, strani 68, a broj ugašenih mješovitih firmi je 26. Najviše stranih investitora kod ugašenih preduzeća je iz Hrvatske, slijede Slovenija, Srbija, Njemačka i Italija.

### 5.1. Uvoz i izvoz

Najznačajniji partner BiH u razmjeni je EU, u kojoj učestvujemo sa 72,2% izvoza i 68,7% uvoza. U prvom kvartalu ove godine Bosna i Hercegovina ostvarila je izvoz u vrijednosti većoj od 2,5 milijardi KM, te je ostvareno povećanje izvoza veće za 14% u odnosu na isti period prethodne godine. Uvoz u prvom kvartalu iznosi gotovo 4,1 milijardu KM, što je za 17% više u odnosu na isti period prošle godine. Ovakve promjene rezultirale su pokrivenošću uvoza izvozom od 63,10%, a ukupan obim

spoljnotrgovinske razmjene povećan je i njegova vrijednost iznosi oko 6,61 milijardu KM.

### 5.2. Izvoz roba u 2015. godini

Viši nivo ekonomske aktivnosti u Eurozoni i zemljama regiona koji se manifestovao kroz povećanje ekonomskog rasta pozitivno se odrazio na proizvodne procese u Bosni i Hercegovini i na kraju na bh. izvoz. Tako je BiH, prema preliminarnim podacima BHAS10-a, za 2015. godinu ostvarila ukupni robni izvoz od 8,9 milijardi KM što predstavlja nominalno povećanje od 3,5% u odnosu na prethodnu godinu, dok je realni rast usljed smanjenja izvoznih cijena bio nešto viši i iznosio je oko 3,8%.

Ako se bh. izvoz roba u navedenom periodu posmatra po glavnim industrijskim grupama proizvoda, izuzev kategorija energija i neraspoređeno, gdje je zabilježeno smanjanje izvoza od oko 25% odnosno 10%, u svim ostalim kategorijama zabilježen je rast izvoza pri čemu su stope rasta iznosile: netrajni proizvodi za široku potrošnju 11,2%, kapitalni proizvodi 10,6%, intermedijarni proizvodi 6,1% i trajni proizvodi za široku potrošnju 2,3%.

### 5.3. Strana direktna ulaganja

Strana direktna ulaganja u svijetu u 2015. godini su ostvarila povećanje od 36,5% g/g. U BiH, prema podacima u platnom bilansu, SDU u 2015. godine su smanjena 34,8% g/g. U BiH je najviše ulagano u telekomunikacije, finansijske djelatnosti i osiguranje.

### 5.4. Ulaganja u svijetu i regionu

Prema najnovijim procjenama UNCTAD11-a, strana direktna ulaganja u svijetu u 2015. godini iznose oko 1.699 mlrd. USD uz povećanje od 36,5% g/g. Od toga iznosa 55,1% se odnosi na razvijene zemlje, 43,6% na zemlje u razvoju, dok na zemlje u tranziciji se odnosi svega 1,3% i ostvaruju najveći pad ulaganja (54,3% g/g).

## 5.5. Tržišta

Porast izvoza iz BiH, u odnosu na isti period prošle godine, ostvaren je sa gotovo svim zemljama, izuzev Italije, gdje je zabilježen blagi pad izvoza od 1,4%. Najveći ostvaren rast izvoza zabilježen je u Hrvatsku, Srbiju, Crnu Goru i Tursku, a kod uvoza najveći procenat povećanja zabilježen je kod uvoza iz Švicarske, Mađarske i Hrvatske.

Iz navedenih pokazatelja može se zaključiti da se BiH sve više okreće regionalnim partnerima, a za primjer može poslužiti Srbija, koja se ove godine nalazi na drugom mjestu po obimu spoljnotrgovinske razmjene, odmah poslije Hrvatske.

Najznačajniji partner Bosne i Hercegovine u spoljnotrgovinskoj razmjeni po obimu razmjene, čije učešće iznosi 70,7% u ukupnom obimu razmjene, je EU (71 izvoza i 70,5% uvoza). Izvoz iz BiH u 2016. godini je, u odnosu na godinu prije, povećan za 6% i iznosi 9,7 milijardi KM, dok je uvoz u istom periodu takođe povećan i to za 5,58% i iznosio je 16,2 milijarde KM. Ovakve promjene rezultirale su pokrivenošću uvoza izvozom od 60,1%, što je više za 0,40% u odnosu na pokrivenost u prethodnoj 2015. godini. Ukupan obim spoljnotrgovinske razmjene je povećan za 5,74% i njegova vrijednost je 26 milijardi KM, dok je deficit u 2016. godini bio skoro 6,5 miliona KM.

Najznačajniji partner po obimu razmjene iz Evropske unije je Hrvatska. U 2016. godini u poređenju sa prethodnom godinom, došlo je do povećanja ukupnog izvoza proizvoda u Hrvatsku za 7,59%, dok je uvoz povećan za 5,03%. Ukupan izvoz iz BiH prema Hrvatskoj iznosio je oko jednu milijardu KM, dok je iz Hrvatske na tržište BiH uvezeno robe u vrijednosti od 2,55 milijarde KM.

Nakon EU, CEFTA12 u razmjeni sa BiH učestvuje sa 15,5% izvoza i 15,6% uvoza. Na tržište CEFTA-e u 2016. godini je iz BiH izvezena roba u vrijednosti 1,5 milijardi KM i izvoz je povećan u odnosu na prethodnu godinu za 5,79%. Sa područja CEFTA-e uvezli smo robe u vrijednosti oko

2,5 milijardi KM, što je za 6,92% više u odnosu na prethodnu godinu. Ovakav odnos vrijednosti izvoza i uvoza rezultirao je pokrivenošću uvoza izvozom od 59,6%. Najznačajniji spoljnotrgovinski partner iz CEFTA-e regiona je Srbija sa kojom imamo najmanju pokrivenost uvoza izvozom. Na tržište Srbije u 2016. godini izvezli smo robe u vrijednosti od 882.044.000 KM, što je za 8,08% više u odnosu na prošlu godinu. Sa područja Srbije, uvezli smo robe u vrijednosti 2.3 milijarde KM i time povećali uvoz za 7,3% u odnosu na 2015. godinu.

Na učešće EFTA13-e i ostalih zemalja spada 13,9% uvoza i 13,5% izvoza. Najznačajniji partner EFTA-e je Švicarska sa kojom se gotovo i obavlja sva spoljnotrgovinska razmjena sa BiH. U 2016. godini uvoz iz Švicarske je smanjen za 39,89% dok je izvoz povećan za 13,80%.

Među takozvanim "ostalim tržištima" najznačajniji spoljnotrgovinski partner BiH je Turska, a zatim Kina.

U 2016. godini obim razmjene sa Turskom iznosio je 998 miliona KM. Izvoz u Tursku iznosio je 401,32 miliona KM i veći je u odnosu na prethodnu godinu za 13,16%. Uvoz iz Turske povećan je za 9,83% i iznosio je oko 597 miliona KM. Pokrivenost uvoza izvozom iznosila je 67,2%. Sa NR Kinom primjetno je smanjenje i izvoza i uvoza, gdje se razmjena uglavnom vršila u tekstilnoj industriji.

## 5.6. Rast industrijske proizvodnje u 2016.

Bosna i Hercegovina je prošle godine ostvarila rast industrijske proizvodnje za oko 4,3% u odnosu na 2015. navodi se iz Direkcije za ekonomsko planiranje BiH u informaciji o kretanju makroekonomskih pokazatelja. Ovaj rast praćen je i povećanjem broja zaposlenih.

### 5.6.1. Izvozna tržišta

Posmatrano po sektorima, na osnovu podataka, može se konstatovati da su svi sektori pozitivno doprinosili ostvarenom povećanju obima proizvodnje. Rast u prvom



polugodištu bio je izazvan povećanjem proizvodnje u prerađivačkoj industriji, dok je u drugom dijelu godine, kada je došlo do slabljenja u toj grani, energetski sektor nadomjestio nastale gubitke. Najznačajniji doprinos rastu ukupne industrijske proizvodnje u BiH ostvaren je u okviru prerađivačke industrije, koja je zahvaljujući pozitivnim ekonomskim kretanjima na izvoznim tržištima, ostvarila povećanje od 3,1%.

U okviru prerađivačke industrije najviše stope rasta ostvarene su u proizvodnji hemijskih proizvoda 14,2%, gotovih metalnih proizvoda 12,5%, te u proizvodnji namještaja, prehrambenih proizvoda, gdje su povećanja iznosila 8,8, odnosno 7,3%.

### 5.6.2. Umanjenje cijena

Najznačajnija smanjenja zabilježena su u okviru proizvodnje baznih metala 4,7%, te koksa i naftnih derivata od 5,7%. Pad proizvodnje uglavnom je posljedica cijena na svjetskom tržištu gdje je došlo do umanjenja cijena i slabljenja tražnje za ovim proizvodima. U sektoru rudarstva registrovano je povećanje proizvodnje od 3,4%, što je, u najvećoj mjeri, posljedica povećanja proizvodnje uglja i lignita.

## 6. Zaposlenost i nezaposlenost

### 6.1. Ekonomska politika o nezaposlenosti

Nezaposlenost u BiH nije samo nezaposlenost mladih, to nije samo nezaposlenost onih koji su poslije privatizacije ostali bez posla, niti je to nezaposlenost samo NKV i KV radnika i onih koji su bez posla ostali poslije pljačkaške privatizacije. Danas se u strukturi nezaposlenih nalazi čitav niz potkategorija. Tu su i mladi, ali i ljudi u srednjoj dobi, kao i oni kojima nedostaje nekoliko godina do penzije, i neobrazovani, ali i magistri i doktori nauka, tu su diplomirani profesori društvenih i humanističkih nauka, ali i matematičari, fizičari i hemičari, ljekari itd.

Stopa nezaposlenosti je izuzetno važan indikator stanja u kojem se društvo nalazi. Može se govoriti o čitavom nizu uzroka koji

generiše visoku nezaposlenost, odnosno, strukturalni poremećaj na tržištu rada između ponude radne snage i potražnje za radnom snagom. Takođe, nezaposlenost proizvodi čitav niz negativnih, ne samo ekonomskih, nego i socijalnih, socijalno-psiholoških, demografskih posljedica. Visoka stopa nezaposlenosti je generator socijalnog nezadovoljstva. Što je stopa nezaposlenosti viša, to je veća vjerovatnoća socijalnih nemira i protesta (koji su u savremenim društvima uglavnom obavještajno kontrolisani i politički eksploatisani), porasta svih oblika nasilja, kao i kriminalizacije društva, zatim suicida, intenzifikacije emigracionih talasa... Ma koliko ovaj problem pokušavao da se ignoriše, a pažnja preusmjeri na surogat teme, visoka nezaposlenost ukazuje na duboki poremećaj u društvu i ostaje prijetnja društvu.

Podnošljiva stopa nezaposlenosti je ona koja se kreće između hipotetičkog nultog procenta i 5%. To znači da većina radno sposobnog stanovništva ima posao kojim obezbjeđuje bar minimalne uslove za svoju egzistenciju, ukoliko ostaje bez posla lako nalazi novi posao, po društvu ne postoji opasnost od nemira i protesta, a ekonomski sistem je efikasan u eksploatisanju radne snage samim time što uspijeva da uključi većinu radno sposobnog stanovništva bez obzira na kvalifikacije koje posjeduje.

Stopa nezaposlenosti koja se nalazi na nivou između 5% i 10% je alarmantna. Ovakva visoka stopa nezaposlenosti ukazuje na poremećaj u odnosu ponude radne snage i potražnje za radnom snagom na tržištu rada, na pad privredne aktivnosti, usporen proces stvaranja novih radnih mjesta, nekonkurentnost privrede...

Društvo koje ima stopu nezaposlenosti iznad 15% i posebno iznad 20% već je ozbiljno raslojeno društvo, antagonizovano i socijalno podijeljeno, u kojem preovladava osjećaj socijalne nepravde, a veliki broj ljudi već nema skoro nikakve šanse da ostvari svoje pravo na rad, drugim riječima da obezbijedi uslove sopstvenog opstanka. Ovako visoka stopa nezaposlenosti lako može da uslovi talas socijalnih nemira i

protesta, emigracione talase, rast kriminala, suicida, čak i problem u oblasti fizičkog i mentalnog zdravlja socijalno ugroženih kategorija stanovništva.

Međunarodna organizacija rada, početkom 2014. godine objavila je publikaciju —Globalni trendovi u zaposlenju 2014. Podaci objavljeni u ovoj publikaciji govore da je globalna stopa nezaposlenosti u 2013. iznosila 6% od ukupne globalne radne snage. Broj nezaposlenih u svijetu dostigao je broj od 201,8 miliona ljudi, i on je za 4,9 miliona ljudi veći u odnosu na 2012. godinu, kada je broj ukupno nezaposlenih osoba u svijetu bio 196,9 miliona ljudi. U 2013. godini bilo je 31,8 miliona ljudi bez posla više nego u 2007. godini do kraja 2014. godine MOR predviđa skok stope globalne nezaposlenosti sa 6% na 6,1%, kao i dugoročnu nemogućnost rješavanja ovog problema na globalnom nivou.

U razvijenim ekonomijama zemalja EU, po podacima MOR14-a 8,6% nezaposlenih je od ukupne radne snage. To je za oko 3% više od nivoa na kojem se stopa nezaposlenosti u EU nalazila u 2007. godini. Prema podacima o nezaposlenosti koji se mogu naći na stranici Eurostat-a, stopa nezaposlenosti u eurozoni za april 2014. godine iznosi 11,6%, a u samoj EU (28 članica-10,46%) poznato je da najviše nezaposlenost imaju Grčka, Kipar, Portugal, Španija, Irska.

Po izvještaju Međunarodne organizacije rada, stopa nezaposlenosti mladih u zemljama EU iznosi 18,3%, a posebno dramatična situacija je u Srbiji, Makedoniji, i na kraju u Bosni i Hercegovini, gdje se nezaposlenost mladih nalazi na nivou 63,1% za 2013. godinu. Kao posebna kategorija unutar kategorije mladih koji su nezaposleni izdvaja se takozvana NEET15 grupa, a to su mladi koji niti su uključeni u radni proces, niti su uključeni u sistem obrazovanja i sticanja vještina. U većini zemalja za koje postoje podaci o tzv. NEET grupi, nivo na kojem se ona nalazi je oko 20%. U Irskoj i Španiji, gdje je procenat onih koji se nalaze u NEET grupi 2007. godine bio 9,4%, 2013. godine on je iznad 20%.

Prema podacima Zavoda za statistiku, u prvom kvartalu 2016. godine stopa nezaposlenosti u BiH je iznosila 27,5%.

U strukturi nezaposlenih u zemljama koje imaju drastično visoku stopu nezaposlenosti iznad 20% dominiraju nezaposleni koji pripadaju srednjoj dobi. Sve je uočljivija nezaposlenost visokoobrazovanih ljudi u zemljama članicama EU koje su pogođene ovim problemom (Španija, Grčka, Portugal, Kipar, Irska, Italija) kada je riječ o BiH dosadašnje koalicione vlade su zbog više razloga marginizovale problem nezaposlenosti, zamjenjujući ga surogat temama. S evidentiranih 7,3%, prema podacima iz 2016. godine, Slovenija ima najmanju stopu nezaposlenosti u regiji, dok prema posljednjim podacima, najlošija je Bosna i Hercegovina sa 27,5% registrovane nezaposlenosti.

Osim Slovenije, sve druge države u regiji imaju stopu nezaposlenosti veću od 10%. Jedina s registrovanom nezaposlenošću većom od 20%, Osim Bosne i Hercegovine, jest Makedonija. Tako je stopa nezaposlenosti prema trećem kvartalu prošle godine u Hrvatskoj bila 12% iako je podatak za novembar prošle godine pokazao da se taj broj povećao na 14,4% na mjesečnom nivou. Stopa nezaposlenosti u trećem kvartalu prošle godine u Srbiji iznosila je 13,8%, Crnoj Gori 16,9%, dok je u Makedoniji bila 23,4%.

## 6.2. Zaposlenost

Prosječan broj zaposlenih lica u BiH u 2015. godini se nastavio uvećavati po nešto bržoj stopi rasta (1,8%) u poređenju sa prethodnom godinom i iznosio 713,6 hiljada. Iako je u većini područja djelatnosti broj zaposlenih lica uvećan (poređenje g/g) najznačajniji doprinos rastu broja zaposlenih je u djelatnostima koje zapošljavaju najveći broj lica u BiH - industrija i trgovina. Uz povećanje obima industrijske proizvodnje u BiH prosječan broj zaposlenih lica u području djelatnosti prerađivačke industrije je uvećan za 2% g/g.

U oba bh. entiteta u 2015. godini registrovan je rast broja zaposlenih lica. Prosječan broj zaposlenih u FBiH je iznosio 450,1 hiljada,

uz stopu rasta od 1,5% g/g. Istovremeno u RS prosječan broj zaposlenih je uvećan za 1,8% g/g iznosi 246 hiljada. Najznačajniji doprinos rastu broja zaposlenih u oba entiteta je u djelatnostima prerađivačke industrije i trgovine na veliko i malo, što ukazuje da su oba entiteta imala doprinos rastu broja zaposlenih u BiH. Pored navedenih djelatnosti u FBiH broj zaposlenih je značajno uvećan u administrativnim i pomoćnim uslužnim djelatnostima i djelatnosti zdravstvene i socijalne zaštite. S druge strane, u RS djelatnosti hotelijerstva i ugostiteljstva, obrazovanja i stručnih, naučnih i tehničkih djelatnosti imale su značajan doprinos rastu ukupnog broja zaposlenih (pored industrije i trgovine).

### 6.3. Nezaposlenost

Uz povećanje broja zaposlenih lica u 2015. godini prosječan broj nezaposlenih lica u BiH se nastavio smanjivati (-1,4% g/g) i iznosi 541,8 hiljada. Intenzitet smanjenja broja nezaposlenih je naročito izražen u drugoj polovini godine. Broj nezaposlenih lica je manji u oba entiteta (poređenje g/g), uz nešto veću stopu smanjenja u RS. U FBiH prosječan broj nezaposlenih lica je smanjen za 0,3% g/g i iznosi 390,2 hiljada, a od ukupnog broja lica brisanih sa evidencije 67% je zbog zaposlenja. U RS prosječan broj nezaposlenih lica je manji za 4,4% g/g i iznosi 139,5 hiljada. Od ukupnog broja brisanih sa evidencije u 2015. godini oko 51% je zbog zaposlenja i obavljanja privatne djelatnosti. Prema kvalifikacionoj strukturi najveći doprinos smanjenju broja nezaposlenih (g/g) u oba entiteta je u kategorijama NKV i KV lica.

### 6.4. Drastičan pad broja radnika

Ključni problem u BiH je što današnje bh. firme nemaju svoj proizvod, već su osuđene da rade tzv. lohn poslove. Od prijeratnih više od 100.000 radnika u sektoru tekstila i obuće u Bosni i Hercegovini do danas je ostalo oko jedne četvrtine. Drastičan pad broja radnika posljedica uništavanja privrede u toj djelatnosti s počinjanjem tranzicije i privatizacije.

U velikom broju slučajeva, u procesu privatizacije mnoga preduzeća završavaju stečajem i likvidacijom firmi, što je dovelo do gašenju fabrika, odnosno preduzeća. Po podacima Zavoda za statistiku FBiH, u oktobru 2016. u tom sektoru bilo zaposleno 21.415 radnika, a da je prosječna plata iznosila 403 KM.

Ključni problem predstavlja što današnje bh. firme u djelatnosti tekstila, kože, obuće i gume nemaju svoj proizvod već su osuđene da rade tzv. lohn poslove odnosno poslove dorade proizvoda za velike strane firme koje isporučuju sav materijal, a naši radnici prodaju samo svoju radnu snagu. Nekada prepoznatljive bh. firme, kao što su Borac Travnik, Aida, KTK ili Viteks, više ne postoje, a novonastale imaju potpuno drugačiji odnos.

### 6.5. Izlaz za nezaposlenost u BiH

Socijalno preduzetništvo je veoma aktuelna tema, te se treba okrenuti prema tome, jer je to izlaz za nezaposlenost i siromaštvo posebno ranjivih i ugroženih kategorija. Primjer da je 14 miliona ljudi u evropskim zemljama zaposleno kroz socijalno preduzetništvo govori nam da je na neki način budućnost u tome. Sajam socijalnog preduzetništva je jedna od aktivnosti zagovaračke kampanje —Donošenje novih politika i mjera u oblasti socijalnog preduzetništva koju Fondacija za socijalno uključivanje u BiH, Inicijativa za bolju i humaniju inkluziju i Koalicija marginalizovanih grupa u BiH-KOMA provode uz podršku Američke agencije za međunarodni razvoj (USAID).

Cilj ove aktivnosti je spajanje komercijalnih i socijalnih preduzeća, odnosno društvenoodgovornih firmi koje su se odazvale i deset preduzeća koja u praktičnom smislu rade sa marginaliziranim grupama.

## 7. Preduzetništvo

Preduzetnici te mala i srednja preduzeća u njihovom vlasništvu oduvijek su bili posmatrani kao glavni pokretači privrede, zapošljavanja i ekonomije u cjelini. Njihove

osnovne karakteristike bile su proaktivnost, fleksibilnost i reaktivnost što ih je diferenciralo od velikih kompanija. Međutim, s razvojem poslovanja malih i srednjih preduzeća, preduzetnici su naišli na izazove opstanka i/ili daljnjeg rasta preduzeća za koje nisu više dovoljni samo entuzijazam, spremnost na preuzimanje rizika i fleksibilnost. Sve se više pažnje posvećuje razvoju fundamentalnih menadžerskih znanja, vještina i programa koje će preduzetniku današnjice omogućiti da kvalitetno upravlja rastom i razvojem vlastitog preduzeća. Potrebna znanja i vještine preduzetnika razlikuju se zavisno o fazi razvoja preduzeća. Stoga je interesantno posmatrati kako se potrebe za određenim znanjima i vještinama mijenjaju s fazom razvoja preduzeća i pozicijom preduzetnika unutar samog preduzeća. Unutar Evropske unije, od tri lica zaposlena u privatnom sektoru mala i srednja preduzeća zapošljavaju dvije osobe te kreiraju više od polovine ukupne dodatne vrijednosti u EU. Mala i srednja preduzeća predstavljaju srž evropske ekonomije jer svojim rastom i razvojem te inovativnošću pokreću privredu, zapošljavanje i rast ekonomije u cjelini. Zanimljiva je što 99% kompanija na području EU jesu upravo mala i srednja preduzeća te da su devet od deset malih i srednjih preduzeća zapravo mikro preduzeća s manje od 10 zaposlenih. Njihove osnovne karakteristike su proaktivnost, fleksibilnost i reaktivnost što ih diferencira od velikih, multinacionalnih kompanija.

Svaki biznis danas pa samim time i mala i srednja preduzeća, konfrontiran je s globalnom konkurencijom i učestalim i kompleksnim promjenama u okruženju. Svjedoci smo sve kraćih životnih ciklusa proizvoda i različitih želja kupaca, što predstavlja kontinuirane prilike, prvenstveno novim kompanijama i startupima, da zauzmu svoje mjesto na tržištu čak i u industrijama u kojima dominira dobro organizirana i resursima dobro potkovana konkurencija. Istovremeno, ukazuje se kratkoročna mogućnost malim preduzećima da temeljem svojih osnovnih karakteristika osvoje svoj udio na tržištu. Samim time preduzetnici na čelu preduzeća moraju izgraditi organizaciju

koja će moći efikasno poslovati u tom dinamičnom okruženju. Međutim, s razvojem organizacije preduzetnici nailaze na izazove opstanka i/ili daljeg rasta preduzeća za koje nisu više dovoljni samo entuzijazam, spremnost na preuzimanje rizika i fleksibilnost. Ako znamo da devet od deset malih i srednjih firmi čine one u kojima je manje od deset zaposlenih, uz dominaciju onih s manje od četiri osobe, razumljivo je da te firme nemaju nužne vještine i korporacijsko znanje adekvatnog dizajniranja novih poslovnih modela razvoja preduzeća i pozicijom preduzetnika unutar samog preduzeća. Uloga malih i srednjih preduzeća je veoma značajna za svaku ekonomiju, ali ona nisu dovoljna da bi se ekonomija razvijala, pa ipak za razvoj svake ekonomije bitna je i uloga velikih preduzeća. Nažalost, mi imamo dosta nepovoljnu strukturu ekonomije gdje dominiraju mala i srednja preduzeća koja u ukupnoj strukturi učestvuju sa 99.5%, od čega mala preduzeća čine 95%. To je dosta loše i rezultat je neuspješnih reformi i transformacije vlasništva koje nije uspjelo da domaću ekonomiju sačuva u jednom liberalizovanom pristupu ekonomiji i tržištu, koji je dosta forsiran iz inostranstva u procesima eurointegracija. Tome doprinosi preduzetnički duh u BiH koji je na veoma niskom nivou u odnosu na zemlje EU.

To su činjenice na osnovu kojih se trebaju kreirati odgovarajuće politike koje bi trebale u budućnosti mijenjati naše percepcije u tom pogledu. Mladi ljudi koji završavaju svoje školovanje, bilo srednje ili visoko, maštaju da se zaposle u javnom sektoru, u gotovo stopostotnom iznosu. Na Zapadu je situacija drugačija. Oko 65% mladih ima ambiciju da pokrenu vlastiti biznis, oko 20% njih mašta o zaposlenju koje bi im omogućilo znanje i iskustvo da u dogledno vrijeme pokrenu vlastiti biznis, a samo 15% njih ima plan da se zaposli u javnom sektoru. U poslovanju malih i srednjih preduzeća veoma je bitno i strateško planiranje. U fazi uvođenja, strateško je planiranje u preduzeću neformalno i vođeno od strane preduzetnika – svi znaju zašto je preduzeće osnovano i koja je njegova svrha. Iako strategija preduzeća nije jasno artikulirana, može se iščitati iz načina donošenja odluka. Početna

strategija preduzeća svodi se na opravdanje, elaboriranje i iznošenje u javnost strategije kojaveć postoji temeljena na preduzetnikovoj viziji. U fazi rasta, dolazi do trenutka kad strateško planiranje treba poprimiti formalni oblik. Preduzeće mora razmišljati o sebi kao o biznisu, a ne proizvodu/usluzi. Istina je sasvim drugačija te mnoga preduzeća prilaze fazi rasta s istom strategijom koju su imala kad su započinjala svoj životni ciklus. Međutim, okruženje se konstantno mijenja; zahtjevi kupaca postaju kompleksniji; konkurencija je snažnija i uvodi nove proizvode i usluge. Preduzeće koje raste mora konstantno razvijati svoju strategiju i samim time načine kako će se nadmetati u dinamičnom okruženju. Posljedica nedostatka strateškog planiranja jest usporavanja rasta preduzeća.

Neppravilno vođen, rast preduzeća može dovesti i do njegovog propadanja. Mnoga mala preduzeća ne uspijevaju ostvariti vlastiti potencijal rasta jer su vlasnici prezauzeti svakodnevnim, rutinskim i operativnim poslovima u preduzeću i ne uspijevaju odvojiti potrebno vrijeme za rad na planiranju budućnosti preduzeća, njegovog rasta i razvoja. Ključno je da preduzetnik pripremi svoje preduzeće za nadolazeću fazu rasta kroz plan razvoja preduzeća, plan zapošljavanja i usavršavanja, kako sebe tako i ljudi unutar preduzeća. Za potrebe i razvoj malog i srednjeg preduzetništva u BiH izuzetno je značajno što je federalna Vlada usvojila izvještaj Federalnog ministarstva razvoja, preduzetništva i obrta o implementaciji Akcionog plana za realizaciju projekta „Razvoj malog i srednjeg preduzetništva u FBiH za 2016. godinu.

### 7.1.1. Literatura:

- [1] Ibrahim Jusufrić: Osnove drumskog saobraćaja, Saobraćajni fakultet, Travnik, 2007.
- [2] Ibrahim Jusufrić: Saobraćajni i ekološki problemi država u Evropskoj uniji s posebnim osvrtom na Bosnu i Hercegovinu – uvodni referat, XI Međunarodno savjetovanje "Saobraćajni i ekološki problemi država u tranziciji s

aspekta integracije u Evropsku uniju", Travnik, 2015.

[3] Bijela knjiga – Plan za jedinstveni evropski saobraćajni prostor – Put prema konkurentnom saobraćajnom sistemu unutar kojeg se efikasno upravlja resursima, Bruxelles, 2011.

[4] Kristina Kosor: Evropska politika zaštite okoliša, Centar za razvoj javnog i neprofitnog sektora TIM4PIN

[5] Vanja Biletić: Osnove Zajedničke transportne politike EU, Direkcija za evropske integracije Vijeća ministara BiH, Sarajevo, 2014.

[6] Politike Evropske unije: Okoliš, Evropska komisija, Brisel, 2013.

[7] Informacija o saobraćajnim nezgodama, njihovim uzrocima i posljedicama u Bosni i Hercegovini u 2014. godini, BIHAMK – Bosanskohercegovački auto-moto klub, Sektor za informisanje i dokumentaciju, april, 2015. godine

[8] Polazne osnove strategije drumskog saobraćaja (2015/2016.), Travnik april/maj 2017.

[9] Bioćanin R., Jusufrić J., Savić M., Inovacioni zahtjevi u održivom razvoju država Zapadnog Balkana, XIII Međ.savjetovanje —Inovativne tehnologije u funkciji rješavanja saobraćajnih i ekoloških problema zemalja u tranziciji, 27-28. Maj 2016. VlačićTravnik, BiH, ISSN br.2232-8807

[10] Adizes I., Managing Corporate Lifecycles, Prentice Hall Press

[11] Mintzberg H., and Waters J.A., Tracking strategy in an entrepreneurial firm, Academy of Menagment Journal

[12] Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini