

ГЛАСНИК ГЕОГРАФСКОГ ДРУШТВА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
HERALD OF THE GEOGRAPHIC SOCIETY OF THE REPUBLIC OF SRPSKA

ГОДИНА 2005.
YEAR 2005.

Свеска 9
Volume 9

UDK: 656.13·711.73(497.6)

mr Љубомир Гиговић

ЕВРО КОРИДОРИ КАО ФАКТОР РАЗВОЈА САОБРАЋАЈА БиХ

Интеграциони процес, који је у већини социјалистичких земаља почeo крајем осамдесетих година прошлог века, прекинут је грађанским ратом у Босни и Херцеговини (БиХ). Ратом разрушена држава, девастирана инфраструктура, привредни капацитети већим делом уништени, становништво расељено, растући социјални конфликти који произилазе углавном из нерешених економских питања, условили су да се Република Српска (РС), односно БиХ налази на маргини свих актуелних збивања и кретања у процесима регионалних и економских интеграција. Ова балканска држава је, упркос свом изузетно погодном географском положају, природним богатствима и јефтиној радној снази још увек реалтивно далеко од свог дугорочног циља - укључивања у Европску унију (ЕУ). Међутим, перспективе даљег развоја РС, односно БиХ, као императив постављају успостављање **саобраћајне инфраструктуре** у складу са смерницама развоја Транс-европске и Пан-европске мреже.

Значај саобраћајног система на свеукупни друштвени развој, већ је потврђен на примеру спровођења саобраћајне политике и успостављању Транс-европске саобраћајне мреже у државама чланицама ЕУ. Њихово повезивање са државама Централне, Источне и Југоисточне Европе, а преко њих и са азијским континентом и Русијом, све више добија на значају. Транзициони процес, који се одвија паралелно са опоравком физичких и институционалних капацитета за сада није довео БиХ до статуса придржане чланице Европске уније. Реформе су неопходне на нивоу целокупног политичког, економског и социјалног система, а у том контексту од посебног је значаја **саобраћајни систем**. У том погледу, потребно је инкорпорирати Пан-европске смернице у актуелну саобраћајну стратегију БиХ.

1. ЕВРОПСКА САОБРАЋАЈНА МРЕЖА

Развој европске саобраћајне мреже

Потреба за успостављањем и развојем европске саобраћајне мреже уочена је још по завршетку II светског рата када је основана Економска комисија Уједињених нација за Европу која је, у оквиру својих области

деловања, имала и успостављање европске транспортне инфраструктурне мреже.

Прва Пан-европска транспортна конференција одржана је у Прагу, 1991. Прашка декларација је резултат растуће потребе за компатибилним развојем различитих држава Европе, што се првенствено односи на реконструкцију саобраћајне инфраструктуре и транспортне економије која ће допринети њиховом бржем интегрисању у ЕУ.

Друга Пан-европска транспортна конференција одржана је на Криту, 1994. Имајући у виду економске, технолошке, еколошке и сигурносне изазове са којима су суочене све европске државе, као и потребу за њиховом што ближом сарадњом и уједначеном развојем, идентификовани су потребе за хармонизацијом националних саобраћајних система, граничних прелаза, координираног развоја инфраструктуре и убрзаног развоја. Критском декларацијом установљено је девет Паневропских транспортних коридора (PETrC)¹.

Трећу Пан-европску конференцију у Хелсинкију 1997. крунисала је Хелсиншка декларација којом је дефинисан циљ Пан-европске транспортне политике: "Промовисање одрживог, ефикасног саобраћајног система који ће задовољити економске, социјалне, еколошке и сигурносне потребе европских грађана, допринети смањењу регионалних неједнакости и оспособити европски бизнис за ефективно такмичење на светском тржишту" (*Helsinki Declaration, 1997.*, 2.). Потврђена је улога и значај успостављања девет PETrC, као и њихова интеракција са TEN². Наиме, постојећој мрежи PETrC прикључен је још један, десети коридор. Извршено је проширење већ идентификованих Коридора II, V и VI, а успостављена су и четири Пан-европска транспортна подручја (PETrA). Захваљујући сарадњи и заједнички развијеној студији, БиХ је добила коридор Vc: Будимпешта-Осијек-Сарајево-Плоче као крак коридора V (пет).

Пре интеграције свака од држава чланица ЕУ имала је засебну националну транспортну политику прилагођену индивидуалним потребама. Поред тога, саобраћајна инфраструктура им се одликовала великим међусобним техничким и технолошким разликама. Дискриминаторне националне политике су биле потиснуте заједничком транспортном политиком, првенствено из разлога што њихова имплементација је превише скупа и неизводљива у контексту европских интеграција. У циљу стицања статуса чланице ЕУ свака од земаља мора, између осталог, уз прихватање основа заједничке саобраћајне политике ЕУ, обезбедити функционалну и јединствену физичку везу са осталим државама региона и шире.

Са аспекта ЕУ, проширење је неопходно из следећих разлога:

Морају бити успостављени физички капацитети за повећани транспорт путника и robe између ЕУ и њених нових чланица, а у циљу реализације једног од принципијелних циљева проширења ЕУ.

Данашња структура ЕУ је таква да је повезивање држава чланица физички немогуће без транзита кроз државе Централне и Југоисточне Европе (CEE)³ (нпр. ЕУ и Грчка).

¹ Pan-European Transport Corridor – Пан-европски транспортни коридор

² Trans-European Network – Транс европска мрежа

³ CEE Central-East Europe – Централна и Источна Европа

Скоро све државе СЕЕ су традиционално транзитни путеви између ЕУ и Истока.

Са аспекта држава кандидаткиња: "Ништа нема већи утицај на интеграцију у Европу него њихово физичко повезивање преко саобраћајних система и ништа није важније за њихов приступ ЕУ од успостављања ефикасне инфраструктуре у том смеру" (*Kinnock, N., 1998.*, 3.).

Резултати интеграције индивидуалних саобраћајних система у јединствени су:

Економска корист, која се може посматрати као логична последица комплетирања јединственог тржишта и пораста трговине због олакшаног транспорта и низких трошкова.

Безбедност, која се остварује применом јединствених, савремених технологија информисања возача о стању на путевима, брзој хитној служби и електронским навођењем на алтернативне путеве.

Поштовање еколошких захтева, што автоматски доводи до смањења загушења, загађења ваздуха и буке.

Остварени циљеви јединственог саобраћајног система ЕУ су:

Обезбеђивање веће мобилност људи и терета.

Обезбеђивање корисницима високо-квалитетне инфраструктуре.

Комбиновање различитих врста саобраћаја.

Оптимално коришћење постојећих капацитета.

Покривање целе територије ЕУ.

Омогућивање његовог даљег проширења.

Пан-европска транспортна мрежа (PETrN)⁴

Пан-европску транспортну мрежу чине:

Транс-европска транспортна мрежа на подручју ЕУ.

Десет Пан-европских транспортних коридора.

TINA⁵ мрежа, која је састављена од десет PETrC.

Четри Пан-европске транспортне зоне (PETrA)⁶.

Четри европски коридори.

1.2.1 Пан-европски коридори

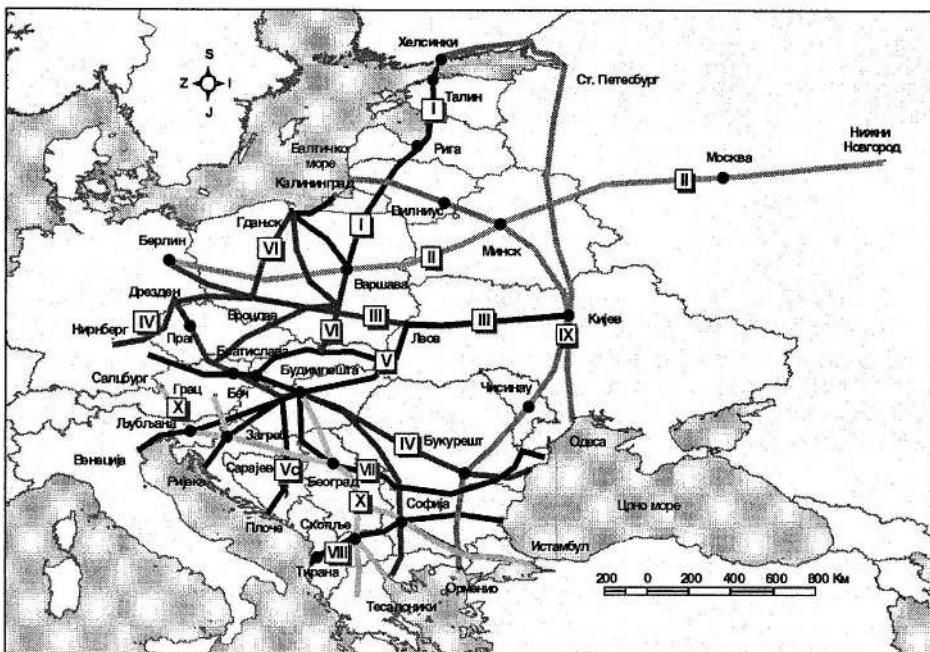
Пан-европски коридори су саставни део Пан-европске транспортне мреже (PETrN) који се састоје из друмске и железничке мреже и терминала за комбиновани саобраћај. Од десет PETrC, преко Балкана пролази шест: Коридор IV (Румунија и Бугарска), Коридор V (Хрватска и БиХ), Коридор VII (СЦГ, Румунија и Бугарска), Коридор VIII (Албанија, Македонија и Бугарска), Коридор IX (Румунија и Бугарска) и Коридор X (Хрватска, СЦГ, Бугарска и Македонија), са укупном дужином путне мреже од 15.520 км, железничке мреже 7.840 км и тока реке Дунав дужине 2.415 км (*Карта 1*).

⁴ Pan-European Transport Network – Пан-европска транспортна мрежа

⁵ Transport Infrastructure Needs Assessment – Процена потреба транспортне инфраструктуре

⁶ Pan-European Transport Area - Пан-европска транспортна зона

Карта1: Мрежа Пан-европских трансіордніх коридора



Израда аутора

Пан-европски коридор I

Главна грана: Хелсинки – Талин – Рига – Каунас – Варшава – Гдањск – Калининград. Овај коридор садржи 445 км путева и 550 км железнице. Почиње у Финској па, пролазећи кроз Естонију, Латвију, Литванију и Польску, завршава у Русији.

Пан-европски коридор II

Главна грана: Берлин – Познан – Варшава – Брест - Минск – Смоленск – Москва -Новоград. Укупна дужина овог коридора је 1.830 км путева и железница, које се, највећим делом, пружају паралелно. Коридор почиње у Немачкој, пролази кроз Польску и Белорусију и завршава у Русији.

Пан-европски коридор III

Главна грана: Берлин – Дрезден – Броцлав – Катовице – Краков – Лвов – Кијев. PETrC III се пружа на дужини од 1.640 км, а састављен је из паралелних путних и железничких праваца кроз три државе: Немачку, Польску и Украјину.

Пан-европски коридор IV

Главна грана: Берлин – Дрезден – Нирберг – Праг – Брно – Беч (железница) – Братислава - Гјор- Будимпешта – Арад – Крајова – Софија – Пловдив – Тесалоники –Орменио - Истамбул.

Грана IVА: Арад - Букурешт – Констанца.

Овај коридор је састављен од 3.285 км путева, железница, а укључује и трајекте, аеродроме и луке. Повезује ЕУ са државама СЕЕ. PETrC IV почиње у Немачкој одакле пролазећи кроз Чешку и Мађарску, па дуж границе са Румунијом долази до Арада. У Араду се коридор дели у два дела: источна грана која кроз Констанцу излази на Црно море и главна грана која, пролази кроз Грчку и завршава у Турској.

Пан-европски коридор V

Главна грана: Венеција – Трст – Копер – Љубљана – Марибор – Будимпешта – Ужгород – Лвов – Кијев.

Грана VA: Братислава – Жилина – Кошице - Ужгород.

Грана VB: Ријека – Загреб - хрватско-мађарска граница - Будимпешта.

Грана VC: Плоче – Сарајево – Осијек - Будимпешта.

PETrC V се протеже на око 1.600 км путева и железничких пруга. Главна грана почиње у Венецији и Трсту (италијанске луке) и Копру (словеначка лука), одакле се, преко Љубљане пружају све до Будимпеште, где се саставља са своје две гране, граном VB која почиње у хрватској луци Ријека и граном VC са почетком у луци Плоче. Из Будимпеште, пролазећи преко тромеће Мађарске, Словачке Републике и Украјине PETrC V се завршава у Ужгороду, где се саставља са граном VA, која води из Братиславе.

БиХ је у Пан-европску саобраћајну мрежу укључена Хелсиншком декларацијом којом је Пан-европски транспортни коридор V проширен граном VC. Грана VC из хрватске луке Плоче пролази БиХ кроз Мостар, Сарајево, Зеницу, Добој и у Шамцу поново улази у Хрватску да би се у Будимпешти спојила са главном граном Пан-европског транспортног коридора VB. Значај путне и железничке мреже Пан-европског коридора VC у БиХ потврђује чињеница да он пролази кроз главне привредне центре у држави (осим Бањалуке) те представља, са једне стране, излаз на Јадранско море, а са друге у Хрватску где се спаја са Пан-европским транспортним коридором X. Пан-европски транспортни коридор X има посебно значење за БиХ у погледу географског повезивања са Загребом, Београдом и Љубљаном, као и са Транс-европском транспортном мрежом преко Граца и Салцбурга. Поред тога, Пан-европски транспортни коридор X сече Пан-европски транспортни коридор VIII чиме БиХ добија индиректан излаз на Црно и Егејско море преко Бугарске, Румуније, Македоније и Грчке. Грана VC Пан-европског коридора V спаја се са главном граном у Будимпешти, где се успоставља директна веза са Пан-европским транспортним коридором IV те индиректна са Пан-европским транспортним коридорима I, II, III, VI и IX, односно са државама СЕЕ, Русијом и Транс-европском транспортном мрежом. Поред тога, Паневропски транспортни коридор VC у Шамцу излази на реку Саву која је једна од главних притока Дунава те се тим путем успоставља индиректна веза и са Пан-европским транспортним коридором VII у Београду, чиме је обезбеђена веза речним током до румунске луке Констанца на Црном мору. Путна мрежа Пан-европског транспортног коридора VC поклапа се само са једним од шест путева Е-мреже у БиХ (E-73). До сада је извршена реконструкција приоритетних секција путне мреже и мостова на Пан-европском транспортном коридору VC у БиХ.

Значај коридора V за РС (БиХ) испољава се кроз следеће елементе:

У зони предложеног коридора VC налази се преко 56% становништва БиХ, Коридор представља природни правац, јер кроз БиХ пролази долинама река, а кроз Хрватску и Мађарску Панонском равницом,

Кроз коридор пролазе значајне путне и железничке саобраћајнице које носе ознаку европске транспортне мреже,

Као поморска лука Плоче са комплетном инфраструктуром за обављање интер-модалног транспорта треба да осигура ефикасан и рационалан транспорт свих роба које треба превести до Средње Европе а преко луке у Гдањску (Польска) и Анкона (Италија) у све европске земље.

У политичком смислу изградња коридора VC представља значајан фактор у јачању интеграције земље и међусобног просторног и економског повезивања. Ова изградњу не сме се третирати само са техничко-технолошког аспекта него паралелно и са социјалног, економског, културолошког и развојног аспекта. Поред тога, не треба занемарити ни безбедносни аспект. Смиривањем политичких, националних и ратних тензија у регији, Босна и Херцеговина, као и земље у њеном суседству, поново добијају на значају као подручја преко којих се у транспорту са истока на запад, или са севера на југ добија и на времену и на економској уштеди. На лошим и загушеним путевима очекивати је све више саобраћајних незгода, губитака људских живота материјалних штета и еколошких инцидената. И то је упозорење, да са данашње дистанце стање на путевима мора мењати, градњом нових и савременијих и надасве безбеднијих путева.

Путна мрежа коридора V

Главна گрана ауто-пута полази из Венеције, преко Трста, Љубљане и Марибора и долази до мађарске границе. У месту Летење спаја се са граном В, која иде из Ријеке преко Загреба. Из Летења, један део ауто-пута протеже се дуж источне обале језера Балатон, до Будимпеште, одакле наставља до украјинског града Ужгорода.

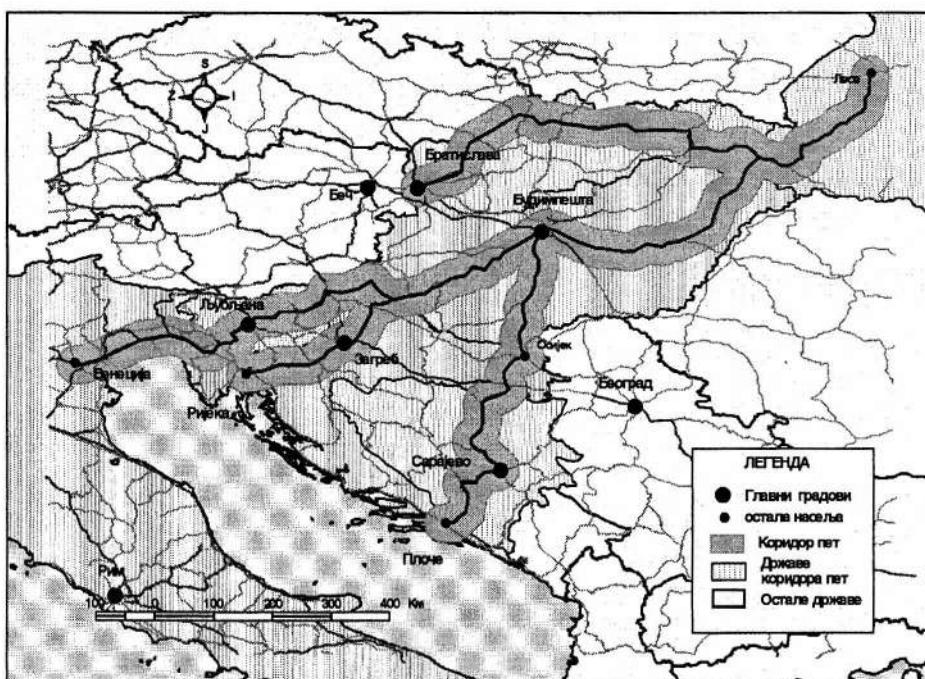
Грана VА полази из Словачке и са главном граном се спаја у Ужгороду Украјини.

Грана VВ полази из хрватске луке Ријека, преко Загреба до Летења, где се спаја са главном граном. Укупна дужина ауто-пута кроз Хрватску је 243 km, од чега је оперативно 86 km (од 147 km) између Ријеке и Загреба и око 73 km (од 96 km) између Загреба и мађарске границе. На овој линији постоје два прекида, један јужно од Карловца, дужине око 60 km и други јужно од Вараждина, дужине око 23 km.

Грана VС има почетак у хрватској луци Плоче па се преко Мостара, Сарајева и Осијека протеже до Будимпеште. Путни правац Е-73, тј. његови делови кроз Хрватску дужине 137 km, кроз БиХ дужине 433 km и од Метковића до Плоча дужине 23 km уједно су и веза севера Европе са јадранском обалом (*Карта 2*).

У БиХ, приоритет у изградњи путне инфраструктуре у функцији PETrC V је секција пута Свилај-Жепче-Зеница-Подлугови-Сарајево-Тарчин-Коњиц-Мостар-Дољани, укупне дужине 304,8 km.

Карта 2: Путна и железничка мрежа Пан-европског коридора В



Израда аутора

Железничка мрежа коридора V

Железничка мрежа почиње постојећом пругом Венеција - Трст - Копар - Љубљана, на коју се наставља пруга до словеначко-мађарске границе. Кроз Мађарску, пруга се протеже западно од језера Балатон све до Будимпеште. Пруга Венеција-Љубљана је дуплог колосека, али ограничених капацитета.

Грана IA полази из Братиславе преко Жилине, Кошица, до Ужгорода у Украјини.

Грана VB укључује железничку линију од Ријеке преко Загреба и Корпивнице у Хрватској до Будимпеште у Мађарској (Карта 2).

Кроз БиХ, пруга полази из Шамца, преко Сарајева до Метковића. Од Шамца до Сарајева, преко Добоја и Зенице, успостављена је железнички правац дужине 235 км, који је пре рата био потпуно електрифициран. Данас, електрифицирани су делови Високо-Завидовићи и Добој-Шамац. Пруга је отворена за теретни промет, док су за превоз путника оперативни неки од праваца: Сарајево-Високо; Сарајево-Високо-Какањ; Високо-Зеница; Зеница-Завидовићи; Маглај-Добој; Добој-Шамац. Од маја 2001. успостављен је међународни железнички правац на релацији Сарајево-Загреб преко крака Сарајево-Добој. Пруга Сарајево-Јабланица-Мостар-Габела, у дужини од 173 км потпуно је електрифицирана и оперативна је и за путнички и за теретни саобраћај. Правац Брадина-Коњиц је прилично комплексан јер се на дужини од око 25 км налази доста тунела и кривина.

Пан-европски коридор VI

Главна گрана: Гдањск – Торун – Познан – Грудзијазд – Варшава – Зебризовице – Жилина - Острава.

Грана VIA: Катовице - Брно.

PETrC VI је укупне дужине 1.800 км путева и железница. У Острави се спаја са Коридором IV, а пролази кроз: Польску, Словачку и Чешку.

Пан-европски коридор VII

Главна گрана: Немачка – Аустрија – Словачка (Братислава) – Мађарска (Гјор-Горњи) – Хрватска – Србија – Бугарска (Русе, Лом) – Молдова – Украјина – Румунија (Констанца). PETrC VII је специфичан јер представља ток реке Дунав. Река Дунав је пловна на око 2.300 км, са бројним хидроелектранама и довољном дубином за саобраћај.

Пан-европски коридор VIII

Главна گрана: Дурес – Тирана – Скопље – Битољ – Димитровград (Бугарска) – Бургас - Варна. PETrC VIII је дужине 1.300 км путева и железница и повезује јужну обалу Јадранског мора са Црним морем. Овај Коридор пролази кроз три државе: Албанију, Македонију и Бугарску.

Пан-европски коридор IX

Главна گрана: Хелсинки – Виборг -Ст.Петербург –Псков –Кијев – Љубашевка –Чисинау – Букурешт – Димитровград - Орменијо.

Грана IXA: Ст. Петербург – Москва - Кијев.

Грана IXB: Кијев – Минск – Вилниус – Каунас - Калининград.

Грана IXC: Каунас - Клајпеда.

Грана IXD: Љубашевка - Одеса.

Коридор IX је најдужи коридор од 6.500 км и представља везу Балтичког мора, Црног мора и Медитерана са раширеном мрежом грана које саме по себи могу представљати једну мрежу.

Пан-европски коридор X

Главна گрана: Салзбург – Грац – Љубљана – Загреб – Београд – Ниш – Скопље – Велес - Тесалоники.

Грана XA: Грац – Марибор - Загреб.

Грана XB: Будимпешта - Нови Сад - Београд.

Грана XC: Ниш – Софија – Димитровград (Бугарска) - Истамбул.

Грана XD: Велес – Прилеп –Битољ – Флорина - Игоуменица.

Овај коридор се протеже на дужини од 2.360 км путева и железница. За разлику од претходних, установљен на Хелсиншкој конференцији 1997. као плод његове традиционалне улоге везе између западне Европе, Грчке и Турске.

1.2.2 TINA мрежа

TINA мреже представља пројекат развијен у ЕУ којим би се обезбедили услови са слободније кретање људи, робе, капитала и информација, уз истовремено повећање њихове мобилности што захтева интермодалност и мултимодалност утврђених коридора. Она садржи PETrC и представља функционални наставак трансевропске мреже - TEN. Јуна 1997. у Бечу је

основан Секретаријат TINA мреже са мандатом да идентификује транспортне проритете у државама потенцијалним чланицама ЕУ. Имплементација TINA пројекта врши се у три регионалне групе у две фазе: прва је идентификација и дефинисање приоритетних компоненти мреже, а друга идентификација инвестиционих мера којима би оне биле реализоване. TINA мрежа се састоји од 20.924 km железничких пруга и 18.638 km друмске мреже.

Основни критеријуми TINA мреже су следећи (*Molnar E., 2001., 4-5.*):

Мрежа треба бити у складу са критеријумима из Смерница ЕУ за развој TEN.

Техничке карактеристике инфраструктуре требају обезбедити конзистентност између капацитета поједињих компоненти мреже и предвиђеног промета на њима.

Сви пројекти требају бити реализовани до 2015.

1.2.3 Пан-европске транспортне зоне (PETrA)

Хелсиншка декларација је први покушај европске саобраћајне политике да дефинише посебан приступ успостављању и изградњи саобраћајне мреже у приобалним морским подручјима, што је последица специфичног утицаја ових водених површине. При томе, нису узете у обзир само морске луке као крајње тачке путних или железничких правца, него и поморски саобраћај. Четири Пан-европске транспортне зоне су:

Барент Евро-арктички басен,

Басен Црног мора, који обухвата: Русију, Украјину, Молдавију, Турску, Бугарску, Румунију и Грчку.

Медитерански басен који обухвата: Малту, Кипар, Сирију, Либанон, Израел, Турску, Палестину, Јордан, Египат, Тунис, Алжир, Мароко, Шпанију, Португал, Француску, Италију и Грчку.

Јадранско-јонски басен, који обухвата: Италију, Словенију, Хрватску, БиХ, СЦГ, Албанију и Грчку.

1.2.4 Евро-азијски транспортни коридори

Циљ европске саобраћајне политике је њено проширење не само на државе СЕЕ, него и даље на исток, што се јавља као логична последица традиционалне економске повезаности, посебно у области трговине, са азијским државама и Русијом. У том су циљу, су 2000. у Ст. Петерсбургу, покренути пројекти развоја следећих Евро-азијских транспортних коридора који повезују PETrC са државама Централне, Јужне и Источне Азије:

Транс-сибирски коридор који, преко Руске Федерације и Казахистана и Монголије, повезује PETrC II, III и IX са Кином, Корејом и Јапаном.

TRACECA⁷ коридор који преко Кавказа повезује PETrC IV, VII, VII и IX са Централном Азијом.

Јужни коридор који преко Турске и Ирана повезује PETrC IV са Јужном Азијом.

Коридор север-југ који, пролазећи кроз Руску Федерацију и Централну Азију повезује PETrC IX са Персијским заливом. У току је разматрање успос-

⁷ TRAnsport Corridor Europe Caucasus Asia је један од начина обнове историјског пута свиле

тављања још једног коридора у оквиру ове мреже који би преко Ирана и Централне Азије повезивао PETrC IV са Кином.

Посебну улогу Евро-азијски транспортни коридори имају за развој Балкана, јер би се њиховим успостављањем ово полуострво нашло у средишту између истока и запада те стога представљало важну карику у саобраћајном ланцу.

2. САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТУКТУРА

2.1 Саобраћајна мрежа ЕУ

Саобраћајну инфраструктурну мрежу ЕУ карактерише доминација путног над осталим врстама саобраћаја. У 1999. укупна дужина ауто-путева у ЕУ износила је 49.233 км. Најдужу мрежу ауто-путева имају Немачка (11.427 км), Француска (9.303 км) и Шпанија (8.257 км), док су према густини мреже ауто-путева на првом месту државе Бенелукса.

Године 1999. укупна дужина железничке мреже у ЕУ износила је 153.640 км. На првом месту су биле Немачка (38.126 км), Француска (31.727 км) и Велика Британија (16.847 км). Крајем 2000., дужина железничке мреже ЕУ била је 168.000 км, од чега је 44% било електрифицирано и 38% пруга дуплог колосека. Густина железничке мреже највећа је у Белгији, Немачкој и Луксембургу.

Укупна дужина унутрашњих водених токова ЕУ у 1999. била је 29.818 км. Најдужу речну мрежу има Немачка (7.339 км), а потом следе Финска (6.245 км) и Француска (6.051 км). Реке Сена, Рон и Рајна су окоснице речног саобраћаја, а речни токови само шест земаља ЕУ су међусобно повезани (Аустрија, Белгија, Француска, Немачка, Луксембург и Холандија).

Године 1999. државе ЕУ бројале су 320 главних поморских лука, где је предњачила Данска (46), Велика Британија (51) и Италија (41). У укупно транспортованој количини robe десет највећих лука у 1999. су Ротердам, Антверпен и Марсеј које су имале учешће од 56,2%. Број комерцијалних аеродрома у ЕУ у 1999. био је 141. Највеће учешће имале су Велика Британија (25), Шпанија (20), Немачка и Италија (по 17). Аеродроми Лондон - *Heathrow*, Париз - *Charles de Gaulle* и Франкфурт - *Rhein-Main* учествовали су са 48,5% у укупном броју транспортованих путника десет највећих аеродрома ЕУ у 1999. (*Strelow H.*, 2002, 2-6).

2.2 Саобраћајна мрежа БиХ

Географски положај БиХ, значајан је за европски саобраћајни систем. Преко њеног геопростора воде најкраће везе Средње Европе са Јадранским морем. БиХ је наследила предратни саобраћајни систем који карактерише усклађеност свих његових компоненти са потребама бивше СФРЈ.

2.2.1 Путни саобраћај

Дужина примарне путне мреже (регионални путеви) у БиХ износи 4.043 км, од чега је у ФБиХ 2.024 км, у РС 1.990 км, и у Дистрикту Брчко 29 км. Од укупне дужине секундарних путева од 5.108 км, кроз ФБиХ пролази 2.724 км, а кроз РС 2.384 км. Поред тога, у БиХ постоји око 14.000 км путева локалног карактера (*Basic infrastructure investments in South-Eastern Europe, 2000., str.13.*). Укупна дужина путне мреже у БиХ је око 22.630 км, од чега је 14.020 км дужина асфалтираних путева. Примарна путна мрежа састоји се из три кате-

горије путева. Прва категорија (Е-путеви), дужине 995 км, садржи међународне и везе главних индустријских центара у држави. На њих се надовезује друга категорија, тј. међу и унутар ентитетских путева у дужини од 1.953 км. Трећа категорија путева обухвата најнижу класу путева који повезују административне центре у држави укупне дужине 1.095 км.

Кроз БиХ пролазе Е-путеви:

E-59: (хрват.гран.) Изачић-Бихаћ-Рипац-Узлебић,

E-65: пролази кроз Неум,

E-73: (хрват.гран.)Шамац-Добој-Лашва-Сарајево-Мостар-Дољани (хрват. гран.),

E-661: (хрват.гран.) Градишча-Бањалука-Јајце-Лашва,

E-761: Бихаћ-Петровац-Јајце-Сарајево-Вишеград-Вардиште (гран. СЦГ),

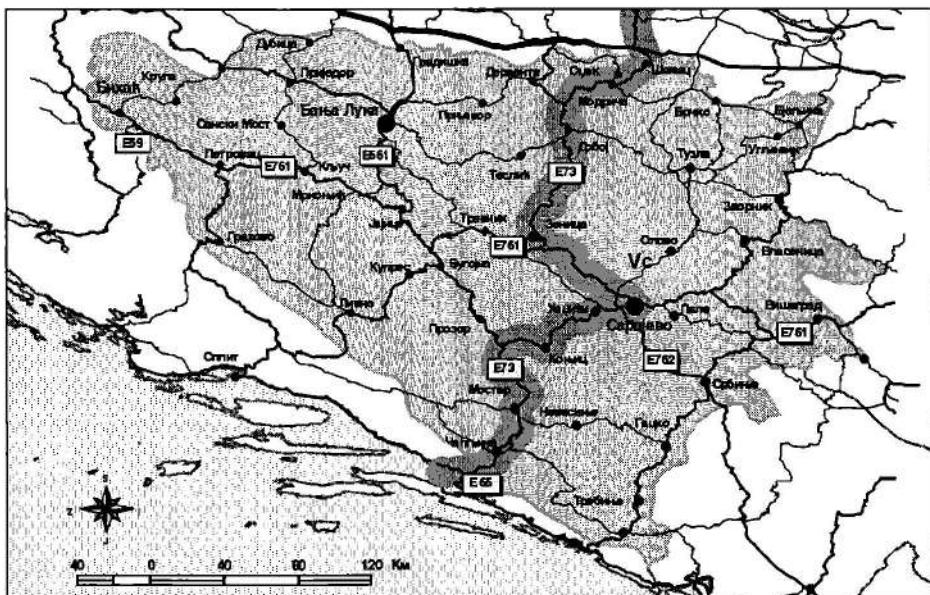
E-762: Сарајево-Брод на Дрини Шћепан поље (гран. СЦГ)(Карта 3).

Једини примарни пут прве категорије кроз БиХ који се покалапа са PETrC VC је E-73. На југу, преко луке Плоче PETrC VC има излаз на Јадранско море, док се са главном граном спаја у Будимпешти.

Године 2000. укупан број регистрованих возила у БиХ је износио 699.293, од чега је у РС било 275.731, а у ФБиХ 423.562. Од тога, у РС стање било следеће: 168,1 путнички аутомобил, 1 аутобус и 17,6 камиона на 1000 становника (BiHTMAP, 2001, 2-161).

Европски путеви кроз БиХ на већем броју деоница не омогућавају одвијање саобраћаја пожељном брзином. Разлози су, између остalog, изузетно лоше физичко стање путне инфраструктуре у БиХ, низак ниво безбедности у путном саобраћају, мали радијуси кривина, велики и чести успони, пролази кроз насеља и градове, те неадекватно одржавање путева.

Карта 3: Путна саобраћајна мрежа БиХ



Израда аутора

Приоритетни пројекти и правци акције које је потребно спровести у циљу инкорпорирања путне мреже БиХ са ЕУ су реконструкција путева које би сачињавале делове Коридора VC (Е-73): Шамац-Шешле; Шешле-Добој; Добој-Зеница; заобилазница Јабланица, успостављање адекватне везе између Бањалуке и Добоја, као и повећавање нивоа безбедности регионалних и локалних путева. Поред наведених, евентуално, могло би се говорити о увођењу нове гране Паневропског транспортног коридора X која би се од главне гране одвојила у Окучанима у Хрватској. Ова би се грана у БиХ у првом делу од Градишке до Бањалуке поклапала са Е-661, а потом би се преко Пријавора и Дервенте спојила са Паневропским транспортним коридором VC у Шешлијама код Добоја. На тај начин била би успостављена јединствена путна инфраструктурна мрежа која ће повезивати примарне и административне центре БиХ у целовит систем и омогућити интензивне, рационалне, ефикасне и ефективне робне и путничке токове.

2.2.2 Железнички саобраћај

Железнице у БиХ имају историјску функцију као доминантни вид саобраћаја који подржава развој тешке индустрије као и индустријских грана, а које су најчешће смештene у близини железничких коридора. У току рата, девастација и разарање свих компоненти железничког система проузроковала је тотални колапс у железничком саобраћају који је оставио видне последице не само на саобраћај него и на шире привредне активности. Индустриске активности убрзавају процес урбанизације дуж главних железничких коридора, што потврђује чињеница да је преко 70% насеља смештено дуж њих.

Укупна дужина железничких пруга БиХ износи 1.031,5 км, од чега је 607,4 км, тј. 58,8% у саставу ФБиХ, а 424,4 км, тј. 41,2% у саставу РС. Од тога је 87 км дуплих колосека, а 777,1 км, односно 75% је електрифицирано (у ФБиХ 72,3%, а у РС 79,6%). Поред наведених слабих квантитативних показатеља, квалитативна распоређеност мреже не омогућава повезаност свих примарних и административних центара у држави. Морфолошки, ове пруге су лоциране углавном на брдско-планинским подручјима и укључују 174 тунела укупне дужине 50,5 км, 339 мостова укупне дужине 15,3 км те 231 службене станице (*Basic Infrastructure Investments in South-Eastern Europe, 1999., 13.*).

Најзначајне железничке линије у БиХ су:

А. Шамац-Добој-Сарајево-Мостар-Чапљина (граница БиХ)-Плоче (Хрватска),

В. Зворник-Тузла-Добој-Бањалука-Нови Град,

С. Бановићи-Тузла-Брчко-Хрватска,)

Д. Нови Град-Бихаћ-Мартин Брод-Хрватска (Унска пруга), (*Карта 4.*)

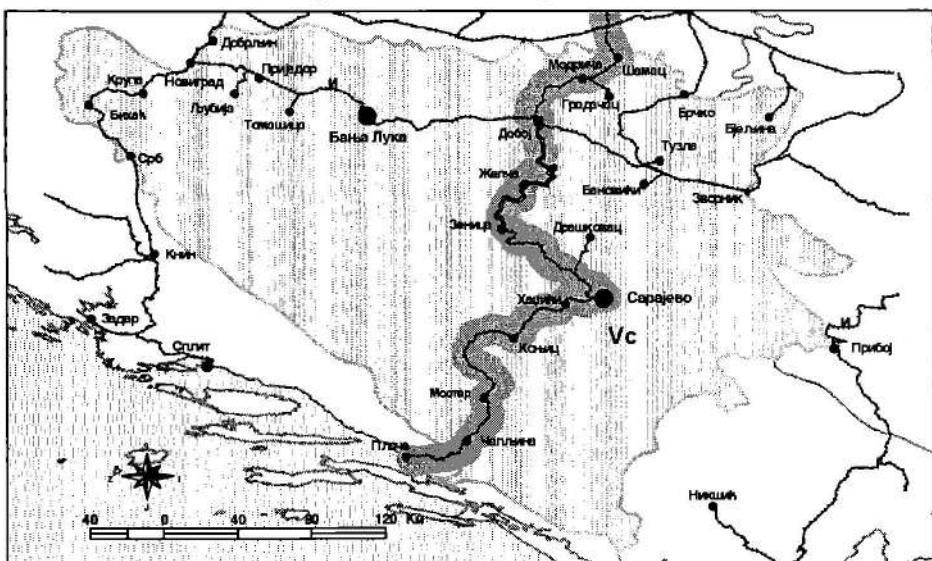
Правац А је део Коридора VC, док је правац ВБ паралелан Коридору X. Железничка мрежа БиХ преко хрватске луке Плоче има излаз на Јадранско море, а преко лука Шамац и Брчко на реку Саву и луке Метковић на реку Неретву. Иако се густина мреже пруга у БиХ може упоредити са оном у државама западне Европе, обим превоза робе и путника, сведен на 1 км пруге, знатно је мањи од европског просека.

Постојећа железничка мрежа не може се користити у номиналном капацитetu, јер није извршен ремонт пруга. Не постоји адекватан број путничких кола и локомотива за саобраћај на средњим и дужим релацијама.

Обим транспорта терета угља и руде још увек је низак, и поред тенденције раста у последњих неколико година, што значајно утиче на економичност рада железнице. Обим теретног и путничког саобраћаја у 2002. години износио је око 15% обима, оствареног у 1990. години.

Према подацима БХЖК железница BiH у 2000. располагала је са 49 електричних (ЖРС 25) и 24 дизел локомотива (ЖРС 20), 53 путничких - двоосовинских (ЖРС 10), 144 путничких 4-осовинских (ЖРС 50) и 764 теретних вагона (ЖРС 400) (*BiHTMAP, 2001, 3-14*). Постојећи капацитети указују на максимално дозвољену брзину од 50-70 км/ч, али су због лошег стања техничких елемената пруге просечне брзине за путничке возове 39,7 км/ч, односно за теретне 34,0 км/ч. Данас, највећа брзина је на правцу Добој-Нови Град (55,1 км/ч у превозу путника, и 43,5 км/ч у превозу робе). Најспорије саобраћај путнички воз на линији Петрово-Зворник (30,0 км/ч), односно теретни воз на линији Сарајево-Плоче (23,5 км/ч). Када је реч о електрификацији, главна линија Сарајево-Мостар-Плоче је комплетно електрифицирана, као и линија Високо-Зеница-Завидовићи. У РС, потпуно је електрифициран правац Добој-Бањалука-Новиград и правац Шамац-Добој-Рјечица.

Карта 4: Железничка мрежа BiH



Израда аутора

У сектору железница, напредак се очекује у замени површинског слоја пруга, модернизацији сигналних, информационих и телекомуникационих система и система за даљинску контролу, што би допринело повећању данашње просечне брзине на ниво минималне номиналне брзине TER⁸ мреже

⁸ Trans-European Railway – Транс европска железница

од 120 км/ч. Приоритетни пројекти железнице према интеграцији у саобраћајни систем ЕУ су:

Реконструкција деонице Шамац-Добој (63 км, Коридор VC)

Реконструкција деонице Сарајево-Чапљина-Коњиц-Мостар (62 км, Коридор VC)

Такође, у том циљу, потребно је:

Наставити са активностима довођења стања и безбедности железничке инфраструктуре на задовољавајући технички ниво,

Нзвршити ремонт пруга на појединим деоницама на коридору VC и прузи паралелној коридору X,

Побољшати мобилне капацитете, који ће садржати реконструкцију постојећих и набавку нових.

2.2.3 Речни саобраћај

Пре 1990. године значајну саобраћајну функцију у БиХ су имале реке:

Сава, пловна дужином од 333 км,

Неретва, пловна дужином од 4 км од Метковића до Габеле,

Ушћа Уне, Босне и Дрине која су коришћена за транспорт грађевинског материјала.

Значај тока реке Саве, који представља близу 1/100 укупне европске речне мреже је по распаду бивше СФРЈ знатно порастао с обзиром да представља везу три државе: Хрватске, БиХ и СЦГ. Како је Сава притока Дунава, то је и речни саобраћај Савом повезан са Дунавом који се третира као VII трансевропски коридор. На тај начин БиХ је укључена у мрежу европских водених путева, чиме се и у овом виду саобраћаја валоризира географски положај БиХ. Поред тога, на Сави су лоциране најзначајне луке: Брчко, Шамац, Славонски Брод, Српски Брод (терминал за нафту), Сисак (на Купи) и Загреб (Рувница). Такође и градови Тузла, Добој, Мостар, Сарајево, који природно гравитирају ка лукама Брчко и Шамац, што је уједно и њихова веза са Коридором X, односно Београдом, Загребом и Љубљаном. Лука Брчко, површине 14 ha, имала је предратни капацитет robe од 670-750.000 t/год. и оперативна је била 260 дана у години. Садржи косо пристаниште које је 150 м дугачко и 15 м широко, а вертикално пристаниште има дужину од 76 м. Лука Шамац има површину од 85 m², циљног капацитета је око 5 милиона t/год., и слободном царинском зоном од 20 ha. Вертикално пристаниште луке Шамац је дужине 304 м и ширине 40 м и оперативна је 220 дана у години. Обе луке су повезане са железничком и путном мрежом.

Речни саобраћај, с обзиром на његове компаративне предности, мора добити развојну шансу као и у ЕУ. У том смислу потребно је:

Регулисати речни саобраћај реке Саве,

Реконструкција лука Брчко и Шамац,

Унапредити безбедност и пловност на Сави, чишћењем пловног канала.

Повећање улоге и значаја тока реке Саве аргументује се и планираном изградњом Канала Сава-Дунав у Хрватској.

2.2.4 Поморски саобраћај

БиХ је међународно верификована као поморска држава, наследила је чланство из бивше СФРЈ и потписница је неколико конвенција, резолуција,

директиве и уговора који се односе на поморски саобраћај. Компетенције БиХ укључују магистралне путеве према Неуму и према Дубровнику, са полуострвом Клек, те обалске воде Јадранског мора унутар граница БиХ. Споразумом са Хрватском из маја 1995. БиХ је одобрен излаз на Јадранско море кроз хрватску територију преко луке Плоче. Године 1998. исте стране су потписале споразум о слободном протоку робе кроз хрватску територију између БиХ и луке Плоче, као и кроз територију БиХ између Неума и Плоча.

Лука Плоче има веома погодну позицију у односу на југоисточне економске центре у држави и представља природан излаз БиХ за прекоморску трговину. Од 1982. лука Метковић је саставни дио луке Плоче. Лука Плоче је повезана са градовима Мостар и Сарајево друмом и железницом. Њени капацитети су далеко испод данашњег промета. Располаже са 70.000m² затвореног, 50.000 m² наткривеног и 300.000 m² отвореног складишта.

2.2.5 Ваздушни саобраћај

Једни аеродром оспособљен и опремљен за цивилни саобраћај у предратном периоду у БиХ био је аеродром у Сарајеву. Данас, БиХ има четири аеродрома: Сарајево, Бањалука, Тузла и Мостар. Сва четири аеродрома су регистрована за међународни ваздушни саобраћај. Годишњи промет путника на аеродрому Сарајево износи око 300.000, на аеродрому Бања Лука око 40.000 и на аеродрому Мостар 15.000. Сарајевски аеродром је смештен у котлини у близини реке, окружен планинама на надморској висини од 520 м. Зимске месеце, посебно децембар и јануар, карактерише велика магла, са температурама од -25 C° до -6 C° и великим снежним падавинама. Због специфичности рељефа, при узлетању и слетању авиони морају бити у супротном смеру. Бањалучки аеродром је 1998. отворен за цивилни промет. С обзиром да је ово једини аеродром у РС, наглашен је његов политички и економски значај. Мостарски аеродром је у фази изградње својих капацитета. Аеродром Тузла се налази у средишту пољопривредног и индустријског региона те су потенцијали за развој овог вида саобраћаја велики. До сада је коришћен као војни аеродром.

Оператор Аир Босна располаже са једним авионом MD-91 (132 седишта), једним авионом Fokker (50 седишта) за транспорт путника те једним авионом CASA 212 за транспорт терета. Капацитети оператора Аир Српска су један авион ATR-72 (60 седишта) за транспорт путника који је посуђен од JAT-а.

Основни проблеми који се јављају у функционисању ваздушног саобраћаја БиХ су: међусобна близина главних аеродрома и релативно мала територија БиХ, висока цена услуга, изражена конкуренција аеродрома у земљама из непосредног окружења, и безбедност. Међутим, с обзиром да је ваздушни саобраћај добио већу улогу у односу на предратни период потребно је искористити оптерећеност неких европских великих аеродрома, као и повољан географски положај БиХ за развијање могућности и интензивнију афирмацију овог вида саобраћаја у БиХ.

Закључак

Позитивни помаци у европским интеграционим процесима потврђују се константним проширењем ЕУ не само на развијене државе Западне Европе, него и на бивше социјалистичке државе. Међутим, од пет земаља Југоисточне Европе, Хрватска и Македонија су већ у извесној мери искористиле предности потписаних Споразума о стабилизацији и придруžивању, док Босни и Херцеговини, Србији и Црној Гори и Албанији предстоје активности на имплементацији дефинисаног сета економских и политичких реформи. *Усвојавање савременог саобраћајног система представља императив регионалне и међународне мобилности* што последично има велики утицај на уједначавање економског раста и развоја, са посебним акцентом на успостављању економских и јачању социјалних и политичких веза и односа централних и периферних региона европског континента. У том контексту, имплементација изградње и развоја Пан-европске транспортне мреже на подручју земаља СЕЕ у складу са одредбама Пан-европских транспортних конференција на Криту 1994., односно у Хелсинкију 1997. представља значајан корак интеграције у Транс-европску транспортну мрежу која покрива територију ЕУ. Шест од десет Пан-европских коридора пролази кроз регион Југоисточне Европе. Поред тога, две државе овог региона, Бугарска и Румунија, укључене су у TINA мрежу.

Специфичан положај БиХ у региону (7,9% површине Југоисточне Европе) аргументован је њеним раним укључивањем у транзициони процес, али са значајним заостатком у резултатима. Томе је знатно доприносио грађански рат чије су дугорочне последице рефлектоване првенствено на демографском и економском плану. Данашње стање и позиција БиХ у контексту односа са суседним државама, што подразумева извесно померање постојећих граница ЕУ на исток и југ континента, је неодрживо. Игнорисање и инертан став према отвореним могућностима олакшаног приступа ЕУ иницира објективну опасност да ова држава остане на маргини свих дешавања и савремених трендова. У контексту наведеног, један од иницијалних корака ка европским интеграцијама представља **изградња, успостављање и развој савремене саобраћајне мреже која ће омогућити физичко повезивање Босне и Херцеговине са суседним државама као и даље са државама ЕУ**. Од посебног је значаја процес изградње и развоја Пан-европске транспортне мреже до 2010. која ће бити у функцији економског и социјалног развоја државе. Активно учешће у Пан-европским процесима може се сматрати једним од основних предуслова за привлачење, запошљавање, развој приватног сектора, јачање веза са суседним државама и шире, односно кључним иницијатором и фактором одрживог развоја БиХ.

Изградња савремене саобраћајне инфраструктуре је суштинска валоризација геостратешког положаја РС и БиХ која у целини отвара пут ка тржишту од 250 милиона људи југоисточне Европе и Азије. Модерна путна и железничка инфраструктура, ваздушни и речни саобраћај, са неопходном инфраструктуром и објектима, представљају стратешку предност и економску шансу земље. Активности у наредном периоду могу се одвијати у правцу изградње аутопутева, финансирањем кроз концесије, подизањем нивоа одржавања и заштите путева свих рангова као и убрзаним оспособљавањем локалне путне мреже. То је основни предуслов остваривања било каквог облика међународне сарадње и дифузије развојних процеса.

Литература

- Basic Infrastructure Investments in South-Eastern Europe, Balkan Task Force, Luxemburg: EIB, 1999.
- Basic infrastructure investments in South-Eastern Europe, Regional Project Review, Brussels: EIB, Regional Funding Conference for South-Eastern Europe, 2000.
- BiHTMAP - The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina, Final Report, Volume I: The Transport Master Plan, Japan International Cooperation Agency – JICA, 2001.
- BiHTMAP - The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina, Final Report, Volume II: Sector Plans&Pre-feasibility Studies, Japan International Cooperation Agency-JICA, March 2001a.
- BiHTMAP - The Study on the Transport Master Plan in Bosnia and Herzegovina, Final Report, Volume III: Entity Report – Federation BiH, Japan International Cooperation Agency – JICA, March 2001b.
- Грчић М., Раткај М., Еврокоридори као фактори интеграције земаља Југоисточне Европе са ЕУ, Зборник радова LI, Географски факултет, Београд, 2003.
- European Countries 1990.-1999., Statistics in focus-Theme 7, Eurostat, 4/2002, 7.str.catalogue= Eurostat, 2003.
- Helsinki Declaration: Towards a European Wide Transport Policy, Helsinki: Third Pan-european Transport Conference, 1997.
- Kinnock, N.: Bridging gaps in Financing Infrastructure, 1998.
- URL:<http://www.europa.eu.int/en/comm/dg07/speech/sp9861.htm>, 2003.
- Molnar, E.: Transport Policies in the Countries of Central and Eastern Europe, A Decade of Integration: Results and New Challenges, Transport Policy Forum, Paris, 2001.
- Strelow, H.: Transport Infrastructure in the European Union and Central European Countries 1990.-1999., Statistics in focus-Theme 7, Eurostat, 4/2002,
- URL:<http://europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datasshop/print-catalogue/EN?catalogue=Eurostat>
- Чомић М. Пан-европски V коридор у функцији укључења у европски прометни и привредни систем, економски факултет, Љубљана, 2003.
- URL:<http://www.img.ba/>
- URL:<http://www.europa.eu.int/>
- URL:<http://www.ihu.org/>
- URL:<http://www.oscebih.org/>
- URL:<http://www.tinavienna.at/>
- URL:<http://www.unece.org/trans/>
- URL:<http://www1.oecd.org/>