

Dr. MIRSAD KULOVIĆ  
Republički sekretarijat za saobraćaj i veze BiH  
Sarajevo, Vojvode Putnika 3

Tehnologija i org. prometa  
Stručni rad  
UDK: 656 (497.15/4)  
Primljeno: 12.01.1990.  
Prihvaćeno: 24.09.1990.

## STANJE I MOGUĆNOST UKLJUČIVANJA SAOBRAĆAJA BiH U EVROPSKI SAOBRAĆAJNI SISTEM

### SAŽETAK

U radu se razmatra dostignuti stepen razvoja saobraćaja BiH uz kratak osvrt na stanje u pojedinim granama saobraćaja. Nakon toga daje se ocjena mogućnosti uključivanja saobraćaja BiH u evropski saobraćajni sistem, pri čemu se kao prioritetne aktivnosti ističu obezbjeđenje uslova za jedinstven i ujednačen tretman svih grana saobraćaja, osposobljavanje saobraćajne infrastrukture i unapređenje tehnološke, tehnike i organizacije transporta.

U ocjeni dostignutog stepena razvoja saobraćaja treba poći od osnovnih relevantnih parametara razvijenosti ponude i potražnje na transportnom tržištu. Saobraćaj u BiH se u dosadašnjem periodu razvijao sporije u odnosu na ostalu privredu, ali sa sličnim karakteristikama i tendencijama koje su se ispostavile u ostaloj privredi. Ova konstatacija proizlazi iz činjenice da je prosječna godišnja stopa rasta društvenog proizvoda u oblasti saobraćaja u periodu 1970 - 1988. g. iznosila 4,2%, a ukupne privrede 4,3%, s tim što se ovaj odnos u posljednjim godinama pogoršava. Posljedice toga se odražavaju kroz konstantno opadanje učešća saobraćaja u ukupnom društvenom proizvodu, koje je sa 8,1% u 1970.g. smanjeno na 7,0% u 1988. godini.

Dostignuti stepen razvoja saobraćaja u BiH kao uostalom i u čitavoj našoj zemlji, posljedica je njegovog stihijnog razvoja, odnosno njegov razvoj bez značajnijeg uticaja mjera koordinacije, praćenja i respektovanja tehničko-tehnoloških, organizacionih i strukturnih promjena u razvoju saobraćaja u svijetu.

Investiciona ulaganja u saobraćaj BiH u proteklom periodu nisu bila na potrebnom nivou i relativno su opadala u odnosu na investicije u privredi što se i odrazilo na sporiji razvoj saobraćaja. Međutim, i ostvarena investiciona ulaganja uticala su na značajnu promjenu u strukturi kapaciteta svih grana saobraćaja u kvalitativnom i kvantitativnom smislu.

U željezničkom saobraćaju ostvareni su vidni rezultati u pogledu modernizacije magistralnih pruga tako da je dostignuti stepen elektrificiranosti pruga u BiH 81,2%.

Međutim, i pored toga BiH spada u područja koja imaju najnerazvijeniju mrežu željezničkih pruga ne samo u SFRJ nego i u Evropi. Naime, gustina željezničke mreže BiH iznosi

1,64 km/100 km, dok je jugoslovenski prosjek 2,67 km/100 km<sup>2</sup>. Istovremeno u SR Njemačkoj gustina mreže je 4,61 km/100 km<sup>2</sup>, a u Francuskoj 6,40 km/100 km<sup>2</sup>.

Pored nedovoljne razvijenosti mreže pruga stanje postojećih se pogoršava tako da je dozvoljena brzina preko 80 km/h u 1980.g. bila na 86% pruga, da su u 1989.g. te brzine bile moguće na oko 50% pruga.

Posljednjih godina izvršena je modernizacija pruge Bosanski Novi - Knin i započeta je izgradnja pruge Tuzla - Zvornik što će stvoriti preduslove za poboljšanje pokazatelja rada željezničkog saobraćaja.

Nedovoljna investiciona ulaganja u željezničku infrastrukturu i njeno održavanje, usporen razvoj transportnih kapaciteta i neadekvatnost primjenjene tehnologije i organizacije, rezultirali su činjenicom da je željeznički saobraćaj BiH u značajnom zaostatku za savremenim dostignućima u svijetu što se nepovoljno odražava na kvalitet transportnih usluga i na mogućnost uključivanja u evropske saobraćajne tokove.

U putnoj privredi evidentiran je izrazito dinamičan razvoj putne mreže tako da je u BiH ukupna dužina kategorisanih puteva 20.523 km ili 17,6% jugoslovenske mreže puteva od čega je 3.666 km magistralnih, 3.748 km regionalnih i 13.109 km lokalnih puteva. Međutim, gustina mreže puteva u BiH, koja iznosi 40,1 km/100 km<sup>2</sup>, je još uvijek ispod jugoslovenskog prosjeka.

U drumskom transportu došlo je do snažne ekspanzije transportnih kapaciteta koji su obzirom na veliku manevarsku sposobnost i visok stepen fleksibilnosti, pored ostalog, uticali na promjenu odnosa u raspodjeli obima prevoza i transportnog rada. U proteklom periodu formirala se specifična organizaciona struktura drumskog transporta tako da danas postoje njezove dva osnovna organizaciona oblika:

- javni drumski transport, i
- drumski transport za sopstvene potrebe.

U oba navedena organizaciona oblika drumskog transporta postoje i značajno mjesto zauzimaju individualni imaci drumskih prevoznih sredstava koji obavljaju prevoz kako u javnom transportu, tako i u drumskom transportu za sopstvene potrebe.

U riječnom saobraćaju koji se odvija isključivo na rijeci Savi, uslijed nedovoljnog stepena plovnosti usporen je razvoj pristanišnih ka-

paciteta, tako da bosansko-hercegovačka pristaništa učestvuju sa svega 5,0% u ukupnom prometu robe u riječnom saobraćaju Jugoslavije. Ograničavajući faktor razvoja ove grane saobraćaja je nezadovoljavajuće stanje plovnog puta i nedostatak vlastite riječne flote koja bi se razvijala u skladu sa potrebama privrede BiH.

U vazdušnom saobraćaju izvršena je modernizacija i proširenje kapaciteta aerodroma Sarajevo, te opremanje i osposobljavanje aerodroma Mostar za redovan linijski saobraćaj, a u završnoj fazi je osposobljavanje aerodroma u Banja Luci, čime se stvaraju uslovi za šire uključivanje BiH u unutrašnji i međunarodni vazdušni saobraćaj.

U PTT saobraćaju BiH je ostvaren značajan napredak u modernizaciji i razvoju kapaciteta, a naročito u telefonskom saobraćaju. U posljednjih deset godina broj glavnih telefonskih priključaka povećao se za više od tri puta tako da njihova prosječna godišnja stopa rasta iznosi oko 14%. Međutim, BiH i dalje zaostaje u stepenu razvijenosti telefonske mreže u odnosu na jugoslovenski prosjek za 21 indeksni poen. Postignuti su određeni rezultati i u razvoju telegrafskog i poštanskog saobraćaja sa sličnim odnosima prema razvoju tih kapaciteta u Jugoslaviji.

Stepen uključenosti saobraćaja BiH u evropski saobraćajni sistem u najvećoj mjeri će zavisiti od sagledavanja i respektovanja dinamike promjena koje se dešavaju na čitavom evropskom prostoru, kao i od intenziteta i kvaliteta mjera koje će se poduzimati u sklopu cjelokupnog saobraćajnog sistema zemlje i u pojedinim njegovim dijelovima.

Postojeći, odnosno zatečeni nivo razvijenosti tehnike, tehnologije i organizacije u oblasti saobraćaja i veza BiH predstavlja hendikep i objektivnu prepreku za "bezbolno" uklapanje u kontinuitet saobraćajnih tokova u Evropi.

Imajući u vidu ovu činjenicu s jedne strane, i povoljnost geografsko-saobraćajnog položaja Jugoslavije i Bosne i Hercegovine u odnosu na zemlje EZ s druge strane, može se uočiti neophodnost radikalne promjene odnosa prema saobraćaju kao privrednoj djelatnosti uz jasno definisanje prioriteta strateških opredjeljenja i aktivnosti, čiji će krajnji cilj biti dovođenje u optimalan odnos infrastrukture, transportnih sredstava, tehnologije i organizacije pojedinih saobraćajnih grana i njihovo kvalitativno prilagođavanje standardima evropskih zemalja.

Navedeni cilj ne predstavlja samo uslov za inkorporiranje našeg saobraćaja u evropski saobraćajni sistem, već i uslov nastupa svih ostalih privrednih grana na ujedinjenom tržištu Evrope sa 320 miliona potrošača.

Za realizaciju postavljenog cilja u prvi prioritet treba staviti obezbjeđenje uslova za jedinstven i ujednačen nastup na saobraćajnom

tržištu svim granama saobraćaja što će korisniku saobraćajnih usluga omogućiti slobodan izbor saobraćajnog sredstva. Pri tome, svakom prevozniku se nameće kao nužnost da se rukovodi principima tržišne privrede, tako da se kompetencije države svode na stvaranje istih početnih uslova za prevoznike u svim granama saobraćaja. Ovo podrazumijeva potpunu nezavisnost prevoznika na komercijalnom i finansijskom planu čime se eliminišu naše godinama prisutne zablude dogovorne ekonomije i uspostavljene teze o preferiranju jedne, a zapostavljanju drugih grana saobraćaja.

Osposobljavanje saobraćajne infrastrukture bi trebalo da bude slijedeći prioritetan zadatak što podrazumijeva izgradnju novih i modernizaciju postojećih željezničkih pruga i puteva. U tom smislu za Bosnu i Hercegovinu je od vitalnog značaja modernizacija pruge Vrpolje - Sarajevo - Kardeljevo, izgradnja autoputa Bosanski Šamac - Sarajevo - Kardeljevo i završetak izgradnje pruge Tuzla - Zvornik.

Pored toga, održavanje postojeće infrastrukture željezničkog i drumskog saobraćaja treba podići na znatno viši nivo čime bi se valorizovao povoljan prostorni položaj Republike.

Za realizaciju ovih zadataka neophodno je sistematski definisati način obezbjeđivanja finansijskih sredstava iz tzv. "domaćih izvornih prihoda" vodeći računa da se ekonomska efikasnost investicija u saobraćajnu infrastrukturu procjenjuje u zavisnosti od tehničke i ekonomske strukture potražnje.

Uz navedene aktivnosti potrebno je sprovesti pripreme za uvođenje savremene tehnologije, tehnike i organizacija transporta koja se već primjenjuje u razvijenim evropskim zemljama. Pri tome, od posebnog je značaja razvoj informacionih sistema u saobraćaju i njihovo uključivanje u jedinstvenu mrežu za prenos i razmjenu podataka.

## SUMMARY

### STATUS AND POSSIBILITIES OF INTEGRATION OF TRAFFIC FLOWS IN BOSNIA AND HERZEGOVINA INTO THE EUROPEAN TRAFFIC SYSTEM

*This paper deals with the reached traffic/transport development level in Bosnia and Herzegovina with a brief reference to the state in individual traffic aspects, and then the assessment is provided of the possibilities of integration of traffic in Bosnia and Herzegovina into the EC traffic system, while emphasizing as priority activities to be taken the guaranteeing of conditions for a uniform and standardized treatment of all traffic aspects/segments, rendering usable the traffic infrastructure facilities and advancement of technology, engineering and management of transport.*