

Mr. DRAGUTIN ŠIPKA  
Republički sekretar za saobraćaj i veze BiH  
Sarajevo, Vojvode Putnika 3

Prometna politika  
Pregled  
UDK: 656(497.15)+339.92.:061.1 EEZ  
Primljeno: 17.02.1990.  
Prihvaćeno: 24.09.1990.

## SAOBRAĆAJ U BiH S POSEBNIM NAGLASKOM NA UKLJUČIVANJE U EVROPSKI SAOBRAĆAJNI SISTEM EZ NAKON 1992. GODINE

### SAŽETAK

U radu se najprije razmatra problematika saobraćaja u BiH u kontekstu promjena privrednog sistema u Jugoslaviji, da bi zatim autor iznio neke osobenosti trenutnog stanja saobraćaja u BiH. Ističući neophodnost kompatibilnosti budućem evropskom saobraćajnom sistemu EZ, autor upućuje na postojeće mogućnosti saobraćaja u BiH za uključivanje u evropski saobraćajni sistem, u vezi čega kao odlučujuć razvojni korak ističe odluku o potrebi izgradnje autoputa Šamac-Sarajevo-Kardeljevo.

### 1. UVODNE NAPOMENE

Šta znači Evropski saobraćajni sistem EZ nakon 1992. godine u našim jugoslovenskim danas potrebnim razmišljanjima? Ovakvo pitanje moramo se postaviti, jer objektivno postoji opasnost da već sada glorificiranjem ovog pojma stvaramo imperativ koji može da nas odvede generalno u neke nove greške koje bi mogle biti posljedica grčevite želje da nadmašimo sami sebe.

Zahtjevi za uređen saobraćajni sistem po evropskim mjerilima su i te kako strogi. U cjelini taj sistem predstavlja visok stepen integracije cjelokupne djelatnosti, čemu su prethodila opsežna istraživanja i isti počiva na sveobuhvatnim naučno / tehno - ekonomskim podrškama po kojima se u osnovi zahtijeva urednost i sklad njegovih podsistema do perfekcije.

Naša stvarnost je značajan raskorak od ovoga, jer imamo uglavnom nepovezan i neuređen saobraćajni sistem. Stoga ne smijemo dozvoliti da u neophodnoj potrebi popravljivanja sadašnjeg stanja krenemo ka cilju koji se zove Evropa i u tom grču želje principom brzine proizvedemo nedopustivo preskakivanje stepenovanog razvoja, koji je i hijerarhijski vezan i uvijek neophodan u svakom postupku razvoja.

Biti kompatibilan budućem evropskom saobraćajnom sistemu EZ, za nas bukvalno znači hitno postići dogovor da je neophodno ovu oblast integralno povezati. Do danas smo znali da je to ispravno gledanje ali to nismo sprovodili. Naprotiv, razvijali smo neovisno dijelove ukupnog sistema i danas imamo podsisteme koji osim toga što su neoptimalno organizovani i ne predstavljaju integralan sistem, nego su se raz-

vili i u stručno - profesionalnom smislu u antagonizme, što u ovom trenutku ima i dodatnu otežavajuću okolnost za sprovođenje ambicioznih radikalnih promjena.

Prema tome u predhodnom periodu razvoja stvorili smo diskontinualan saobraćajni sistem, koji naprotiv u svom osnovnom zahtjevu za cjelovitost ne dozvoljava da se pojedini podsistemi razvijaju nezavisno, odnosno da se optimalni sistem definiše kao prosti zbir parcijalnih optimuma pojedinačnih podsistema. Istovremeno ovime su proizvedeni i stanoviti problemi prostornog razvoja, koji u svom pravilnom principu planiranja zahtijevaju i jasnu koncepciju saobraćajne osnove. Osim toga parametri koji nisu usko funkcionalno - tehnički, kao što su prostor, utjecaji na životnu sredinu i tome slično postaju sve značajniji kriterijumi provjere nivoa rješenja kojim se treba dostići optimalni sklad na relaciji *prostorni razvoj - cjeloviti saobraćajni sistem* kao i racionalna hijerarhijska urednost podsistema, koja je usmjerena ka integraciji u cjelovit saobraćajni sistem. Stoga saobraćajni sistem nije samo oblik komuniciranja ljudi i transporta tereta, već je to najznačajnije sredstvo za sprovođenje politike usmjerene ka optimalnoj ravnoteži o čemu, na nesreću, u cjelini nije vođeno računa.

Ovakvo stanje saobraćajnog sistema je karakteristično za cijelu zemlju i dosta je ujednačeno po republikama. Tako i u BiH stoje svi ovakvi problemi u ovoj djelatnosti, te o njima treba voditi računa u narednom periodu.

Prema tome, očigledno da je neophodno i nužno u oblasti saobraćaja krenuti u jedan vrlo brz i energičan, ali svakako stručan zaokret, koji u osnovi treba opredijeliti u svemu prema osnovnim zahtjevima integralnog transporta. Radi stečene poremećenosti sistema ovaj rad podrazumijeva multidisciplinarni pristup obrade i stručnih analiza sa uspostavljenim "free back" principom do iznalaženja najcjelishodnijeg rješenja u postojećim uvjetima, za što ovog puta moramo imati i vremena i dovoljno poštovanja.

### 2. SAOBRAĆAJ U BiH U KONTEKSTU PROMJENA PRIVREDNOG SISTEMA

Transport roba i prevoz ljudi su integralni dio ukupnog društveno - ekonomskog razvoja. Pouzdan, brz, jeftin i kvalitetan sa-

braćaj nije samo posljedica ekonomskih mogućnosti, već istovremeno pokretač i preduvjet efikasnog društveno - ekonomskog razvoja.

Ovakve definicije saobraćaja su odavno u upotrebi, predstavljaju dokazane formulacije, odnosno paradigme koje su dobile svoju potvrdu u životu i praksi, ali nažalost do sada ne i u našim prostorima. Međutim, u slobodnoj tržišnoj orijentaciji buduće ekonomije zemlje, kada je potrebno obezbijediti punu slobodu svim privrednim subjektima u obnavljanju poslova i njihovim samostalnim interventnim ponašanjem obezbijediti zdravo ekonomsko poslovanje, te tako proizvesti stalno razvojno pomicanje naprijed, saobraćaj će na indirektnan način, ali vrlo intimno uticati na mogućnost i obim razvojnih pomaka po svim privrednim subjektima. Tako će saobraćajna djelatnost i kod nas biti stavljena definitivno na ispit zrelosti. Za saobraćaj, znači, ovaj trenutak sada ima i dodatnu snagu u tome što ovog puta se i stvarno uspostavlja široki konsenzus mišljenja, da kao ukupna djelatnost ima puno pravo i na velike ambicije razvoja uz puni respekt potrebnog nivoa integracije u cjelovit sistem.

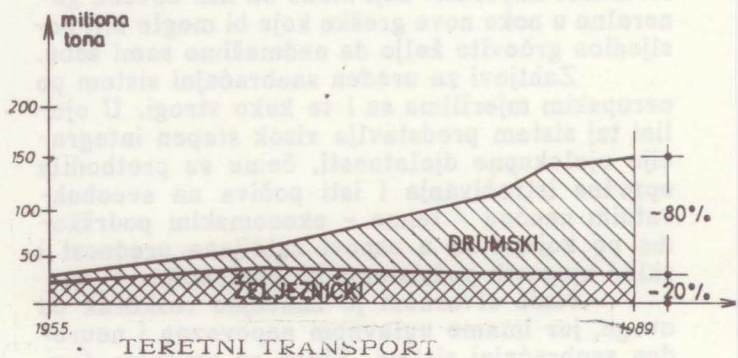
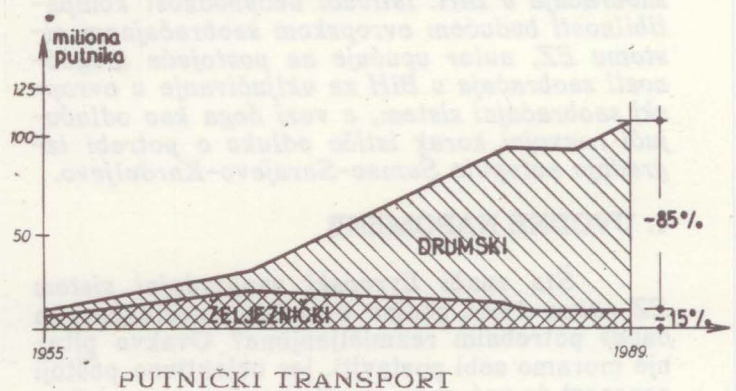
U povodu ovakvih opredjeljenja, a u duhu zakona o preduzećima, Bosna i Hercegovina je osnovne dijelove djelatnosti saobraćaja i saobraćajne infrastrukture organizovala u oblik javnih preduzeća, smatrajući ga najispravnijim rješenjem koje proizlazi iz zahtjeva generalne makro - organizacije cjelokupnog novog privrednog sistema u prostoru Republike. Time se i jasno naglašava da dijelovi ove djelatnosti predstavljaju definisane prenosne osnove u "sineronu" ovako složenog "eko" mehanizma, koji zbog obimnosti zahtijeva da mu neke "prenosne osovine" budu predhodno jasno definisane po principu služenja funkciji tog mehanizma.

Ovaj aspekt novog organizovanja rada treba shvatiti upravo i dodatno u prilog definitivnog opredjeljenja da će i buduće vođenje politike razvoja saobraćaja biti obaveza koja je u funkciji ukupnih razvojnih ambicija društva sa dovoljnom potencijom na ovu djelatnost u cjelini i njenom razvoju koji podrazumijeva optimalnu uredjenost svih njenih podsistema.

### 3. NEKE OSOBENOSTI TRENUTNOG STANJA SAOBRAĆAJA U BiH

Izdvajajući PTT saobraćaj kao autonoman podsistem, čije stanje pa onda i strategiju razvoja možemo odvojeno promatrati, ostaje da dio saobraćajnog sistema koji komplementarno djeluje u oblasti prevoza putnika i roba posmatramo cjelovito i povezano. Bosna i Hercegovina svojim geografskim položajem ima izlaz na more i uopšte na svom južnom dijelu neovisno o teritorijalnoj granici ima i blizinu obale, a na svojoj sjevernoj strani prirodni plovni resurs rijeke Save, te uz vazdušni i dva komplementarna podsistema kopnenog saobraćaja, predstavlja prostor u kome svi vidovi saobraćaja putnika i roba su imali i imaju objektivne mogućnosti za postojanje optimalno uređenih podsistema.

U principu opšta karakteristika razvoja saobraćaja u BiH posljednje 4 decenije je izražen razvoj prije svega drumskog saobraćaja pa onda i vazdušnog uz stagnaciju i opadanje učešća željezničkog saobraćaja. Što se tiče dva osnovna kopnena podsistema, karakteristično je da današnju osnovu čini putna mreža, a kao saobraćajnu posljedicu za osnovu u prevozu putnika autobuski saobraćaj, što je u suprotnosti sa racionalnim prostornim razvojem, transportom, kao i evropskim iskustvom. Naime, željeznica danas prevozi simboličnih 15 % putnika, a u prevozu roba slična je situacija, iako ne postoje tačni podaci iz razloga što u drumskom teretnom saobraćaju, osim organizovanog javnoj drumskog prevoza, djeluju i dosta veliki kapaciteti režijskog drumskog saobraćaja. Prema tome, kao osnovna osobenost trenutnog stanja saobraćaja u BiH, može se slobodno kazati je neprihvatljiva raspodjela i učešće u obimu transporta putnika i tereta u dva komplementarna kopnena podsistema.



Uzroci ovako neoptimalne pojave u raspodjeli ukupnog transporta kod nas su višestruki, kako u području politike tako i u području struke. U prilog objašnjenju za ovakvo stanje ova dva svakako ključna podsistema kopnenog saobraćaja u BiH ide činjenica da su isti u prethodnom periodu razvijani bez neophodne sinhronizacije optimalnih potreba jednog u odnosu na drugi. Ako se krene po hijerarhiji događaja u proteklom periodu, koji su doveli do ovakvog prestrukturiranja u podjeli obima rada ova dva podsistema, onda je za BiH najkarakterističniji trenutak kada su ukinute uzane pruge, kao opravdan postupak i logična posljedica njihove zastarjelosti i nefunkcionalnosti. Do tog

trenutka u prostoru republike egzistiralo je 2.215 km pruga, što svakako govori da je gustina mreže kao bitan preduvjet kojom se izražava kapacitativna mogućnost rada i sve ostale mogućnosti fleksibilnosti u davanju ukupne usluge, bila za to razdoblje zadovoljavajuća kao fizička mjera, naravno apstrahirajući podatak da je tehnološki zastarjela infrastruktura uzanog kolosjeka u tome učestvovala sa cca 63 %, odnosno sa 1.390 km pruga. Sa aspekta osavremenjavanja sredstvima rada, kao uvijek prisutne komponente razvoja, ovaj "rez" u tom trenutku sigurno da je predstavljao opravdan korak, jer je učešće ovog dijela željezničke mreža samo formalno uvećavalo ukupnu dužinu pruga, a iste su imale neznatno učešće u radu. Period nakon toga je generalna strategija ovog vida saobraćaja, a u prilog toga ide i podatak, da je sa preostalih 825 km pruga normalnog kolosjeka tog trenutka, dodatnom izgradnjom u periodu do 1978. mreža pruga povećana na svega 1.034 km i od tada do danas ovaj podatak je konstanta.

Druga karakteristika tog perioda je vrlo nizak stepen razvijenosti i nivoa kvaliteta putne mreže u prostoru Republike, tako da se u tom smislu 70-ih godina čini novi kvalitativni razvojni pomak i otpočinje intenzivnija izgradnja putne infrastrukture, te već u tom desetljeću dostiže zavidan nivo gustine putnih saobraćajnica. Danas Republika ima cca 7.400 km mreže magistralnih i regionalnih puteva, od čega je cca 6.000 km sa asfaltnim kolovozom. I u ovom vidu saobraćajne infrastrukture već u drugom dijelu 70-tih godina, nakon ovako velike i svakako opravdane razvojne akcije dolazi do stagnacije i posljednje desetljeće nema novih značajnijih pomaka.

Prema tome lako se može zaključiti da su oba zahvata u tom periodu bila potpuno opravdana, ali se istovremeno može uočiti bitna postulatska greška, a to je, da se kod ovakvih razvojnih pomaka moralo u ova dva vida saobraćaja ipak djelovati povezano. Posljedice ovoga su već odavno očigledne i danas predstavljaju stvarnost, a to je da u Republici postoji neracionalna i neoptimalna raspodjela obima transporta, što je svakako opet posljedica prirodnih zakona koje je nametnula upravo sada promijenjena struktura gustine željezničke i putne infrastrukture.

Idući u susret ukupnim reformskim promjenama privrednog sistema, ispravljanje ovakvog stanja je nužan zahtjev ekonomskih zakonitosti u oblasti saobraćajne djelatnosti u cjelini i to bez daljnjeg treba raditi u narednom periodu. Za pravilno "štelovanje" raspodjele obima prevoza po pojedinim podsistemima postoje ustanovljene tehno - ekonomske norme i njima treba težiti. Zadatak je težak jer za to ispravljanje treba obezbijediti preduvjete, a to je u osnovi prije svega pravilan raspored i gustina mreže po ova dva komplementarna podsistema saobraćaja.

Mi u Republici u kontekstu ovoga ne smijemo zaboraviti ni na ustanovljeni "Ekološki kodeks", poučeni ekstremnim prostornim, ekološkim i energetskim posljedicama razvoja putne

mreže i drumskog saobraćaja. Današnje stanje opterećenja linijskim autobusnim saobraćajem kod nas je daleko iznad *objektivne racionalnosti*, što stvara niz problema. Stvoren je i lažni utisak o cjelovitosti drumskog prevoza, čak na nivou opštine, što pogoduje tendenciji zatvaranja u opštinske granice, što onda u vođenju ukupnog saobraćajnog sistema pa i samo ovog podsistema, povezano u prostoru, predstavlja i dodatno stečeno opterećenje za cjelovito sprovođenje neophodnih integracija saobraćaja u narednom periodu.

Stanje riječnog transporta, čime kao prirodnim resursom raspolaže Republika, je također nezadovoljavajuće i u postupku neophodne integracije saobraćaja ovom vidu prevoza mora se u narednom periodu obezbijediti dostojan tretman za optimalan razvoj u sprezi sa kopnenim podsistemima željezničkog i drumskog saobraćaja. Također, prostornom orijentacijom Republike na Jadransko more i pomorski saobraćaj ukazuju se mogućnosti za ukupne razvojne pomake u obavljanju ukupne djelatnosti saobraćaja. Dosadašnje prirodno opredjeljenje na luku Ploče ima sve pozitivne tehno - ekonomske elemente i u tom dijelu postoje također velike mogućnosti svih aspekata daljnjeg razvoja.

Trenutno stanje vazdušnog saobraćaja sa kapacitetima dva aerodroma Sarajevo i Mostar koji su u funkciji te aerodroma Banja Luka, koji je u fazi definitivnog osposobljavanja, je u svakom slučaju zadovoljavajuće, iako stoji potreba njihovog tehničkog dotjerivanja.

I na kraju, u funkciji djelatnosti saobraćaja je svakako i PTT saobraćaj, koji također u jednom dijelu razmjene roba djeluje vezano sa ostalim podsistemima saobraćaja u egzekuciji, a jednim dijelom vrši usluge specifičnog saobraćaja informacija i komunikacija ljudi i privrede u prostoru autonomno. Sadašnji stepen razvoja ove djelatnosti sigurno ne zadovoljava, pogotovu što će zahtjevi privrede u narednom periodu tražiti veće mogućnosti u efikasnom davanju usluga. Lična karta sadašnjeg stanja raspoloživih kapaciteta po uobičajenim parametrima iz ove oblasti u BiH govori o stanovitom zaostatku za jugoslovenskim prosjekom. Međutim, može se kazati da Republika ipak ne zaostaje generalno u ovoj oblasti na nivou jugoslovenske razvijenosti i njen neminovno potenciran razvoj u narednom periodu može se svakako realizovati sa daleko manje ekonomskih stresova, što nije slučaj kod prethodno opisanih podsistema saobraćaja. Ovdje treba imati u vidu da djelatnost PTT - saobraćaja kroz svoja osnovna sredstva rada i tehnologiju rada, predstavlja suptilnu tehničku oblast, koja u razvijenom svijetu već odavno doživljava najveće oblike *tehno - tehnoloških* revolucija i *tehničkih inovacija*, sa neograničenim mogućnostima stalnog osavremenjavanja u bližoj i daljoj budućnosti.

Stoga razvojne pomake u ovoj oblasti, koji su svakako neophodni, treba u narednom periodu opredijeliti uz obavezno suptilno analiziranje i obavezno obezbjeđenje što većeg jedinstvenog pristupa i izvan prostora Republike.

#### 4. MOGUĆNOSTI SAOBRAĆAJA U BiH ZA UKLJUČIVANJE U EVROPSKI SAOBRAĆAJNI SISTEM

Sa opisanim stanjem u saobraćajnoj djelatnosti isuviše pretenciozno djeluje, ako ovo opredjeljenje danas razmatramo kao usmjerenje koje predstavlja sasvim normalan iskorak naprijed. Međutim, isto tako bilo bi i neodgovorno da već sada uključivanje u evropski saobraćajni sistem ne postavljamo kao logičan pa možda i prirodni cilj, tim više što su teški ciljevi uvijek generator cjelovitijih faza razvoja i temeljito dugoročnih rješenja.

Mogućnosti, a onda i opredjeljenje stepenovanog razvoja saobraćaja u BiH sa rubnim uvjetom *evropski saobraćajni sistem*, odnosno EZ nakon 1992.g, generalno će biti proizvod strategije razvoja u SFRJ, koja će biti podređena ovom opredjeljenju na što upućuju i ukupne promjene privrednog sistema. Cilj je svakako pojaviti se na evropskom slobodnom prostoru za promet i kretanje znanja, robe, usluga, kapitala i ljudi. Za ovo je prethodno potrebno u ovakvom trenutnom stanju oblasti saobraćaja nadoknaditi tehnološko zaostajenje.

Čak i na odvojeno promatranje razvoja saobraćaja u odnosu na razvoj ostalih grana privrede sa ovakvim ciljem, Jugoslavija kao tipično tranzitna zemlja za zemlje članice EZ ima puno opravdanje te u skladu s tim i BiH ima osnova da sa takvim ambicijama razmišlja o svom dijelu razvoja saobraćaja. Drugim riječima, ako Jugoslavija ne ostane saobraćajno ostrvo u Evropi, onda BiH svoje adaptiranje saobraćajnog sistema mora početi prilagođavati takvim tehničko - tehnološkim zahtjevima, kao Republika koja opet po svom geografskom položaju također daje opravdane mogućnosti poprečnih tokova saobraćaja Sjever - Jug i najkonkretnije veze sa srednjim dijelom Jadranskog mora.

Budući da su takva opredjeljenja već stvarnost, onda je vrlo važno shvatiti da u postupku realizacije strategije razvoja u prvom koraku treba otpočeti sa popravkama trenutnog stanja dijelom u postojećim kapacitetima, a dijelom sa dodatnim proširivanjem nekih podsistema i na tom nivou tehničko - tehnološke raspoloživosti ostvariti integraciju saobraćaja i pomiriti sada prisutne antagonizme podsistema. Redoslijed žarišta problema je uglavnom dobro poznat, ali u funkciji intenziteta kvalitativnih promjena je stvarna ekonomska mogućnost privrede i društva. U tom smislu sigurno je da stvoreni uvjeti za mogućnost udruživanja stranog kapitala predstavljaju dodatno proširenje za mogućnosti finansiranja kapitalnih infrastrukturnih objekata.

Jasno je da uvjetni pomak u ovoj oblasti je izgradnja dodatne željezničke pa i putne infrastrukture čime treba obezbijediti optimalnu gustinu mreže nakon čega će biti moguće izvršiti prestrukturiranje obima i tokova robe i putnika. To je već sada obiman i ambiciozan zada-

tak kojim bi trebalo ispraviti grijehe nedavne prošlosti i vratiti putnike željeznici kao dokazano opravdan tehnološki - ekonomski zahtjev racionalnog prevoza na *srednjim relacijama*, gdje po evropskim normama ovaj vid saobraćaja treba da djeluje bez konkurencije, te joj povratiti fleksibilnost koju ne može posjedovati bez adekvatne gustine mreže. Takvom fleksibilnošću omogućiti i dovođenje željeznice na kraće regionalne relacije, gdje po kapacitetu, prostornim zahtjevima, ekološkim posljedicama, energetske efikasnosti, pouzdanosti itd. željeznica pokazuje nesumljive prednosti za svakodnevna i stalna kretanja u odnosu na druge vidove prevoza.

Prema tome, u prvom koraku saobraćajnu sliku u Bosni i Hercegovini treba dovesti u sklad kroz postojeće kapacitete uz optimalnu dogradnju novih, čime je neophodno ispraviti preskočeni redoslijed razvoja u prošlom periodu.

Kao radikalniji razvojni korak u Republici je i definitivno donešena odluka o izgradnji puta visokog ranga, autoputa *Šamac - Sarajevo - Kardeljevo*, kao dijela transevropske magistrale o čemu već postoji stanovita studijska i projektna dokumentacija. Izgradnjom Jadranske autoceste, za koju se već uveliko vrše pripreme za realizaciju, ovaj bosanskohercegovački autoput i saobraćajni projekat dovodi u potpuno integralnu korelaciju ovu poprečnu savremenu drumsku vezu *sjever - jug* u širem značenju.

U načelu drugi korak ka EZ nakon 1992. g. u našim prostorima znači tehničko - tehnološku nadgradnju, koja je već sada uglavnom definisana za saobraćajno rješenje budućnosti. Pretpostaviti je da će naše daljnje razvojne periode potaknuti dijelom inercijalni zahtjevi zajedničkog tržišta i s tim u vezi naravno naša ekonomska mogućnost privrede i društva u cjelini će definisati dinamiku tog svakako visokog stepena razvoja.

#### SUMMARY

#### TRAFFIC IN BOSNIA AND HERZEGOVINA WITH PARTICULAR REFERENCE TO INTEGRATION INTO THE EC TRAFFIC SYSTEM AFTER THE YEAR 1992

*This paper deals with the issue of traffic in Bosnia and Herzegovina within the scope of changes of the economic system in Yugoslavia which serves the author to put forth some particular aspects of the current traffic status in Bosnia and Herzegovina. By reiterating the indispensable requirement of compatibility of the future EC traffic/transport system, the author draws references to the existing possibilities of traffic in Bosnia and Herzegovina for integration into the European traffic system while emphasizing in this respect as a decisive development - related activity the decision on the required construction of the Šamac - Sarajevo - Kardeljevo highway route.*