

## 7. TRANSPORT

### A. UVOD

**7.1 Nakon znatnog nivoa rashoda u periodu neposredno nakon rata, potrošnja na transport je u toku posljednjih nekoliko godina opala, u velikoj mjeri zbog smanjenja inostrane podrške.** Dodatni faktor u tome predstavljale su odluke koje je vlada donijela suočena sa izborom između finansiranja kapitalnih unapređenja ili funkcionisanja i održavanja. Štaviše, pretjerano kompleksna institucionalna struktura u sektoru dovela je do povećanja transakcionih troškova i umanjila je efikasnost potrošnje. Rashodi na rehabilitaciju i održavanje bili su neadekvatni, što je stvorilo znatan zaostatak kod održavanja, dok raspodjela finansiranja između brojnih potrošačkih jedinica u sektoru nije sprovedena na osnovu strogih ekonomskih zasluga. Uz to, investicijski planovi su obično pripremani bez poklanjanja dovoljno pažnje ukupnom fiskalnom okviru koji će, u konačnici, dovesti do neophodne racionalizacije čak i među najprioritetnijim rashodima, kako bi se oni prilagoditi fiskalnoj stvarnosti. Nizak stepen korištenja formalnih tehnika ocjenjivanja na nivou projekata u nekim od tijela u javnom sektoru takođe je predstavljao značajno ograničenje za efikasnu potrošnju u nekim od pod-sektora. Svi ti faktori, kombinovano, zadržavaju opšte stanje transportne infrastrukture na niskom nivou koji je neadekvatan za zemlju veličine BH, bez obzira na znatnu potrošnju u sektoru tokom posljednje dekade.

**7.2 Novija dešavanja predstavljaju razlog za zabrinutost.** Vlada FBH nastavlja sa kupovinom putničkih vagona po cijeni zbog koje se čini da fiskalna ograničenja entiteta nisu u potpunosti uzeta u obzir. Vagoni koji će biti kupljeni će, štaviše, daleko premašivati tehničke kapacitete željezničke mreže. Nedostatak strategije za razvoj opšteg transportnog sektora, a željezničkog sektora posebno, otežava potvrdu tih projekata kao prioriteta za željeznički sektor. Ostale potencijalne fiskalne bojazni izazvane su planovima vlasti vezanim za razvoj putne infrastrukture na koridoru Vc, čak i ako se nastave na koncesionoj osnovi. U svjetlu tih dešavanja, analiza u ovom poglavlju pokazuje da bi vlasti dobro postupile kada bi prihvatile preporuku da nastave sa javnim investicijama finansiranim kroz zaduživanje samo unutar državnih i sektorskih investicijskih strategija koje uključuju listu prioriteta i koje su konzistentne sa raspoloživim fiskalnim okvirom. Uključivanje privatnog sektora je važno, ali je znatno unapređenje institucionalnog okvira ključni preduslov za uspješno funkcionisanje partnerstava privatnog i javnog sektora (public private partnerships, PPP). Štaviše, otvoreni i transparentni procesi konkurentnih tendera predstavljaju preduslov za osiguranje da se za raspoložive javne resurse dobije najveća vrijednost. Paralelno s tim, konsolidacija odgovornosti potrošačkih jedinica u sektoru trebalo bi da bude prioritet.

**7.3 Ovo poglavlje razmatra potrošnju u sektoru transporta u skladu sa trendovima tekućih i kapitalnih rashoda, po modalitetu transporta i po pod-sektoru.** Nakon toga poglavlje detaljnije razmatra sektor puteva i daje promjene godišnjih finansijskih potreba u putnoj mreži, za eliminaciju zaostataka u održavanju i zadržavanje postojeće infrastrukture u adekvatnom stanju. Analiza pokazuje da su rashodi na nivou onih iz 2005. godine potrebni za raščišćavanje zaostatka održavanja i unapređenje kvaliteta postojeće mreže, pri čemu oba ta zadatka treba da predstavljaju prioritet za vladu, a ta sredstva

ne bi trebalo da se potroše na daljnju ekspanziju. Slična analiza sprovodi se i za željeznički sektor. Poglavlje se završava sažetim pregledom preporuka.

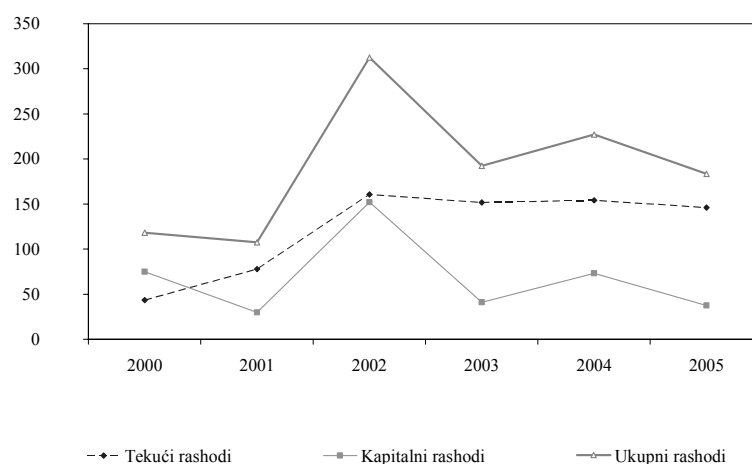
## B. INSTITUCIONALNI KONTEKST ZA JAVNU POTROŠNJU NA TRANSPORT

**7.4 Nakon znatnih odliva neposredno nakon kraja rata finansiranih od strane donatora, potrošnja na transport je u toku posljednjih nekoliko godina opala, kako se nivo podrške smanjio.** Prema evidenciji iz entitetskih budžeta i programa javnih investicija, odlivi su doživjeli maksimum od 2,1 posto prilagođenog BDP-a u 2002. godini, nakon čega su pali na nivo od 1 posto prilagođenog BDP-a do 2005. godine (Slika 7.1 i Tabela 7.1). U mjeri u kojoj su informacije dostupne, vanjsko finansiranje predstavljalo je znatan dio

kapitalnih investicija u transportnom sektoru u toku prethodne dekade. Veliki dio tih investicija iskorišten je za rehabilitaciju ili razvoj državne putne mreže, gdje je vanjsko finansiranje iz svih izvora iznosilo do 200 miliona eura u toku perioda od 1996. do 2004. godine, odnosno 92 posto svih kapitalnih rashoda na putnu infrastrukturu (Tabela 7.2). Uključujući odlive iz privatnog sektora, rashodi u BH su niži nego drugim zemljama regiona (Tabela 7.3). Te razlike uglavnom odražavaju viši stepen potrošnje vlada na izgradnju puteva u NMS. Te zemlje, međutim, imaju znatno veći fiskalni okvir za finansiranje tih odliva.

Slika 7.1. BH: Tekući i kapitalni rashodi, 2000-2005.godina

(U milionima KM)



Izvori: Vlasti BH i procjene osoblja Svjetske banke.

**7.5 Postojeća institucionalna struktura transportnog sektora je kompleksna i skupa i potrebno ju je dodatno unaprijediti.** Na državnom nivou, Ministarstvo komunikacija i transporta koje je uspostavljeno 2003. godine nadopunjuje entitetska ministarstva transporta i komunikacija. Uz to, na operativnom nivou, postoje tri željezničke kompanije, šest institucija u sektoru vazduhoplovstva, te dvanaest javnih institucija u putnom sektoru, uključujući one organizacije/tijela odgovorna za lokalne i gradske puteve. Štaviše, postoje i planovi da se uspostavi Direkcija za puteve na državnom nivou, koja bi implementirala i upravljala razvojem putne infrastrukture na koridoru Vc. Takva direkcija bi trebalo da se uspostavi samo kao prvi korak u procesu spajanja operativnih odgovornosti u sektoru, osim ako se ne radi o neovisnom, komercijalnom i samostalnom tijelu čiji je isključivi zadatak upravljanje koncesijama. Inače, uspostavljanje nove javne direkcije za puteve na državnom nivou moglo bi da dovede do slabljenja postojećih entitetskih direkcija za puteve, atomizacije ograničenih kadrovskih i finansijskih kapaciteta u sektoru i smanjenja jasnoće linija razdvajanja odgovornosti.

**7.6 Institucionalna struktura i raspodjela odgovornosti u sektoru puteva je posebno komplikovana.** Putna mreža je raspoređena na tri kategorije: magistralni putevi, regionalni putevi i lokalni putevi. Mreža magistralnih puteva prostire se na oko 3.739 km, od čega je 1.958 km pod upravom Direkcije za puteve FBH, a ostatak pod upravom Direkcije za puteve RS. Oko 96 posto mreže

magistralnih puteva je asfaltirano. Regionalna putna mreža sastoji se od oko 4.907 km puteva, od kojih je 2.724 km unutar FBH, a 2.183 km unutar RS. Deset kantonalnih institucija odgovorno je za regionalnu putnu mrežu unutar FBH, dok je Direkcija za puteve RS odgovorna za mrežu regionalnih puteva unutar RS. Mreža lokalnih puteva (13.730 km) predstavlja odgovornost opština i u FBH i u RS.

### 7.7 **Željeznički sektor također ima nepovoljnu strukturu.** Nakon proglašenja nezavisnosti od

Tabela 7.1. BH: Rashodi u sektoru transporta, 2000-2005. godina  
(U milionima KM)

Agencija	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Državno Ministarstvo transporta i telekomunikacija						
Kapitalni rashodi	75	2	126	12	18	0
Drumski sektor	73	2	112	8	15	0
Željeznički sektor	0	0	0	0	0	0
Unutrašnji vodni transport	0	0	0	0	0	0
Civilno vazduhoplovstvo	2	0	14	4	3	0
Ukupni rashodi	75	2	126	12	18	0
Ministarstvo transporta FBH						
Kapitalni rashodi	0	6	1	5	6	1
Drumski sektor (Direkcija za puteve FBH)	0	6	1	5	6	1
Željeznički sektor (ZFBH)	0	0	0	0	0	0
Unutrašnji vodeni transport	0	0	0	0	0	0
Civilno vazduhoplovstvo	0	0	0	0	0	0
Tekući rashodi	13	21	35	38	39	27
Drumski sektor (Direkcija za puteve FBH)	0	7	20	24	25	27
Željeznički sektor (ZFBH)						
Unutrašnji vodeni transport						
Civilno vazduhoplovstvo	0	0	0	0	0	3
Ukupni rashodi	13	27	36	43	45	28
Kantoni (putevi)	0	0	35	47	50	49
Opštine (putevi)	0	0	25	33	36	35
Ministarstvo saobraćaja i veza RS						
Kapitalni rashodi	0	21	25	24	50	36
Drumski sektor (Direkcija za puteve RS)	0	21	25	24	50	36
Željeznički sektor						
Unutrašnji vodeni transport						
Civilno vazduhoplovstvo						
Tekući rashodi	30	57	67	34	29	36
Drumski sektor (Direkcija za puteve RS)	0	31	37	33	29	36
Željeznički sektor	30	26	29			
Unutrašnji vodeni transport						
Civilno vazduhoplovstvo	0	0	0	0	0	
Ukupni rashodi	30	78	92	58	78	75
Opštine (putevi)	0	0	0	0	0	0
Ukupni odlivi na transport	118	107	313	193	227	187
(kao procenat prilagođenog BDP-a)	0.9	0.8	2.1	1.2	1.3	1.0

Izvor: Vlasti BH i procjene osoblja Svjetske banke.

Jugoslavije, formirana je kompanija BH za upravljanje željezničkom mrežom u zemlji. Ta kompanija je nakon Dejtonskog mirovnog sporazuma podijeljena na tri kompanije u vlasništvu vlade. Nacionalna željeznička korporacija na nivou države, BHJŽK uspostavljena je 1998. godine za koordinaciju i regulaciju između tri kompanije.<sup>1</sup> U 2001. godini FBH je usvojila novi zakon o željeznicama koji je spojio dvije željeznice u Željeznice FBH (ŽFBH), ali je željeznička kompanija u dijelu RS, Željeznice RS (ŽRS), ostala zasebna. Danas zemlja ima dvije željezničke kompanije i nacionalno koordinaciono tijelo.

### 7.8 Civilnim vazduhoplovstvom takođe upravljaju tri organizacije.

Direkcija za civilno vazduhoplovstvo BH (BH Directorate of Civil Aviation, BHDCA) uspostavljena na 1997. godine unutar Ministarstva transporta i komunikacija BH s ciljem vršenja dužnosti člana Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (International Civil Aviation Organization, ICAO) i kao potpisnica Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikaške konvencije). Odnosi BHDCA sa entitetskim zasebnim direktijama za civilno vazduhoplovstvo regulisani su BH Zakonom o civilnom vazduhoplovstvu.<sup>2</sup>

### 7.9 Institucionalna struktura za

**sektor unutrašnje plovidbe je upravo podvrgnuta reviziji.** Sektor unutrašnje plovidbe u BH regulisan je putem relevantnih entitetskih zakona i pod formalnim nadzorom lučkih kapetanija unutar entitetskih ministarstava transporta.<sup>3</sup> Zakon koji će regulisati sektor na državnom nivou upravo je u pripremi.

**7.10 Rekavši sve to, postoje znatne mogućnosti i prilike za konsolidaciju kreiranja politika i operativnih odgovornosti unutar sektora.** To bi trebalo da pomogne pri unapređenju raspodjele resursa, jačanja odgovornosti i smanjenja administrativnih rashoda. Kao prvi korak, vlasti bi trebalo da razmotre mogućnosti za konsolidaciju odgovornosti za upravljanje regionalnim putevima sa nivoa kantona na Direkciju za puteve FBH.

**7.11 Privatni sektor igra važnu ulogu u investiranju u infrastrukturu.** Sposobnost BH da unaprijedi obuhvat i kvalitet infrastrukture i da zadrži ta unapređenja, imajući u vidu limite koje nameću fiskalna ograničenja, zahtijevaće veći stepen uključenosti PPP u pružanje usluga. To će uključivati i veći

Tabela 7.2. Potrošnja na transport po sektoru, 2000-2005. (U milionima KM)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Putevi	73	68	254	174	210	184
Željeznice	43	39	44	14	14	0
Vodeni transport	0	0	0	0	0	0
Civilna avijacija	2	0	14	4	4	0

Izvori: Vlasti BH i procjene osoblja Svjetske banke.

Tabela 7.3. Odlivi potrošnje u transportu, vladin i privatni sektor (U procentu BDP-a)

Zemlja	Rashodi u transportu
Albanija	1.9
Bosna i Hercegovina	1.6
Bugarska	2.0
Češka	4.1
Mađarska	4.3
Slovačka	2.0
Slovenija	2.3

Izvor: Državne vlasti i procjene osoblja.

<sup>1</sup>Vidjeti: Sporazum između FBH i RS o uspostavljanju Zajedničke javne željezničke korporacije u skladu sa Dejtonskim mirovnim sporazumom, Aneks 9.

<sup>2</sup> Stupilo na snagu 7. februara 2004. godine i objavljeno u Službenom glasniku br. 2/04.

<sup>3</sup> Zakon o unutrašnjoj plovidbi (Službeni glasnik RS br. 58/01); Zakon o unutrašnjoj i morskoj plovidbi FBH (Službeni glasnik FBH br. 73/2005, datiran 28. novembra 2005. godine).

nivo konkurencije u pružanju usluga, bolju regulaciju, nadzor i poštivanje ugovornih odnosa. Jačanje djelotvornosti obezbjeđenja infrastrukture može se postići na nekoliko načina, uključujući i kroz konkurentne tendere za pravo na izgradnju (tj. infrastrukturu za sve vidove transporta) i konkurentne tendere za pravo na pružanje usluga (tj. franšize za upravljanje javnim transportom ili sekcijama autoputa na kojima bi se ubirale putarine). Uvođenje privatnog sektora u obezbjeđenje i korištenje infrastrukture je od vitalnog značaja za postizanje unapređenja kvaliteta i raspona transportne infrastrukture i usluga. Da bi uključivanje privatnog sektora bilo uspješno, vlasti moraju dodatno ojačati institucionalni okvir za PPP, osnažiti odredbe zakona o koncesijama i povećati transparentnost.<sup>4</sup>

## C. KVALITET TRANSPORTNE INFRASTRUKTURE

**7.12 Imajući u vidu fiskalno i institucionalno okruženje koje je opisano u prethodnom dijelu teksta, nije pretjerano iznenađujuće što kvalitet infrastrukture izgleda loše, bez obzira na velike dosadašnje rashode u sektoru.** Taj sud odražava i mišljenja korisnika i poređenje ishoda, uključujući broj saobraćajnih nesreća i vrijeme pružanja usluga i proizvoda.

### Putna infrastruktura

**7.13 Odražavajući planinski profil terena u zemlji, postojeća putna mreža bi, u smislu gustine, izgledala u opštim crtama adekvatno za zemlju veličine BH.** Mjereno dužinom puteva u odnosu na broj stanovnika, BH postiže dobre rezultate u poređenju sa zemljama regiona, iako ne doseže do nivoa za zemlje OECD-a (Tabela 7.4). Međutim, ako se koristi drugo mjerilo gustine puteva, odnosno dužina puteva na 1000 kvadratnih kilometara, BH u poređenju pokazuje manje povoljne rezultate, u odnosu na iste zemlje sa kojima se vrši poređenje. Takva poređenja moraju se, međutim, vršiti s određenom dozom opreza, imajući u vidu znatno različite fizičke karakteristike zemalja koje su u njega uključene.

**7.14 Stanje putne mreže i dalje je slabo.** To se odnosi na čak 19 posto magistralne i regionalne mreže asfaltiranih puteva. (Tabela 7.5).<sup>5</sup> Uz to, 68 od 140 mostova koji su pregledani i 17 od 160 tunela predstavlja ozbiljne bezbjednosne probleme, a hitni radovi su neophodni u još 13 tunela. Preko polovine

Tabela 7.4. Obuhvat putne infrastrukture 1/

	Gustina putne mreže	
	(Km/1000 km <sup>2</sup> )	(Km/1000 stanovnika)
BH	427	5.6
Albanija	657	3.5
Češka	1646	12.5
Hrvatska	506	6.4
Estonija	1320	41.2
Mađarska	1733	15.7
FJR Makedonija	341	4.3
SCG	494	4.8
Slovenija	1006	10.2
ECA	580	8.6
Zemlje višeg srednjeg nivoa dohotka	1076	9.2
OECD	1340	17.3

Izvor: WDI i IEF baze podataka.

1/ Najnovije dostupne opservacije, 1997-2003.

<sup>4</sup> IPSA (2005) "Motorway in Corridor Vc Preparation of Planning and Study Documentation. Lot no 5" ("Autoput u koridoru Vc, priprema planske i studijske dokumentacije. Lot br. 5"), Sarajevo.

<sup>5</sup> BCEOM, (2006) *Roads, Bridges and Tunnels Database (Baza podataka o putevima, mostovima i tunelima)*, istraživanje sprovedeno u sklopu projekta Svjetske banke "Road Management and Safety" ("Upravljanje i bezbjednost na putevima"). Taj iznos je svakako potcijenjen, pošto je uključeno samo 65 posto regionalne putne mreže, a najgore sekcije puteva, u smislu stanja, su isključene.

magistralnih puteva i manji dio regionalne mreže je u dobrom stanju.

**7.15 Loš kvalitet infrastrukture, zajedno sa lošim ponašanjem vozača i ograničenim stepenom obrazovanja vozača, rezultovao je veoma visokom stopom ozbiljnih ozljeda i smrtnih slučajeva, što je ozbiljno društveno pitanje i pitanje javnog zdravstva u BH.** Ostali faktori koji doprinose visokoj stopi nesreća na putevima uključuju slabo ili nepostojeće sprovođenje propisa, brz rast broja motornih vozila i potražnje za motornim vozilima, te općenito slab kvalitet voznog parka. 2004. godine došlo je do 436 smrtnih slučajeva koji su predstavljali rezultate nesreća na putu, te do 8.470 ozljeda. Iako najnovije brojke ukazuju na određeno poboljšanje, slabosti u prikupljanju podataka ukazuju na to da je stepen potcjenjivanja tih iznosa u izvještajima znatan, i da bi stvarni broj smrtnih slučajeva i ozlijeđenih mogao biti veći. U poređenju sa drugim zemljama u regionu ECA, izgleda da BH ima jednu od najgorih statistika bezbjednosti na putevima, sa stopom smrtnosti gotovo dvostruko većom od one u susjednim zemljama (Slika 7.2). Ta pozicija, usprkos relativno niskim (iako rastućim) nivoima kako broja automobila u vlasništvu, tako i motorizacije, ukazuje na to da je malo vjerovatno da će doći do unapređenja bezbjednosti na putevima, osim ako ne dođe do sveobuhvatnog i strogog odgovora na situaciju od strane svih učesnika u procesu, prije svega vlada.

## Željeznički sektor

**7.16 Slično ostatku transportnog sektora, željeznička infrastruktura je pretrpjela velika oštećenja u toku rata, što je praćeno nedostatkom održavanja i investiranja u toku posljednjih godina devedesetih godina prošlog vijeka.** Odredene potrebe vezane za infrastrukturu i mobilna

Tabela 7.5. Stanje magistralne i regionalne putne mreže, 2004. godina 1/

Kategorija	Dobro (<3 IRI)	Prihvatljivo (3<IRI<4.5)	Loše (>4.5 IRI)	Ukupno
Magistralni putevi (km)	1865	1180	641	3686
(kao % svake kategorije)	50.6	32.0	17.4	100
Regionalni putevi	1035	848	513	2396
(kao % svake kategorije)	43.2	35.4	21.4	100

Izvor: BCEOM, 2005.

1/ IRI = International Roughness Index (Međunarodni indeks hrapavosti).

Slika 7.2. Broj smrtnih slučajeva u transportu na 10.000 vozila 1/

sredstva su ispunjene, ali mnoga sredstva su u lošem stanju i čekaju otpis i prodaju u staro gvožđe.<sup>6</sup> Dužina željezničke mreže je 1.031 km, pri čemu je 587 km unutar FBH, 416 km unutar RS, a 27 km unutar Distrikta Brčko (Tabela 7.6). Najveći dio mreže je u lošem stanju, što, između ostalog, rezultira široko rasprostranjenim ograničenjima operativne brzine.

Tabela 7.6. BH: Karakteristike željezničke mreže, 2005. godina

	BH	Brčko	FBH	RS
Ukupna dužina	1030	27	587	416
(kao procenat ukupnog iznosa za BH)	100.0	2.6	57.0	40.4
Elektrificirane linije	775.0	0.0	438.8	336.2
(kao % ukupnog iznosa za oblast nadležnosti)	75.2	0.0	74.7	80.8
Neelektrificirane linije	255.4	26.9	148.4	80.1
(kao % ukupnog iznosa za oblast nadležnosti)	24.8	100.0	25.3	19.2
Linije sa dvostrukim kolosijekom	87.8	0.0	68.5	19.3
(kao % ukupnog iznosa za oblast nadležnosti)	8.5	0.0	11.7	4.6

Izvor: Državno Ministarstvo transporta i komunikacija.

**7.17 Finansijski rezultati su takođe slabi, pri čemu operativni troškovi premašuju prihode, čak i ako se operativne subvencije uzmu u obzir.** I ŽFBH i ŽRS ostvaruju gubitke, sa strukturom troškova koju ne podržavaju ni tekući obim saobraćaja niti prihodi. Najveći dio operativnih troškova ostvaruje se u teretnom saobraćaju koji se, u slučaju ŽFBH, koristi za subvencioniranje usluga putničkog saobraćaja koje ostvaruju gubitke. Obje kompanije dobijaju subvencije od odgovarajućih entitetskih vlada, ali u različitoj mjeri. U ŽRS subvencije predstavljaju 70 posto ukupnih prihoda i pokrivaju otprilike isti procenat operativnih troškova, dok u ŽFBH subvencije predstavljaju 20 posto prihoda i pokrivaju 13 posto operativnih troškova. Finansijski gubici su dodatno otežani ozbiljnim stepenom amortizacije sredstava, zbog nedostatka resursa za pokrivanje troškova rehabilitacije.

**7.18 Slabi operativni rezultati dijelom odražavaju i činjenicu da je obim saobraćaja pao na nivo koji je znatno niži od predratnih nivoa.** Od kraja rata, gubitak znatnog nivoa teretnog saobraćaja, osnovnog izvora prihoda za željeznice, imao je ozbiljan negativan efekt na finansijske rezultate željeznica. Ipak, nije došlo do odgovarajućeg prilagođavanja u veličini mreže ili usluga. Teretni saobraćaj na mreži karakterisan je znatnim obimom prevoza teških industrijskih proizvoda (npr. uglja, metala) koji se prevoze na kratke razdaljine unutar entiteta, sa prosječnom dužinom vučenja od 46 kilometara. Ponovno pokretanje aktivnosti u kompaniji BH Steel i povećanje proizvodnje u kompaniji

Tabela 7.7. BH: Broj putnika i obim prevezenog tereta, 1990-2004. godina

	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Broj putnika (U milionima putnika po km)									
ZBH	...	6	4	10	9	12	15	19	19
ZRS	...	34	52	41	38	41	38	36	34
Ukupno	1382	40	56	51	47	53	53	55	53
Teret (U milionima tona po km)									
ZBH	...	47	73	115	140	159	177	212	445
ZRS	...	3	14	31	74	105	116	100	167
Ukupno	4009	50	87	146	214	264	293	312	612

Izvor: Baza podataka UIC.

<sup>6</sup> Projekt za oporavak željeznica (Railways Recovery Project) koji su finansirale EIB i EBRD i Projekt hitne rekonstrukcije transporta (Emergency Transport Reconstruction Project) koji je finansirala Svjetska banka.

Aluminij Mostar povećava vjerovatnoću da će za komercijalni saobraćaj doći do određenog skromnog oporavka. Putnički saobraćaj je, za razliku od toga, u teškoj depresiji, pri čemu obim saobraćaja u 2004. godini čini manje od 5 posto predratnog nivoa, a promjene od 2001. godine su neznatne (Tabela 7.7). Brzo povećanje broja motornih vozila takođe je doprinijelo gubitku obima putničkog saobraćaja, što je trend koji će se najvjerovatnije nastaviti.

**7.19 U nedostatku svakog adekvatnog restrukturiranja, stopa produktivnosti je opala, pri čemu višak osoblja predstavlja ukorijenjeni problem u obje željezničke kompanije.** Dvije željezničke kompanije u ovom trenutku zapošljavaju 7.400 ljudi (3.900 u ŽFBH i 3.500 u ŽRS), što je pad sa nivoa od 14.000 ljudi prije rata. Međutim, pošto je obim saobraćaja i kod prevoza putnika i kod prevoza tereta tek na desetini predratnih nivoa, stopa produktivnosti po zaposlenom je oštro pala (Tabela 7.8). Stopa produktivnosti takođe u znatnoj mjeri zaostaje za produktivnošću kod evropskih željezničkih kompanija, koje se koriste za poređenja. Broj saobraćajnih jedinica po zaposlenom iznosi 57.000 za ŽRS (59.000 za ŽFBH), što treba uporediti sa 600.000 u Austriji i Danskoj. Broj saobraćajnih jedinica po pruži iznosi 0,5 za ŽRS (0,8 za ŽFBH), što treba uporediti sa 1 i 1,1 za željeznice Hrvatske i Srbije, redom, te 2,3 za željeznice u Danskoj i Njemačkoj, koje se koriste kao referentne.

**7.20 Korisnici takođe smatraju da je kvalitet loš.** Novije istraživanje mišljenja korisnika o željezničkoj infrastrukturi dalo je rezultat od 1,5 za BH (na skali od 1, što predstavlja najniži stepen kvaliteta, do 7, što predstavlja najviši). BH je rangirana na 98. mjestu od ukupno 104 zemlje, ispod svih drugih zemalja regiona (Tabela 7.9).

## Sektor civilnog vazduhoplovstva

**7.21 Investicije u sektoru civilnog vazduhoplovstva bile su značajne, u iznosu od 100 miliona KM u periodu 1996-2004, ili u prosjeku 0.2 posto BDP-a godišnje, kako bi se podržalo popravljavanje značajnih oštećenja i ispunjavanje međunarodnih obaveza.** Najveći dio rashoda odnosio se na rekonstrukciju i održavanje infrastrukture na četiri aerodroma (Sarajevo, Tuzla, Banja Luka i Mostar) i instalaciju neophodne vazduhoplovne opreme..

**7.22 Investicije u sektor civilnog vazduhoplovstva bile su značajne, ali su sredstva bila raspoređena u manjim iznosima u pokušaju da se svi aerodromi dovedu do operativnih standarda.** Ovaj sud je još potrebno potvrditi s obzirom na značajno manji obim saobraćaja, naročito na tri aerodroma koji se ne nalaze u glavnom gradu Sarajevu. Dovođenje svih aerodroma do operativnih standarda istisnulo je fokusirane investicije u dodatno poboljšanje infratrakture na ključnom objektu, poput aerodroma Sarajevo, što je dovelo do toga da korisnici sagledaju kvalitet infrastrukture u civilnom vazduhoplovstvu kao loš. Korisnici ocjenjuju kvalitet infrastrukture sa 1,9 prema Studiji konkurentnosti na nivou svijeta (World Competitiveness Survey), na skali od 1, što predstavlja najniži stepen kvaliteta, do 7, što predstavlja najviši. Posljedično, BH je rangirana na 93. mjestu od ukupno 104 zemlje. .

Tabela 7.8. Izabrani indeksi produktivnosti za izabrane željeznice, 2003. godina

Željeznice	Jedinice saobraćaja po pruži-km	Jedinice saobraćaja na 1000 zaposlenih
Kosovo	0,2	...
Albanija	0,3	60,6
ZRS	0,5	57,1
BJR Makedonija	0,5	116,1
Crna Gora	0,6	...
ZFBH	0,8	59,4
Hrvatska	1,0	262,4
Srbija	1,1	123,8
Švedska	1,2	...
Finska	1,5	973,7
Danska	2,3	893,7
Njemačka	2,3	615,4

Izvori: Državne vlasti, ZFBH i ZRS.

## D. KOLIKO JE EFIKASAN PROCES POTROŠNJE ZA SEKTOR TRANSPORTA?

**7.23 Slabi ishodi u sektoru transporta predstavljaju posljedice ključnih nedostataka procesa planiranja i budžetskog procesa.** Ti nedostaci uključuju sljedeće: (i) nedostatak procesa za formulaciju i razmatranje zdrave sektorske strategije; (ii) slabosti kod identifikacije i procjene projekata; (iii) slabu budžetsku kontrolu; i (iv) ograničenost sistema za profesionalno upravljanje sredstvima u nekim od pod-sektora. EBRD i Svjetska banka, zajedno sa bilateralnim donatorima, rade sa Državnim Ministarstvom transporta i komunikacija na definisanju strategije i politike za transportni sektor. Ta studija će takođe uključivati i detaljan akcioni plan sa određivanjem prioriteta ključnih investicija u toku srednjoročnog i dugoročnog perioda, unutar dostupnog finansijskog okvira. Ona će takođe biti konzistentna sa Srednjoročnom razvojnom strategijom BH. Realizacija te studije predstavljao bi dobrodošao i znatan doprinos razvoju transportnog sektora u BH, ali, međutim, vlasti treba da grade kapacitete za ažuriranje tog plana, prema potrebama, bez sličnih nivoa vanjske podrške.

**7.24 Ograničen stepen korištenja formalnih tehnika ekonomske procjene pri identifikaciji projekata i određivanju njihovog stepena prioriteta predstavlja jednu od najvažnijih slabosti budžetskog procesa.** Nedavno sprovedena tehnička (stručna) podrška Svjetske banke za uspostavljanje baze podataka o putevima i strukturama na putevima dijelom je riješila tu potrebu u putnom sektoru. Uspostavljanje takvog sistema je preduslov za profesionalni pristup upravljanju sredstvima. Opšti pristup uključuje uvođenje solidnih sistema prikupljanja podataka o stanju i korištenju sredstava. Identifikacija prioriteta za potrošnju na održavanje u sektoru se nakon toga može izvršiti na osnovu solidne procjene ekonomske izvodljivosti, imajući u vidu i dostupni budžetski okvir, kroz korištenje Modela za razvoj i upravljanje autoputevima. Takvi sistemi uspostavljeni su u obje entitetske direkcije za puteve, a početni pokazatelji upućuju na to da će oni vjerovatno postati integralni dio upravljanja odgovarajućim mrežama. Iako je slična analiza prikupljanja podataka sprovedena za puteve sekundarne važnosti, kantoni nisu prihvatili takve sisteme. Identifikacija projekata i određivanje njihovih međusobnih nivoa prioriteta na kantonalnom nivou još uvijek je zasnovano na subjektivnim kriterijima.

**7.25 Sistem identifikacije i određivanja stepena prioriteta projekata koji se koristi u željezničkom sektoru je u manjoj mjeri sofisticiran.** Dvije željezničke kompanije pripremaju inicijalnu listu prioriteta proizvoda, koja može, ali i ne mora, da bude u širokim crtama konzistentna sa Strateškim planom ili Srednjoročnim razvojnim planom koje su pripremili eksperti unutar odgovarajućih željezničkih kompanija. U tim dokumentima se projekti definišu na osnovu prognoza nivoa potražnje za prevozom i ta prognoza daje indikacije o relativnom nivou korištenja infrastrukture za svaku sekciju mreže. Poređenje saobraćajnih kapaciteta i potreba za prevozom ukazuje na to koji segment mreže zahtijeva dodatne radove kako bi mogao da podrži očekivani obim saobraćaja. Troškovi vezani za te radove predstavljaju procjene koje su zasnovane na standardima obračunatim za svaki segment. Dokumente revidiraju članovi uprave, prihvata ih upravni odbor, nakon čega se prosljeđuju odgovarajućim entitetskim ministarstvima transporta

Tabela 7.9. Ocjena kvaliteta infrastrukture, izabrane zemlje 1/

	Željeznice Vazduh	
Austrija	5.3	6.1
BH	1.5	1.9
Hrvatska	2.2	3.7
Češka	4.6	5.1
Mađarska	3.4	3.9
BJR Makedonija	2.3	3.4
Rumunija	3.5	4.1
SCG	1.9	3.3
Slovenija	3.7	4.4

Izvor: World Competitiveness Survey, (Istraživanje konkurentnosti na svjetskom nivou) 2003/2004. godine  
1/ Na skali od 1= najniža do 7=najviša.

i, nakon toga, entitetskim vladama i skupštinama / parlamentima. Nakon usvajanja, ti dokumenti se koriste kao osnova za godišnji operativni plan rada i investiranja.

## E. ZAHTJEVI ZA POTROŠNJOM I PRIHODI ZA SEKTOR TRANSPORTA

**7.26 Projicira se da će potražnja za transportom nastaviti da raste brzo.** Jedna novija studija<sup>7</sup> uključuje i projekcije obima saobraćaja do 2025. godine i procjenjuje da će se **drumski saobraćaj** u BH povećati tri puta do kraja perioda, pri čemu će saobraćaj u osnovnim urbanim zonama i oko njih rasti po stopi od 5 posto godišnje. Projicira se da će na **željezničkoj mreži** obim prevoza tereta biti primjetno povećan u toku kratkoročnog i srednjoročnog perioda. Četiri najveće kompanije u BH u velikoj se mjeri oslanjaju na pan-evropski željeznički koridor Vc za uvoz sirovina i izvoz robe, a tri od te četiri kompanije prodate su strateškim stranim investitorima koji imaju namjeru da nastave i povećaju proizvodnju. Za razliku od toga, broj prevezenih putnika stagnira od 2001. godine i malo je vjerovatno da će se u znatnoj mjeri povećati. Prognozira se da će **vazdušni saobraćaj** brzo rasti, i povećati se za tri puta do kraja perioda.

**7.27 Ova sekcija procjenjuje potrebe za potrošnjom u sektorima puteva i željeznica.** Procjene odražavaju važnost tih sektora, izraženu kao njihov udio u ukupnim rashodima na transport, kao i tekući nedostatak sveobuhvatne sektorske politike i strategije. Ne postoje projekti visokog prioriteta za sektor **civilne avijacije**. Program javnih investicija vlade FBH daje detaljne informacije o projektima redovnog prioriteta u vrijednosti od 70 miliona eura u toku perioda od 2006. do 2010. godine, koje će većinom finansirati strani donatori. Ti projekti uključuju unapređenja aerodroma u Sarajevu, Tuzli i Mostaru, pri čemu će posljednja dva biti unaprijeđena do nivoa međunarodnih standarda. Za sektor unutrašnje plovidbe, projicirani rashodi iznose do 0,3 miliona eura u toku perioda od 2006. do 2010. godine.

### Drumski sektor

**7.28 Potrebe za potrošnjom u sektoru su velike, odražavajući zanemarivanje održavanja u prethodnom periodu.** Pored toga vlade planiraju nove investicije, često bez određivanja stepena prioriteta i bez uzimanja u obzir ukupnog fiskalnog okvira. Ocjena projiciranih rashoda zasnovana je na tri skupa kalkulacija. Prvi postavlja procjene za godišnju potrošnju koja je neophodna za raščišćavanje postojećeg zaostatka u održavanju i vraćanje mreže, u veličini koja je odgovarajuća za tekuću i projiciranu potražnju, u dobro stanje. Drugi skup kalkulacija obračunava potrebe za tekućom potrošnjom u smislu rutinskog i periodičnog održavanja s ciljem osiguravanja da sredstva ostanu u operativnom stanju. Ta dva skupa rashoda smatraju se neophodnim i predstavljala bi prioritet za potrošnju u sektoru. Na kraju, ova sekcija takođe predstavlja procjene kapitalnih rashoda koje vlada planira za razvoj putne mreže. Te procjene isključuju dodatne rashode koji su vezani za razvoj puteva duž koridora Vc, pošto je ovaj projekt još uvijek u fazi studije izvodivosti, a značajni odlivi se ne očekuju prije 2009. ili 2010. godine.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> COWI, 2003, *The Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS)* (Regionalna studija infrastrukture na Balkanu), istraživanje sprovedeno za Evropsku Uniju.

<sup>8</sup> Ministarstvo transporta i komunikacija, IPSA Institute Ltd., i Institut za građevinarstvo Hrvatske (2006. godine), *Corridor Vc Motorway, Feasibility Study (Autoput na koridoru Vc, Studija izvodljivosti)*, nacrt završnog izvještaja.

**7.29 Zahtjevi za potrošnju s ciljem eliminisanja zaostataka u održavanju i s ciljem adekvatnog budućeg održavanja putne mreže obračunati su u istraživanju koje je sponzorirala Svjetska banka (Tabela 7.10).<sup>9</sup>** Ti odlivi su neophodni za vraćanje postojeće mreže i struktura u dobro stanje, zajedno sa neophodnim rutinskim i zimskim održavanjem, te planiranim periodičnim održavanjem u toku narednih pet godina. Procijenjena potrebna godišnja potrošnja na magistralnu i regionalnu putnu mrežu iznosi samo oko 137 miliona KM godišnje u toku narednih pet godina. Dodatna 24 miliona KM godišnje potrebna su za održavanje lokalne putne mreže, isključujući rashode koji su potrebni za raščišćavanje zaostataka u održavanju za lokalne puteve.

**7.30 Potpunija slika zahtjeva za potrošnjom zahtijevala bi obračun rashoda za daljnji razvoj putne mreže.** Procjene potreba mogu se pripremiti na više načina. Najjednostavniji pristup je korištenje odrednica dobijenih poređenjem za ocjenu stepena ukupne potrošnje u sektoru u odnosu na situaciju u definisanom skupu zemalja sa kojima se mogu vršiti poređenja. Ta poređenja se, međutim, moraju praviti pažljivo, imajući u vidu znatne geografske razlike između pojedinih zemalja. Na primjer, teren u BH je u većoj mjeri planinski od onog u, na primjer, Poljskoj, što bi značilo da bi i gustina optimalnih transportnih mreža bila različita. Gustina bi bila još niža ako se uzmu u obzir fiskalna ograničenja BH i daleko veći troškovi širenja mreže na teškom terenu. Vlasti u BH bi dobro postupile kada bi prihvatile savjet da ponovo razmotre ulogu privatnog sektora u razvoju putne infrastrukture. Ne izgleda da dostupni okvir resursa vlade ostavlja mnogo prostora za povećanje odliva na transport u značajnoj mjeri, osim ako bi se izvršila znatna smanjenje potrošnje u drugim oblastima, u kombinaciji sa povećanjem stepena uključenosti privatnog sektora.

**7.31 Planovi vlasti vezani za razvoj putne infrastrukture pretpostavljaju da će u toku perioda od 2005. do 2008. godine na visoko prioritetne projekte biti potrošeno ukupno 400 miliona KM, što je iznos koji je ekvivalentan nivou od 0,6 posto BDP-a godišnje.** Ti odlivi predstavljaju dodatak na rashode na održavanje koji su razmatrani u prethodnim sekcijama i doveli bi prosječne rashode za putnu mrežu na nivo od 2,6 posto BDP-a godišnje. Međutim, nedostatak politike i strategije u sektoru otežava ocjenu vrijednosti bilo koje od tih investicija. Vlade se u velikoj mjeri savjetuju da pažljivo razmotre sve rashode u budućnosti tek nakon što sektorska politika i strategija budu razvijene, i samo unutar limita ukupnog fiskalnog okvira. U vezi s tim treba napomenuti da su investicije u rehabilitaciju u prosjeku znatno veće od povrata od unapređenja puteva ili izgradnje novih puteva.

Tabela 7.10. BH: Putna mreža BH: Procijenjene potrebe za održavanjem, 2006-2010. godina  
(U milionima KM)

Kategorija	2006	2007	2008	2009	2010
Magistralni putevi					
Periodično održavanje	60	60	60	60	60
Rutinsko održavanje	22	22	22	22	22
Zimsko održavanje	14	14	14	14	14
Regionalni putevi					
Periodično održavanje	15	15	15	15	15
Rutinsko održavanje	16	16	16	16	16
Zimsko održavanje	10	10	10	10	10
Lokalni putevi					
Ukupno održavanje	24	24	24	24	24
Ukupni godišnji rashodi	161	161	161	161	161

Izvor: BCEOM, 2005.

<sup>9</sup> BCEOM, 2005, *Road, Bridges and Tunnels Database for Bosnia and Herzegovina (Baza podataka o putevima, mostovima i tunelima u Bosni i Hercegovini)*, završni izvještaj.

## Željeznički sektor

**7.32 Rashodi za koje su preuzete obaveze i planirani rashodi u željezničkom sektoru su znatni, ali, kao i u putnom sektoru, ne postoji lista prioriteta koja bi bila konzistentna sa dostupnim resursima.** Tabela 7.11 sažeto predstavlja neophodne rashode i rashode za koje su preuzete obaveze, u sektoru željeznica, na osnovu stvarnih planova potrošnje dviju entitetskih željezničkih kompanija. Kapitalne investicije u infrastrukturu odražavaju rehabilitaciju sekcija Konjic-Mostar i Šamac-Doboj na koridoru Vc, zajedno sa signalnim i telekomunikacijskim sistemima na tim linijama i na istočno-zapadnim linijama, u sklopu nedavno dogovorenog kredita u iznosu od 153 miliona eura od EBRD i EIB.

## Prihodi i nedostajuća sredstva

**7.33 Postojeća struktura i nivo prihoda u putnom sektoru izgledaju nedovoljni za ispunjenje potreba vezanih za održavanje i proširenje mreže u FBH.** Članovi 85-93 Zakona o putevima u FBH definišu izvore finansiranja za održavanje i izgradnju puteva i predviđaju uslove za raspodjelu tog finansiranja na konkretne korisnike (Okvir 7.1). U praksi, gotovo svi prihodi ubiru se iz dva izvora, naplate za registraciju vozila, i ranije dažbine na gorivo, a sada iz dijela akciznih prihoda koje prikuplja Neovisna agencija za oporezivanje. Prema ranijem zakonu, 40 posto ukupnih prihoda raspoređivalo se na Direkciju za puteve FBH, 35 na kantonalne direkcije za puteve, a preostali dio na opštine. Štaviše, od ukupnog iznosa novca koji je alociran na putni sektor u FBH u toku 2005. godine (122 miliona KM), 40 posto je alocirano na magistralne puteve, za pokrivanje rashoda za održavanje i razvoj, a ostatak je alociran na regionalne i opštinske puteve. Prethodni iznos odgovara samo polovini iznosa koji je potreban za održavanje magistralnih puteva u adekvatnom stanju, što rezultira opadanjem stepena kvaliteta puteva i zaostacima kod održavanja. Istraživanje Svjetske banke ukazuje da je raspodjela po kojoj bi 60 posto išlo Direkciji za puteve FBH (umjesto 40 posto, kako predviđa Zakon o putevima), 25 kantonalnim direkcijama za puteve (35 posto prema zakonu), a 15 posto opštinama (20 posto), adekvatnije odražavala potrebe za održavanjem različitih vrsta puteva. Promjena u distribuciji prihoda do koje je došlo osnivanjem Neovisne agencije za oporezivanje pruža mogućnost za korekciju ove disproporcije.

Tabela 7.11. Željeznice BH: Projicirani rashodi, 2006-2010. god.  
(U milionima KM)

Kategorija	2006	2007	2008	2009	2010
Potrošnja na održavanje					
Željeznice FBH	64	62	60	64	66
Željeznice RS	22	24	25	27	29
Kapitalna potrošnja – Pruge 1/					
Željeznice FBH	3	11	18	70	75
Željeznice RS	2	7	11	44	44
Kapitalna potrošnja – Vozni park					
Željeznice FBH 2/	31				
Željeznice RS					
Ukupna planirana potrošnja	122	104	114	205	214

Izvor: ZFBH, ZRS i procjene osoblja Svjetske banke.

1/ Odražava samo već definisanu potrošnju u sklopu zajma EBRD/EIB.

2/ Odražava predloženu kupovinu ranijih Intercity Mark III putničkih vagona iz Ujedinjenog Kraljevstva.

**7.34 Obim i raspodjela prihoda u putnom sektoru RS u određenoj mjeri bolje odražavaju i potrebe i potražnju.** Izvori prihoda za putnu mrežu u RS takođe su definisani u relevantnom zakonu o javnim putevima. Primarni izvori prihoda su opet akciza na gorivo i naplate za registraciju vozila.

Tabela 7.12. BH: Prihodi od puteva i željezničkih pruga i nedostatak finansiranja, 2006-2010. godine  
(U milionima KM)

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Putevi</b>					
Projicirani prihodi	158	164	171	177	184
Kantoni u FBH (Regionalni putevi)	34	35	37	38	40
Opštine u FBH (Lokalni putevi)	24	25	26	27	28
Kantoni u FBH (putevi prvog reda)	38	40	41	43	44
Direkcija za puteve RS (svi putevi)	50	52	54	56	58
Lokalne vlasti u RS (Lokalni putevi)	12	12	13	13	14
Projicirani rashodi	255	261	261	261	261
Procjenjeni nedostatak sredstava	97	97	90	84	77
<b>Željeznice</b>					
Projicirani rashodi	159	166	165	171	175
Procjenjeni nedostatak sredstava	159	166	165	171	175
Procjenjeni ukupni nedostatak sredstava za sektor (u % BDP-a)	256 1.7	263 1.6	255 1.5	255 1.4	252 1.3

Izvor: Procjene osoblja Svjetske banke.

Direkcija za puteve RS prima naplate za registraciju vozila i dio akcize sa jedinstvenog računa Uprave za indirektno oporezivanje. Direkcija za puteve onda dijeli finansiranje sa opštinama RS.

**7.35 Prihodi u željezničkom sektoru su na sličan način ograničeni i ne pokrivaju troškove pružanja usluga.** Osim ako bi došlo do reforme odnosa između željezničkih kompanija i vlada, kapitalni rashodi i rashodi vezani za održavanje morali bi se finansirati isključivo preko transfera od vlada na svim nivoima, ako se želi da budu izvršeni. Obje entitetske željezničke kompanije ostvaruju znatne operativne gubitke (isključujući troškove infrastrukture), a gubitak se pokriva vladinim subvencijama. Nijedna od dviju željeznica ne ostvaruje dovoljne prihode da bi na bilo kakav način doprinjela investicijskim planovima u sektoru.

**7.36 Imajući u vidu tekuće planove potrošnje, u sektoru postoji ozbiljan nedostatak sredstava.** Projicira se da će taj nedostatak ostati u osnovnim crtama nepromijenjen i da će, u nominalnim iznosima, ostati na nivou od oko 250 miliona KM u toku perioda od 2006. do 2010. godine, ali da će se izražen kao procenat BDP-a smanjiti sa 1,7 posto na 1,3 posto (Tabela 7.12). Te projekcije zasnovane su na vrlo konzervativnim procjenama potrošnje, koje uključuju samo troškove vraćanja magistralnih i regionalnih putnih mreža u dobro stanje, adekvatne rashode na rutinsko, zimsko i periodično održavanje magistralnih i regionalnih putnih mreža, te prioritetne kapitalne rashode, prema iznosima koje su identifikovale vlade. Projicirani rashodi ne uključuju troškove vraćanja lokalne putne mreže u adekvatno stanje, niti neočekivane rashode do kojih bi moglo doći, kao što su rashodi vezani za sanaciju odrona. Najvažnije je to što rashodi na dalji razvoj magistralne mreže, kao što su rashodi za izgradnju sekcija koridora Vc, nisu uključeni. Fiskalna ograničenja zahtijevala bi da se svi rashodi u toj oblasti pažljivo uporede, u smislu stepena prioriteta, sa potrebama u drugim sektorima. Važnost privatnog sektora za razvoj mreže i dalje ostaje primarna, nakon jačanja institucionalnog okvira i kapaciteta u ključnim oblastima.

**7.37 Nedostatak sredstava povlači činjenicu da će vlastima trebati dodatni resursi za izvršavanje njihovih planova.** Nedostatak sredstava u putnom sektoru je otprilike ekvivalentan iznosu od 100 miliona KM godišnje koji vlasti planiraju da potroše sve do 2008. godine na proširenje mreže. Za željeznički sektor, svi projicirani rashodi moraće se pokriti iz opštih prihoda. Pritisци za nastavak razvoja sektora predstavljaju ključni input za analizu fiskalne održivosti koja je izvršena u sklopu poglavlja 2.

## F. PREPORUKE

**7.38 Nalazi u sklopu ovog poglavlja zaključuju da je opšte stanje transportne infrastrukture i dalje loše, bez obzira na znatan nivo potrošnje u tom sektoru u toku prethodne dekade.** Ključne preporuke istraživanja sažeto su predstavljene u narednim stavovima.

- **Imajući u vidu znatan stepen fiskalnih pritisaka, pažljivo razmotriti povećanja javnih investicija i odvagati ih u odnosu na druge prioritete.** Sve javne investicije, a posebno one koje se finansiraju iz zaduživanja, moraju se sprovoditi uz adekvatno planiranje i uz određivanje prioriteta u skladu sa državnim i sektorskim investicijskim strategijama, konzistentno sa fiskalnim okvirom koji je vladi na raspolaganju.

- **Staviti veći naglasak na unapređenje stanja postojeće transportne mreže, smanjenje zaostalih obaveza vezanih za održavanje, smanjenje troškova rada vozila i vremena putovanja, te unapređenje dostupnosti tržišta i osnovnih službi.**

- **Kao prioritet, osnažiti institucionalni okvir za PPP.** Temeljni cilj bi trebalo da bude zaštita fiskalne stabilnosti kroz ograničavanje fiskalne izloženosti vlade, gdje god je to moguće. Drugi ciljevi uključuju potrebu izmjene raspodjele rizika, sa poreskih obveznika na pružaoce usluga i korisnike usluga, kao i potrebu unapređenja stepena efikasnosti agencija koje su uključene u finansiranje infrastrukture.

- **Raditi na konsolidaciji kreiranja politika i operativnih odgovornosti u sektoru na svim nivoima.** Prvi korak u FBH bi bio prenošenje odgovornosti za upravljanje regionalnim putevima sa na Direkciju za puteve FBH.

- **Razviti sveobuhvatan okvir politika i strategije za cijeli transportni sektor, identifikovati prioritete i dati smjernice sa adekvatnim vremenskim planovima implementacije.** Taj proces bi takođe trebalo da uključuje i jačanje kapaciteta u institucijama javnog sektora s ciljem omogućavanja: (i) razmatranja zdrave sektorske strategije; (ii) korištenja formalnog projektnog pristupa s ciljem pomaganja pri identifikaciji i određivanju međusobnih nivoa prioriteta projekata; i (iii) operativnog uspostavljanja stabilnih sistema upravljanja u operativnim agencijama.

- **Razmotriti reviziju postojećih odredbi Zakona o putevima FBH s ciljem premještanja resursa na mreže magistralnih puteva koje nose najveći obim saobraćaja.** Postojeće odredbe predviđaju fiksnu alokaciju prihoda od puteva, pri čemu 40 posto ide u Direkciju za puteve FBH, 35 posto kantonalnim direkcijama za puteve, a ostatak opštinama.

- **Mortalitet i morbiditet koji su posljedica nesreća u putnom saobraćaju predstavljaju ozbiljna društvena pitanja i pitanja javnog zdravstva u BH.** Rješavanje tog problema zahtijevaće povećanje resursa, veći stepen koordinacije između učesnika u procesu s ciljem unapređenja uslova na putevima, unapređenje ponašanja vozača i sprovođenje zakonskih odredbi, kao i povećan stepen svijesti o bezbjednosti u svakoj fazi projektnog ciklusa.

- Finalizirati reorganizaciju structure u avijaciji (jedna direkcija i jedan pružatelj usluga) u skladu sa utvrđenim planom;
- Implementirati Zakon o željeznicama uz racionalnu i funkcionalnu organizacijsku strukturu sa ciljem smanjenja postojećih institucionalnih neefikasnosti i unaprjeđenja efikasnosti rada; i
- Ubrzati usvajanje Zakona o cestama i Zakona o unutrašnjem vodenom transportu , koji će omogućiti unaprjeđenje institucionalne strukture i ukupnog funkcionisanja.