

Bosna i Hercegovina

Pregled javne potrošnje i institucija (Public Expenditure and Institutional Review)

*Rješavanje fiskalnih izazova i snaženje
perspektiva za rast*

Transportni sektor

Martin Humphreys

Svjetska banka

19. oktobar 2006. godine

Osnovne poruke

- Sredstva u sektoru i dalje su neadekvatna, bez obzira na znatan stepen podrške od kraja rata;
- Postojeća raspodjela potrošnje je neuravnotežena, što doprinosi znatnom stepenu fiskalnog rizika;
- Institucionalna struktura je kompleksna, skupa i zahtjeva daljnja unapređenja; i
- Realizacija ambicioznih planova potrošnje zahtjevaće viši stepen uključenosti privatnog sektora.

Pristup/Teme/Okvir

1. Zašto treba brinuti o rashodima u sektoru?
2. Kakvo je stanje mreže?
3. Zašto su ishodi u sektoru toliko slabi?
4. Kakve su finansijske 'potrebe' sektora?
5. Zaključci i ključne preporuke za politike

1. Zašto treba brinuti o rashodima u sektoru?

Zašto treba brinuti o rashodima u sektoru?

1. Sektor transporta zauzima značajan dio ukupnih javnih investicija i javne potrošnje;
2. Udio stranog finansiranja u finansiranju transportnog sektora pokazuje oštar pad → viši stepen oslanjanja na domaće resurse;
3. Ne postoji sektorska politika ili strategija koja bi osigurala da su odluke i izbori vezani za potrošnju adekvatni za sektor ili u odnosu na druge sektore; i
4. Postojeći institucionalni okvir je kompleksan, skup i otežava efikasno iskorištavanje rashoda;
5. Stepem korištenja formalnih procesa ocjene projekata u toku identifikacije projekata i određivanja stepena prioriteta u sektoru je ograničen.

2. Kakvo je sadašnje stanje
transportnih mreža?

Tekuće stanje u drumskom sektoru:

Pokrivenost drumskom infrastrukturom 1/

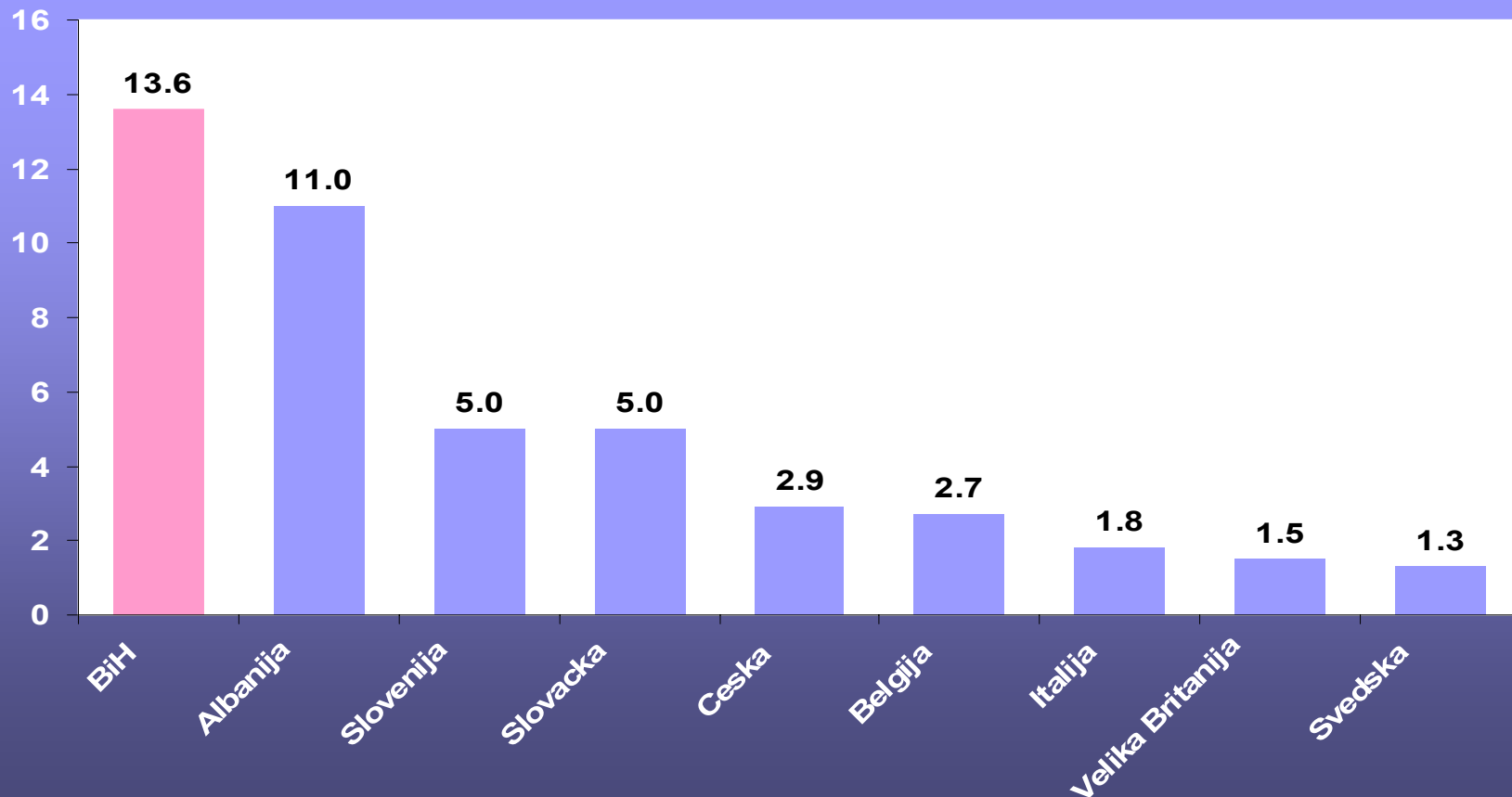
		Gustina puteva	
		(Km/1000 km ²)	(Km/1000 ljudi)
<ul style="list-style-type: none"> U smislu veličine - BiH pokazuje dobre rezultate u poređenju sa drugim zemljama regiona ako razmatramo neke od mjera gustine mreže... 	BH	427	5.6
	Albanija	657	3.5
	Češka	1646	12.5
	Hrvatska	506	6.4
	Estonija	1320	41.2
	Mađarska	1733	15.7
	BJR Makedonija	341	4.3
	SCG	494	4.8
	Slovenija	1006	10.2
	<ul style="list-style-type: none"> ...ali ne tako dobro ako razmatramo druge... 	ECA	580
Zemlje sa višim srednjim dohotkom		1076	9.2
OECD		1340	17.3

Tekuće stanje u drumskom sektoru:

- U odnosu na stanje puteva - BiH ima loše rezultate u poređenju sa drugim zemljama regiona:
 - 65% u prihvatljivom ili dobrom stanju (78% HR)
 - 35% u lošem stanju (22% u HR).
- Stanje lokalnih puteva je čak još gore; i

Tekuće stanje u drumskom sektoru:

- U odnosu na bezbjednost puteva – ekonomski i socijalni troškovi vezani za saobraćajne nesreće su visoki – među najvišima u regiji.



Tekuće stanje u željezničkom sektoru:

1. Tekuće stanje pruga je uopšte gledano slabo; sa mnogo TSR na mreži;
2. Smanjenje obima saobraćaja nakon tranzicije i ograničen stepen štednje → nizak stepen produktivnosti:

Željeznice	Jedinice saobraćaja po pružiku km	Jedinice saobraćaja po 1000 zaposlenih
Kosovo	0,2	...
Albanija	0,3	60,6
ŽRS	0,5	57,1
BJR Makedonija	0,5	116,1
Crna Gora	0,6	...
ŽFBH	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 institucije, ŽFBH i ŽRS.

Tekuće stanje u željezničkom sektoru :

1. Ocjene kvaliteta koje su dali korisnici su veoma loše – rejting na nivou od 1,5 u novijim istraživanjima (na 98. mjestu od 104 zemlje); i
2. Finansijski rezultati su takođe loši – operativni rashodi premašuju prihode, čak i kad se uzmu u obzir i subvencije, a x-subvencije su uobičajene.

Rejting kvaliteta infrastrukture, izabrane zemlje

	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: Istraživanje konkurentnosti u svijetu, 2003/2004.

1/ Na skali od 1=najniže do 7=najviše.

Tekuće stanje u sektoru civilne avijacije

1. Investicije u sektor civilne avijacije su bile znatne (100 miliona KM godišnje u periodu 1996-2004);
2. Određena značajna unapređenja – aerodrom Sarajevo;
3. Međutim, odlivi su niski jer su raspoređeni na velikom prostoru, ako se uzmu u obzir tekući i projicirani nivoi saobraćaja, što je onemogućilo usmjeravanje napora na jedan ključni međunarodni aerodrom;
4. Rezultat – korisnici smatraju da je kvalitet slab, pri čemu su u sklopu nedavno održanog istraživanja aerodromi u BiH rangirani na 93. mjestu of 104 zemlje.

3. Zašto su ishodi u sektoru toliko slabi?

Institucionalni okvir je neadekvatan

- Nedostatak procesa za razvoj i reviziju opšte politike i strategije za sektor;
- Slabo planiranje i izvršavanje budžeta;
- Ograničen stepen korištenja formalnih tehnika za ekonomske ocjene u toku procesa identifikacije projekata i određivanja prioriternih projekata;
- Nedostatak profesionalnog upravljanja sredstvima u određenim podsektorima; i
- Kompleksna institucionalna struktura otežava donošenje odluka i dovodi do povećanja troškova.

Potrošnja u prethodnom periodu bila je neadekvatna

- Ograničene investicije iz privatnog sektora;
- Nivoi potrošnje su bili neadekvatni za oporavak i održavanje sredstava;
- Debalans između potrošnje na održavanje i kapitalne potrošnje;
- Rezultat svega toga je ubrzano propadanje, povećanje troškova za korisnike puteva, te povećanje nagomilavanja zaostalih zahtjeva za održavanjem.

4. Kolike su potrebe sektora za potrošnjom?

Koja su tri tipa potrošnje u željezničkom sektoru?

1. Neophodna potrošnja, da bi se sredstva održavala na tekućem nivou (rutinsko, zimsko i periodično održavanje);
2. Neophodna potrošnja za vraćanje sredstava na željeni nivo (periodično/ zaostalo održavanje); i
3. 'Neophodna' potrošnja za hvatanje priključka sa rastom potražnje (investicije).

Buduće potrebe za potrošnjom u željezničkom sektoru

Kategorija	2006	2007	2008	2009	2010
Rashodi na održavanje					
Željeznice FBH	64	62	60	64	66
Željeznice RS	22	24	25	27	29
Kapitalni rashodi – Pruga 1/					
Željeznice FBH	3	11	18	70	75
Željeznice RS	2	7	11	44	44
Kapitalni rashodi – Vozni park					
Željeznice FBH 2/	31				
Željeznice RS					
Ukupni planirani rashodi	122	104	114	205	214

Međutim, te potrebe i planirane investicije stvaraju znatan finansijski jaz

	2006	2007	2008	2009	2010
Putevi					
Projicirani prihodi	158	164	171	177	184
Kantoni FBH (regionalni putevi)	34	35	37	38	40
Opštine FBH (lokalni putevi)	24	25	26	27	28
Kantoni FBH (magistralni putevi)	38	40	41	43	44
Direkcija za puteve RS (svi putevi)	50	52	54	56	58
Lokalne vlasti RS (lokalni putevi)	12	12	13	13	14
Projicirana potrošnja	255	261	261	261	261
Procijenjeni nedostatak finansiranja	97	97	90	84	77
Željeznice					
Projicirana potrošnja	159	166	165	171	175
Procijenjeni nedostatak finansiranja	159	166	165	171	175
Proc. sektorski nedostatak sredstava (izražen u % BDP)	256	263	255	255	252
	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3

Kako se taj jaz može zatvoriti?

- Nedostatak finansiranja biće na nivou od 250 miliona KM godišnje za period 2006 -2010. godine;
- Nedostatak finansiranja ukazuje na to da će biti neophodni dodatni resursi, ako se ne želi da opet strada održavanje;
- Izgleda da su investicije privatnog sektora od ključne važnosti za realizaciju tih razvojnih planova; i

Osnovni zaključci – Preporuke za politike

- Neophodno je pripremiti sveobuhvatnu politiku i strategiju za cijeli transportni sektor, kako bi se identifikovali prioriteti i kako bi se dale indikacije o odgovarajućim rasporedima za implementaciju;
- Neophodno je veći naglasak staviti na unapređivanje postojeće transportne mreže, očuvanje ranije uložene potrošnje i eliminaciju zaostataka kod održavanja;
- Nove investicije bi trebalo da budu pažljivo procijenjene u odnosu na druge prioritete u sektoru;
- Kao prioritetno pitanje, treba osnažiti institucionalni okvir za partnerstva privatnog i javnog sektora (PPP);
- Raditi ka konsolidaciji u kreiranju politika i operativnim odgovornostima u sektoru, na svim nivoima;

Osnovni zaključci – Preporuke za politike

- Razmotriti revidiranje sadašnjih odredbi u Zakonu o putevima FBH s ciljem prenosa resursa na magistralne putne mreže, koje nose najveći obim saobraćaja;
- Mortalitet i morbiditet koji predstavljaju rezultat saobraćajnih nesreća ozbiljno su socijalno pitanje i pitanje javnog zdravstva u BiH;
- Završiti reorganizaciju strukture avijacije (jedna direkcija i jedan pružalac usluga) u skladu sa usaglašenim planom;
- Implementirati Zakon o željeznicama, sa racionalnom i funkcionalnom organizacionom strukturom, kako bi se smanjio postojeći stepen institucionalne neefikasnosti i kako bi se osnažila operaciona efikasnost željeznica; i
- Ubrzati usvajanje Zakona o putevima i Zakona o unutrašnjem vodnom saobraćaju, koji će omogućiti unapređenja institucionalne strukture i funkcionisanja.

Bosna i Hercegovina

Pregled javne potrošnje i institucija (Public Expenditure and Institutional Review)

*Rješavanje fiskalnih izazova i snaženje
perspektiva za rast*

Transportni sektor

HVALA VAM